



**EUROPEISKA
UNIONENS RÅD**

**Bryssel den 12 maj 2003 (13.5)
(OR. en)**

9227/03

**RC 9
COMPLET 20**

FÖLJENOT

från:	Patricia BUGNOT, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
mottagen den:	8 maj 2003
till:	Javier SOLANA, generalsekreterare/hög representant
Ärende:	Kommissionens sjunde rapport till rådet om situationen inom världens varvsindustri

För delegationerna bifogas kommissionens dokument – KOM(2003) 232 slutlig.

Bilaga: KOM(2003) 232 slutlig



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 6.5.2003
KOM(2003) 232 slutlig

**KOMMISSIONENS SJUNDE RAPPORT
TILL RÅDET**

OM SITUATIONEN INOM VÄRLDENS VARVSINDUSTRI

INNEHÅLL

1.	Inledning	3
2.	Marknadsanalys	4
2.1.1.	Orderingång och marknadsandelar	4
2.1.2.	Prisutveckling.....	6
3.	Kostnadsundersökning	9
3.1.1.	Uppdatering av tidigare kostnadsundersökningar.....	9
3.1.2.	Nya kostnadsundersökningar	12
4.	Slutsatser	14

1. INLEDNING

Kommissionens sjunde rapport till rådet om situationen inom världens varvsindustri beskriver utvecklingen på marknaden under 2002. Den är ett resultat av kommissionens skyldighet att rapportera om situationen inom världens varvsindustri, fastställd i artikel 12 i rådets förordning (EG) nr 1540/98¹. Rapporten ligger i linje med de föregående sex rapporterna².

Rådet beslöt den 27 juni 2002 att kommissionen skulle göra ett sista försök att lösa problemen med de affärsrutiner som tillämpas av de koreanska varven och nå ett uppgörelse i godo med Sydkorea. Såsom framgick av kommissionens sjätte rapport kunde ingen uppgörelse träffas med Korea.

I avsaknad av en förhandlingslösning tog kommissionen initiativ till en WTO-åtgärd den 21 oktober 2002 och går nu vidare i den riktningen. I överensstämmelse med rådets beslut av den 27 juni 2002 trädde dessutom en tillfällig skyddsordning för varvsindustrin³ i kraft den 2 juli 2002. Den innehåller bestämmelser om direkt stöd till skeppsvarven med upp till 6 % för vissa fartygstyper⁴ och tillämpas på avtal som slöts per den 24 oktober 2002.

På OECD-nivå inleddes förhandlingarna om ett nytt varvsavtal i december 2002. I nuläget är det emellertid för tidigt att yttra sig om resultatet av förhandlingarna, som kommer att fortsätta till senast 2005.

Med anledning av rådets tidigare begäran framförd i dess slutsatser från maj 2001 inledde EU:s varvsindustri tillsammans med kommissionen initiativet *LeaderSHIP 2015*, som syftar till att utveckla nya prioriteringar i fråga om arbetsstrukturer och teknik och på så sätt stödja gemenskapens varvsindustri, främst genom att skapa lika villkor på både det globala och det regionala planet. I initiativet deltar alla stora branschaktörer, fackföreningar och viktiga beslutsfattare från kommissionen och parlamentet. *LeaderSHIP 2015* kommer att granska alla varvsfrågor av betydelse, från världshandeln via kompetensfrågor till varvsindustrins utveckling och upphandling. Initiativet har redan genererat idéer till tänkbara handlingslinjer för att skydda den europeiska varvsindustrins framtida konkurrenskraft som en reaktion på situationen inom världens varvsindustri. Resultaten av arbetet kommer att presenteras för rådet under det här året.

I rapporten sammanfattas marknadsutvecklingen under 2002. Dessutom innehåller den dels en uppdatering av de tidigare gjorda kostnadsundersökningarna, dels de nya kostnadsundersökningar som gjorts sedan den sjätte rapporten lades fram.

¹ EGT L 202, 18.7.1998, s. 1

² KOM(1999) 474 slutlig; KOM(2000) 263 slutlig; KOM(2000) 730 slutlig; KOM(2001) 219 slutlig; KOM(2002) 205 slutlig; KOM(2002) 622 slutlig

³ Rådets förordning (EG) nr 1177/2002.

