

Bundesrat

Drucksache 793/97

14.10.97

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

EU - Fz - U - VP - Wi

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen:

"Für eine neue Schiffbaupolitik"

KOM(97) 470 endg.; Ratsdok. 11167/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 14. Oktober 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 3. Oktober 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Wirtschaftsfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 786/97.

INHALTSVERZEICHNIS

- I. EINLEITUNG**
- II. GELTENDE REGELN FÜR STAATLICHE BEIHILFEN**
- III. DIE HERAUSFORDERUNGEN**
 - 1. Gesamtsituation**
 - a) Japan*
 - b) Südkorea*
 - c) Vereinigte Staaten*
 - d) Sonstige Schiffbauländer*
 - e) Europäische Union*
 - f) Reeder*
 - g) Marineschiffbau*
 - 2. Perspektiven**
 - 3. Optimale Praktiken**
- IV. MASSNAHMEN**
- V. INDUSTRIE**
 - 1. Zusammenarbeit und größenbedingte Kosteneinsparungen**
 - 2. Absatzförderung**
- VI. VORSCHLÄGE FÜR DIE KÜNFTIGE BEIHILFEPOLITIK**
- VII. AUSRICHTUNG DER NACHFRAGE AUF EUROPÄISCHE WERFTEN**
- VIII. DIE GEMEINSCHAFT**
 - 1. Sicherung gleicher Ausgangsbedingungen**
 - 2. Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation**
 - 3. Unterstützung der industriellen Zusammenarbeit**
 - 4. Förderung der Nachfrage**
- IX. SCHLUSSFOLGERUNG**

I. Einleitung

Die derzeitige Regelung für staatliche Beihilfen an die Europäische Schiffbauindustrie ist in der Siebenten Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau¹ niedergelegt und läuft 1997 ab. Zur Darlegung ihrer Ansichten über die nach diesem Datum einzuhaltende Strategie legte die Kommission dem Rat im April 1997 ein Arbeitspapier mit dem Titel "Schiffbaupolitik - Optionen für die Zukunft"² vor, in dem sie ihre Absicht bekundete, im Bereich des Schiffbaus eine neue Strategie einzuschlagen.

Der Rat erörterte diese Arbeitsunterlage auf seiner Tagung vom 24. April 1997 und folgte, daß er eine neue Regelung für den Schiffbau befürwortet; abgesehen davon könnte die Geltungsdauer der Siebenten Richtlinie bis 31.12.98 verlängert werden, sofern diese mit dem Inkrafttreten des OECD-Übereinkommens oder der Verabschiedung der neuen Schiffbauregelung automatisch abläuft. Die Kommission verpflichtete sich auf dieser Ratstagung, den Vorschlag für eine neue Regelung bis Ende September 1997 vorzulegen.

Nach Ansicht der Kommission wäre die Durchführung des OECD-Übereinkommens über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie vom 21. Dezember 1994 die beste Option, um den Schiffswerften der Gemeinschaft faire Wettbewerbsbedingungen zu sichern. Die Kommission hofft noch immer, daß das Übereinkommen demnächst in Kraft tritt. Die Union muß jedoch damit rechnen, daß dies nicht eintritt. Deshalb trägt diese Mitteilung der Möglichkeit Rechnung, daß das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt.

Das Ziel der in dieser Mitteilung anvisierten Politik besteht darin, die Anstrengungen in einem Fünfjahreszeitraum, der mit dem Inkrafttreten der neuen Regelung beginnt, auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu konzentrieren. Nach Ablauf dieser Zeitspanne werden für den Schiffbau genau dieselben Regeln gelten wie für die übrigen Industriezweige. Die Gewährung von Betriebsbeihilfe ist zum 31. Dezember 2000 einzustellen.

Zusammen mit diesem Vorschlag übermittelt die Kommission dem Rat einen Vorschlag für die Verlängerung der geltenden Regelung für Beihilfen an den Schiffbau bis 31. Dezember 1998 und eine neue Verordnung über Beihilfen an den Schiffbau, dem die in dieser Mitteilung enthaltenen Überlegungen zugrunde liegen.