⁴ Dessa fartygstyper är containerfartyg, produkt-/kemikalietanker och LNG-fartyg. Enligt vad kommissionen har kunnat bekräfta på grundval av undersökningar som omfattar år 2002 har gemenskapens industri i fråga om den senare fartygstypen lidit ansenlig skada på grund av ohederligt agerande från de koreanska varvens sida.

Liksom i tidigare rapporter upprepas här inte vissa underliggande huvudelement, t.ex. räckvidd och metod för den marknadskontroll som utövas av kommissionen. De ingår i tidigare rapporter och redovisas i inledningen till den femte varvsrapporten.

2. MARKNADSANALYS

2.1.1. Orderingång och marknadsandelar

Orsakerna till problemen både inom varvsindustrin som helhet och inom vissa segment (för stor orderingång tidigare, nedgången i den amerikanska ekonomin, osäkerheten i världsekonomin och effekterna av den 11 september) har funnits där under hela 2002. Orderingången 2002 var lägre än under 2000 och 2001 och uppgick till totalt 20 470 000 kbt (jämfört med 29 430 000 kbt år 2000 och 23 340 000 kbt år 2001, (källa: Lloyd's Register/OECD). Orderingången sjönk därför med 12,3 % under perioden 2001-2002, efter en nedgång på 20,7 % under 2000-2001.

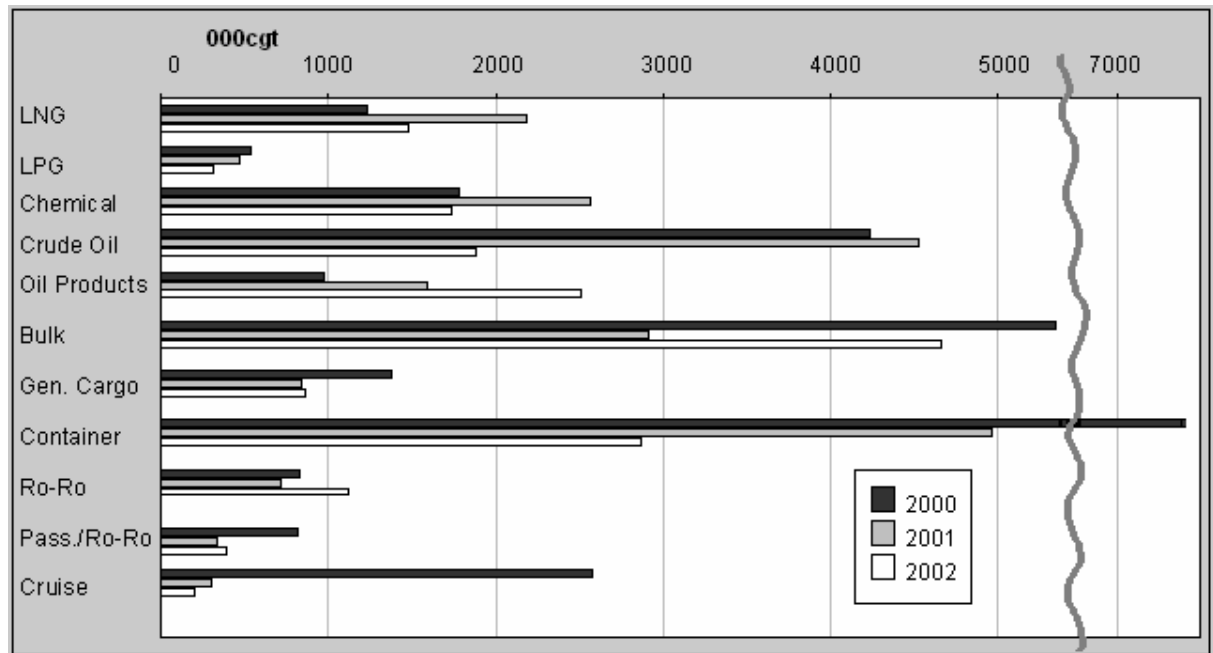
Nedgången berör främst container- och kryssningsfartygen (se diagrammet nedan). Bara en order på kryssningsfartyg har placerats sedan den 11 september 2001 och kryssningsbranschen har tydligt angett att konsolideringen av marknaden väntas fortsätta under de kommande 2-3 åren, dvs. beställningarna på nya kryssningsfartyg kommer att bli begränsade och selektiva. För containerfartyg har några order noterats i postpanamaxklassen, men orderingången ligger klart under tidigare nivå. De viktigaste containerfartygstillverkarna uppgav förluster och en kraftig vinstminskning under 2002 och försöker öka sin flotta med större fartyg för att minska enhetskostnaderna på medellång sikt. Fler postpanamax containerfartyg kommer att komma ut på marknaden under de närmaste två åren och därför kan fraktkostnaderna förväntas sjunka ytterligare inom detta marknadssegment. Investeringarna måste ses i ljuset av en konsolidering av marknaden snarare än av en marknadsexpansion. Eftersom räntorna för närvarande är mycket låga, kan vissa redare tänkas vara benägna att investera i nya fartyg nu, tidigare än de annars skulle ha gjort.

Efterfrågan på andra fartygstyper sjönk också, om än i lägre omfattning. Det gäller t.ex. LNG-fartyg, oljetanker och fartyg för kemiska transporter.

Det är bara på produkttanker och bulkfartyg som orderingången har ökat därför att dels det gamla tonnaget måste bytas ut på grund av EU:s nya sjösäkerhetsföreskrifter ("Erika" och "Prestige"), dels den inhemska efterfrågan i Japan och Kina är stor. Efterfrågan på bulkfartyg har också påverkats positivt av de nya konstruktionsbestämmelserna, som träder i kraft den 1 juli 2003. De innebär att vissa delar av stålstrukturen på de fartyg som kontrakteras efter detta datum måste förstärkas, vilket leder till att stålvikten ökar med 5 %, med högre tillverkningskostnader som följd. Dessa fartygstyper har emellertid lågt tillverkningsvärde och konkurrensen om kontrakt inom dessa segment är intensiv, vilket medför fortsatt sjunkande priser.

Följande diagram visar hur orderingången har utvecklats under åren 2000-2002 för de större fartygstyperna (källa: Lloyd's Register/OECD/graph bearbetat av kommissionen).

Orderingången för större fartyg (2000 - 2002)



Ordförklaring

LNG
 LPG
 Kemiska produkter
 Råolja
 Oljeprodukter
 Bulk
 Allmän last
 Container
 Ro-Ro
 Passagerare/Ro-Ro
 Kryssning

Utvecklingen påverkar världens stora varvsregioner olika. Japanska varv fortsätter att dra nytta av den kraftiga inhemska efterfrågan på bulkfartyg eftersom dessa order nästan helt placeras i Japan (i överensstämmelse med traditionella ordermönster, men också beroende på att de japanska varven har optimerat serieproduktionen av denna fartygstyp), medan Sydkorea däremot kämpar med Kina om kontrakt på tankfartyg, främst för europeiska redare. Eftersom konkurrensen nästan helt baseras på priset kan man inte förvänta sig några kraftiga vinster från dessa order, vilket framgår av de detaljerade kostnadsundersökningarna. Varven inom EU är inte längre verksamma inom dessa marknadssegment med lågt värde. Det leder till en sjunkande produktionsvolym för EU-varven, vilket tydligt framgår av utvecklingen av marknadsandelarna. Den förväntas fortsätta och många arbetstillfällen har gått förlorade och varv har lagts ned i alla Europas större varvsnationer. De segment som inger mest hopp för EU-varven är färjesektorn⁵ (som främst omfattar passagerar- och

⁵ Som ett resultat av nyligen antagen EU-lagstiftning som gäller särskilda stabilitetskrav för ro-ro-fartyg och säkerhetsregler för passagerarfartyg.

ro/ro-fartyg) och små tankfartyg⁶, där behovet av utbyte börjar bli allt större. Denna utveckling har ännu inte blivit verklighet och kanske kommer insatserna för sent, eftersom många varv står utan order redan under 2003 och 2004. Det är dessutom möjligt att de koreanska varven försöker slå sig in på dessa marknadssegment genom att offerera mycket låga priser.

Marknadsandelarna fördelades enligt följande (baserat på kbt):

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

Alla uppgifter ovan måste ses i ljuset av en markant överkapacitet i produktion inom varvssektorn, beräknad till minst 20 % över de nivåer som krävs för att kunna byta ut gammalt tonnage och klara eventuell extra efterfrågan till följd av ökad havstransport⁷. Denna överkapacitet fortsätter att växa då nya investeringar görs främst i Kina men nu också i Vietnam. Samtidigt fortsätter de koreanska varven att utöka sin nuvarande produktionskapacitet, främst genom ökad användning av underentreprenörer för skeppsbygge, inkl. stålarbetet. Det bör innebära en fortsatt negativ inverkan på priserna.

2.1.2. Prisutvecklingen

Fartygspriserna var i allmänhet lägre i slutet av 2002 än i slutet av 2001. Enligt *Clarkson Research Studies*, en av de viktigaste källorna till prisinformation, kunde följande tendenser iakttas.

[Fartygstyperna presenteras såsom de förekommer hos Clarkson.]

[För containerfartyg anges containerutrymmet i TEU (*Twenty-Foot-Equivalent-Unit*). Fartyg på mer än 5000 TEU räknas till kategorin postpanamax containerfartyg.]

[LNG betyder *Liquefied Natural Gas*; LPG betyder *Liquefied Petroleum Gas*.]

[VLCC betyder *Very Large Crude oil Carrier*.]

[Ro-Ro anger ett roll-on/roll-off lastfartyg.]

[Aframax, Suezmax, Panamax, Capesize, Handymax and Handysize betecknar vissa standarddimensioner och standardspecifikationer för tank- och bulkfartyg].

⁶ Sedan nya sjösäkerhetsföreskrifter för EU antagits eller föreslagits efter olyckorna med "Erika" och "Prestige".

⁷ Enligt KSA, det koreanska varvsförbundet, väntas överkapaciteten år 2005 bli 16,1 %, medan det enligt AWES, det europeiska varvsförbundet, förväntas bli 29,3 % (Källa: OECD).

Prisutvecklingen för större fartygstyper (2001–2002)

Fartygstyp	Pris i slutet av 2001 (Milj. USD)	Pris i slutet av 2002 (Milj. USD)	Förändring
VLCC-tanker	70,00	63,50	-9,29 %
Suezmax-tanker	46,50	43,75	-5,91 %
Aframax-tanker	36,00	34,75	-3,47 %
Panamax-tanker	32,00	31,25	-2,34 %
Handysize-tanker	26,25	27,00	+2,86 %
Capesize-bulkfartyg	36,00	36,25	+0,69 %
Panamax-bulkfartyg	20,50	21,50	+4,88 %
Handymax-bulkfartyg	18,50	19,00	+2,70 %
Handysize-bulkfartyg	14,50	15,00	+3,45 %
LNG-fartyg	165,00	150,00	-9,09 %
LPG-fartyg	60,00	58,00	-3,33 %
725 TEU containerfartyg	13,00	13,00	0,00 %
1000 TEU containerfartyg	15,50	15,50	0,00 %
1700 TEU containerfartyg	21,50	21,00	-2,33 %
2000 TEU containerfartyg	28,00	27,00	-3,57 %
2750 TEU containerfartyg	31,00	29,50	-4,84 %
4600 TEU containerfartyg	52,00	45,00	-13,46 %
6200 TEU containerfartyg	72,00	60,00	-16,67 %
Ro/Ro-fartyg (litet)	27,50	27,50	0,00 %
Ro/Ro-fartyg (stort)	39,50	39,50	0,00 %

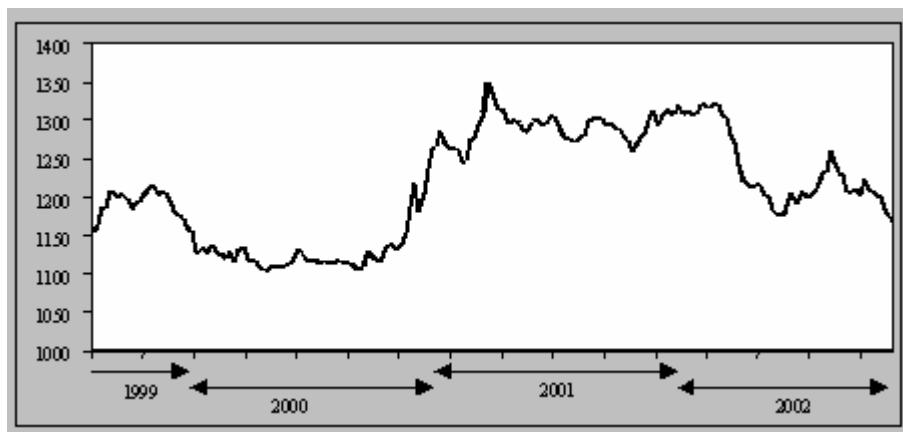
Av prislstan kan vissa slutsatser dras:

- Priserna har varit stabila inom de sektorer där EU-varven är starka och de koreanska varven inte är särskilt aktiva, nämligen små containerfartyg och ro/ro-fartyg.

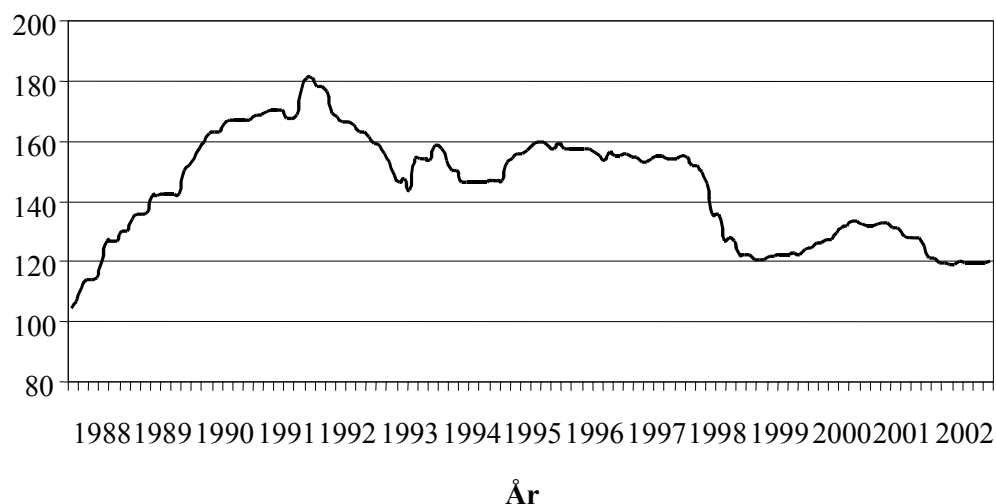
- Priserna på små tankfartyg har ökat marginellt (2,9 %) beroende på stor efterfrågan på att byta ut äldre fartyg efter det att EU:s nya sjösäkerhetsföreskrifter trädde i kraft (eller i väntan på att de ska träda i kraft). Med tanke på de markant ökade produktionskostnaderna i Korea och Kina (där det största antalet order för närvarande placeras) och den kraftiga efterfrågan inom sektorn är prisökningen ytterst ringa.
- Priserna har stigit på alla typer av bulkfartyg till följd av stark inhemsk efterfrågan i Japan och Kina och strängare konstruktionsbestämmelser för denna fartygstyp fr.o.m. den 1 juli 2003. Eftersom de flesta beställningarna finns i Japan, tycks den japanska regeringens prisdisciplin fungera och de kinesiska varvens priser ligger på samma nivå som hos de prisledande varven i Japan.
- Priserna har åter sjunkit markant inom de sektorer där de koreanska varven har sin största andel (gastanker och stora containerfartyg) och där de konkurrerar direkt med varandra. Detta bekräftar kommissionens tidigare slutsats att den ursinniga konkurrensen i Sydkorea skadar världsmarknaden och att priserna tycks sättas av de större koreanska varven utan att hänsyn alltid tas till produktionskostnaderna.

Det kan noteras att US-dollarns sjunkande värde gentemot euron, won och yen borde ha lett till en prisstegring i (i US-dollar) över hela fältet. Så har inte skett och därför måste man dra slutsatsen att fartygspriserna totalt har sjunkit ytterligare. Följande diagram visar hur won har förhållit sig till US-dollar under den andra perioden 1999-2002. Won stärktes märkbart under 2002 och särskilt under det sista kvartalet 2002, vilket borde ha tvingat de koreanska producenterna att begära högre priser i US-dollar, men detta har inte varit fallet.

Valutakursens utveckling: won gentemot US-dollar



Kommissionens prisindex för fartyg återspeglar prisutvecklingen (se diagrammet). Det visar att den obetydliga uppgång i pris under 2000 och 2001, då orderingången var stor, inte höll i sig och prisnivåerna är nu de lägsta på mer än tio år.



Prisindex för nya fartyg (1987 = 100)

3. Kostnadsundersökningar

3.1.1. Uppdatering av tidigare kostnadsundersökningar

Liksom tidigare rapporter innehåller denna en uppdatering av alla de föregående kostnadsundersökningar som kommissionen gjort inom ramen för sin marknadsövervakning. Metoden för kostnadsundersökningarna beskrivs i de två första varvsrapporterna och upprepas inte här. Metoden förfinas hela tiden.

Eftersom det tar mycket lång tid att bygga ett fartyg och de verkliga kostnaderna kan ändras under projektets gång, måste kostnadsundersökningarna baseras på antaganden. De revideras kontinuerligt och resultaten uppdateras så fort som det föreligger nya eller bättre uppgifter. Detta framgår av tabellen nedan. När det gäller uppgifterna om de order som undersökts hänvisas till den rapport om varvsindustrin där ordern i fråga behandlades. Efterhand som kommissionens marknadsövervakning fortskrider kan de fartygsorder som tidigare undersökts och som nu effektuerats användas för kontroll av kostnadsmodellerna. Hittills stämmer de uppdaterade siffrorna med de ursprungliga resultaten.

Följande förkortningar används för de koreanska varven:

DHI: Daewoo Heavy Industries

DSME: Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering

HHI: Hyundai Heavy Industries

HMD: Hyundai Mipo Dockyard

HHIC: Hanjin Heavy Industries and Construction

SHI: Samsung Heavy Industries

**Jämförelse mellan orderpriser och beräknade tillverkningspriser för vissa utvalda
nya fartygsorder (uppdatering december 2002)**

VARV	FARTYGSTYP	ÄGARE	KONTRAKT S-PRIS (MILJONER US- DOLLAR)	NORM ALPRIS (MILJO NER US- DOLLA R)	VINST/FÖR- LUST I % AV NORMAL- PRISET	HÄNV. TILL DEN BERÖRDA RAPPORTEN OM VARVS- INDUSTRIN
Daedong	Produkttanker	Seaarland	21,5	25,7	–16 %	1
Daedong	Panamax bulkfartyg	Sanama	18,5	26,0	– 29 %	1
Daedong	Kemikalie- tankfartyg	Cogema	24,5	30,2	–19 %	2
Daedong	2500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	–4 %	4
STX (f.d. Daedong)	Produkttanker	Target Marine	25,5	28,7	–11 %	6
STX (f.d. Daedong)	Produkttanker	Byzantine Marine	29,5	36,0	–18 %	6
STX (f.d. Daedong)	LPG-fartyg	Qatar Shipping	30,0	40,1	–25 %	6
DHI	VLCC	Anangel	68,5	74,2	–8 %	1
DHI	Färja	Moby	74,3	88,4	–16 %	2
DHI	Panamax bulkfartyg	Chandris	22,5	22,8	–1 %	2
DHI	LNG-fartyg	Bergesen	151,1	164,2	–8 %	3
DHI	ULCC	Hellespont	85,0	93,7	–9 %	4
DSME (f.d. DHI)	LNG-fartyg	Exmar	162,0	169,2	–4 %	5
Halla	Panamax bulkfartyg	Diana	18,9	31,1	–39 %	1
Halla	3500 TEU	Detjen	38,0	53,0	–28 %	1
Halla	Capesize bulkfartyg	Cargocean	32,0	46,2	–31 %	2
Samho (f.d. Halla)	Aframax oljetanker	Chartworld Shipping	33,5	41,5	–19 %	4
Samho (f.d. Halla)	VLCC	Oldendorff	69,5	90,9	–14 %	5
Samho (f.d. Halla)	Suezmax oljetanker	Thenmaris	43,0	55,4	–19 %	5
Samho (f.d. Halla)	Capesize bulkfartyg	Marmaras	36,0	53,6	–33 %	6

HHI	6800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	−10 %	1
HHI	5600 TEU	K Line	54,3	59,1	−8 %	2
HHI	LNG-fartyg	Bonny Gas	165,0	176,8	−7 %	2
HHI	5500 TEU	Yang Ming	56,0	63,7	−13 %	2
HHI	Färja	Stena	70,0	88,2	−21 %	4
HHI	Suezmax oljetanker	Jebsen	43,0	51,2	−16 %	4
HHI	7200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	79,5	−9 %	3
HHI	Suezmax oljetanker	Athenian Sea Carriers	43,0	49,9	−14 %	3
HHI	LNG-fartyg	Golar	162,6	178,4	−9 %	5
HHI	Capesize bulkfartyg	Golden Union	36,0	45,2	−20 %	6
HHI	2500 TEU	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	−16 %	6
HMD	Kabellägnings fartyg	Ozone	37,3	46,8	−20 %	1
HMD	Kemikalie-tankfartyg	Bottiglieri	24,5	26,3	−7 %	4
HMD	Produkttanker	Schoeller	26,0	27,1	−4 %	6
HHIC	6250 TEU	Niederelbe	62,0	66,2	−6 %	3
HHIC	5608 TEU	Conti	58,0	61,0	−5 %	3
HHIC	1200 TEU	Rickmers	19,5	21,3	−8 %	3
Il Heung	Kemikalietankfartyg	Naviera Quimica	10,5	13,0	−19 %	2
SHI	5500 TEU	Nordcapital	55,0	68,0	−19 %	2
SHI	3400 TEU	CP Offen	36,0	52,4	−31 %	1
SHI	Färja	Minoan	69,5	87,9	−21 %	1
SHI	7400 TEU	OOCL	79,7	91,5	−13 %	4
SHI	LNG-fartyg	British Gas	162,5	176,5	−8 %	5
SHI	5762 TEU	CP Offen	55,0	66,7	−18 %	5
Shina	Produkttanker	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	−10 %	3

3.1.2. Nya kostnadsundersökningar

Sedan den sjätte rapporten om varvsindustrin gjordes har fem nya kostnadsundersökningar gjorts.

Dessa berör följande order hos sydkoreanska varv:

- 5 100 TEU-containerfartyg (serie på 6), 40 776 kbt, som ska byggas av Daewoo Shipbuilding och Marine Engineering.
- 4 900 TEU-containerfartyg (serie på 4), 34 775 kbt, som ska byggas av Hanjin Heavy Industries and Construction.
- Produkt-/kemikalietanker (serie på 4), 24 480 kbt, som ska byggas av STX Shipbuilding Co. (f.d. Daedong).
- Capesize bulkfartyg, 26 250 kbt, som ska byggas av Hyundai Heavy Industries.
- Produkttanker (serie på 4), 23 200 kbt, som ska byggas av Hyundai Mipo Dockyard.

Resultaten av kostnadsundersökningarna sammanfattas nedan.

Jämförelse mellan orderpriser och beräknade tillverkningspriser för vissa nya fartyg (nya undersökningar)

VARV	FARTYGSTYP	ÄGARE	KONTRAKTS- PRIS (MILJONER US-DOLLAR)	NORMALPRIS(M ILJONER US- DOLLAR)	VINST/FÖR-LUST I % AV NORMAL-PRISET
DSME	5100 TEU	Hamburg Süd	58,0	64,5	-10 %
HHIC	4900 TEU	MSC	45,0	48,3	-7 %
STX	Produkt- /kemikalietank er	Safmarine Corp.	27,0	37,0	-27 %
HHI	Capesize bulkfartyg	Transmed Shipping	36,0	46,4	-22 %
HMD	Produkttanker	Athenian Sea Carriers	27,8	36,1	-23 %

Detta bekräftar resultaten från de tidigare rapporterna. Koreanska varv fortsätter att sälja fartyg till priser som förefaller ligga under normalpriset (totala produktionskostnaderna plus en vinstmarginal på 5 %). I typfallet tycks priserna sättas så att de täcker de direkta driftskostnaderna men utan hänsyn till inflation och alla finansiella kostnader. Eftersom de koreanska varvens priser på fartyg har legat kvar på historiskt låga nivåer under rapporteringsperioden, medan produktionskostnaderna har ökat, har klyftan mellan kontraktpriset och normalpriset ökat ytterligare. Vid de senaste undersökningarna var den i genomsnitt 20 % (inte viktat), medan den låg på 8 % för kostnadsundersökningarna i den femte rapporten för ett år sedan.

De koreanska varven med sin enorma produktionskapacitet berörs särskilt av eventuella konjunkturedgångar, eftersom de måste fylla sina stora byggdockor och säkerställa tillräckligt kassaflöde för att omsätta sina kortfristiga skulder. Följden blir att de koreanska varven tycks försöka lägga beslag på nästan alla order på marknaden, oberoende av om de blir lönsamma i förhållande till kostnaderna. Det kan noteras att de koreanska varvens orderböcker allt mer domineras av tankfartyg trots uttalandet i mars 2001 av vice verkställande direktören och marknadschefen för Hyundai Heavys varvsdivision att HHI "planerade att lägga tyngdpunkten på att öka vinstmarginalerna genom ett mera selektivt urval av order"⁸. Andra varvschefer sade också att de koreanska varven kommer att lämna tanker- och bulkfartygsmarknaden, eftersom ökade lönekostnader, inflation och svängningar i valutakursen inte längre gör det möjligt att uppnå en vinst på billigare fartyg. I verkligheten har det inte blivit så och följaktligen har många koreanska varv rapporterat förluster för 2002. Andra varv har rapporterat proformavinster.

Av särskilt intresse är den undersökta order som gällde ett containerfartyg på 5100 TEU till Hamburg Süd. Ett europeiskt och två koreanska varv lämnade anbud på fartyget. DSME tog slutligen hem ordern med ett offererat pris på 55,0 milj. US-dollar, vilket ledde till att SHI anmälde DSME till den koreanska regeringen för underbud. Den koreanska regeringen beordrade DSME att höja priset till SHI:s nivå på 58,0 milj. US-dollar. Som motivering till detta ovanliga drag från den koreanska regeringens sida (som flera gånger inför kommissionen har hävdats att den inte kan lägga sig i de koreanska varvens affärspolicy) sade direktören för varvsdivisionen vid ministeriet för handel, näringsliv och energi att "Daewoos offert, som verkar vara för låg i förhållande till marknadspriserna, riskerar att skada den rättvisa konkurrensen och de koreanska exportörernas trovärdighet"⁹. Det är oklart om DSME verkligen höjde priset, eftersom Hamburg Süd insisterar på att avtalet undertecknades till ett pris av 55,0 milj. US-dollar och att man inte fann anledning att godta någon större ändring.

⁸ Intervju med Reuters, 7 mars 2001

⁹ Lloyd's förteckning av den 11 november 2002

4. SLUTSATSER

De allvarliga problemen inom världens varvsindustri fortsätter med sjunkande orderingång i de större varvsregionerna och med priser som ligger fast på en mycket låg nivå. De viktigaste skälen är produktionsöverkapacitet, det tidigare utbudsöverskottet, den avmattade världsekonomin och effekterna av den 11 september. Det senare har haft en avgörande inverkan på de kort- och mellanfristiga prognoserna för kryssningsindustrin och således på efterfrågan på nya kryssningsfartyg. En vild inhemsk konkurrens i Korea är själva grunden till de pressade priserna på de flesta fartygstyper. Endast japanska och kinesiska varv lyckas för närvarande öka sin försäljning genom en stabil inhemsk efterfrågan respektive god priskonkurrens.

Det sammanlagda antalet order på nya fartyg i världen sjönk under 2002 med ca 12 %, jämfört med 2001. I EU är situationen ännu värre. Orderingången minskade med över 50 % jämfört med 2001 och med över 70 % jämfört med år 2000.

Hårdast drabbade av den minskade orderingången är containerfartyg och kryssningsfartyg, men efterfrågan på tankfartyg för råolja och LGN-fartyg har också minskat. Det är bara efterfrågan på produkttanker som har ökat, därför att det blivit nödvändigt att byta ut vissa fartyg sedan EU:s nya sjösäkerhetsföreskrifter trädde i kraft. Även efterfrågan på bulkfartyg har ökat. Det får emellertid en mycket begränsad effekt på priserna.

Detta har lett till att varven står med tomma orderböcker och flera varv, särskilt i Europa, har redan tvingats gå i konkurs eller göra nedskärningar.

Priserna på nya fartyg har sjunkit ytterligare och ligger nu på sin lägsta nivå på mer än tio år. Priserna steg inte under 2002 och det är lika osannolikt att så kommer att ske under 2003.

De sydkoreanska varven har ytterligare sänkt sina anbudspriser trots att alla de större kostnadsfaktorerna har ökat. Baserat på kommissionens analys torde många koreanska varv snart få svårigheter med sina kortfristiga ekonomiska skyldigheter.

Kommissionens detaljerade kostnadsundersökningar på order till sydkoreanska varv bekräftar resultaten från tidigare rapporter, nämligen att fartygen offereras till priser som inte tycks täcka de totala produktionskostnaderna. I de koreanska offerterna tas i typfallet inte hänsyn till inflation samt räntor och amorteringar på lån. Undersökningarna visar att klyftan mellan anbudspriserna och de beräknade normalpriserna växer på nytt.