In diesem Dokument werden die Auswirkungen der früheren europäischen Schiffbaupolitik, die derzeitige Wettbewerbslage im Schiffbausektor und die künftigen Herausforderungen an die Schiffbauindustrie der Gemeinschaft untersucht. Die Bedingungen, unter denen die Schiffswerften der Gemeinschaft ihre Wettbewerbsstellung auf dem Weltmarkt beibehalten und verbessern können, um so eine der Voraussetzungen dafür zu schaffen, Arbeitsplätze in der Europäischen Union zu erhalten, werden ermittelt. Die besten Schiffbaupraktiken in Europa und der übrigen Welt werden festgestellt. Es wird erläutert, wie die Industrie, die Mitgliedstaaten und die Europäische Union mit ihrer Politik zur Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit zu diesem Ziel beitragen können, wobei der Schwerpunkt in der Forschungs-, Handels- und Wettbewerbspolitik liegt.

¹ 90/684/EWG, ABl. L380 vom 31.12.90, Seite 27

² SEK(97) 567 endg.

II. Geltende Regeln für staatliche Beihilfen

Die Siebte Richtlinie führt die in der Sechsten Richtlinie³ festgelegte Beihilfepolitik fort; diese war 1986 vor dem Hintergrund ungewöhnlich schwieriger Marktbedingungen erlassen worden, verursacht durch die sinkende Nachfrage und den raschen Anstieg der Schiffbaukapazitäten, vor allem in Fernost, was zu einem gravierenden Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage sowie zu einem Preisverfall führte. Die Richtlinie ist im wesentlichen darauf ausgerichtet,

- den Erhalt der Schiffbauindustrie in der Gemeinschaft dadurch zu sichern, daß sie ein defensives Vorgehen bei unlauterem Wettbewerb durch schädigende Preisgestaltung ermöglicht und somit ein hinreichendes Niveau der gemeinschaftlichen Schiffbautätigkeit in den Marktsegmenten gewährleistet, in denen die Gemeinschaft weiterhin zu normalen Marktbedingungen wettbewerbsfähig ist, wie beim Bau weniger arbeitsintensiver, technologisch hochentwickelter Spezialschiffe, und darüber hinaus die notwendige strukturelle Anpassung der EG-Schiffbauindustrie zu unterstützen;
- in Übereinstimmung mit den Zielen des Binnenmarktes gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen lauterer, transparenten und ausgewogenen innergemeinschaftlichen Wettbewerb im Schiffbau zu gewährleisten.

Nach der Richtlinie können Beihilfen für den Schiffbau und den Schiffsumbau (aber nicht für die Schiffsreparatur) bis zu einer gemeinsamen Beihilfemaximallgrenze gewährt werden, die unter Bezugnahme auf die Kostendifferenz zwischen den wettbewerbsfähigsten Gemeinschaftswerften und den Marktpreisen ihrer weltweit wichtigsten Wettbewerber, insbesondere für die Marktsegmente festgelegt wird, in denen der gemeinschaftliche Schiffbau am wettbewerbsfähigsten ist. Gemäß dem in der Richtlinie verankerten Degressivitätsprinzip wurde die Höchstgrenze von 28 % im Jahr 1987 schrittweise auf derzeit 9 % zurückgeführt (4,5 % für kleinere Schiffe und Schiffsumbauten). Von der Höchstgrenze ausgenommen sind Beihilfen in Form von Krediterleichterungen gemäß der OECD-Vereinbarung von 1981 über Exportkredite für Schiffe sowie Beihilfen im Rahmen der Entwicklungshilfe.

Investitionsbeihilfen müssen nach der Richtlinie an einen Umstrukturierungsplan gebunden sein, der zu keiner Steigerung der Schiffbaukapazität der betreffenden Werft führt oder mit einem entsprechenden endgültigen Abbau der Kapazität anderer Werften in demselben Mitgliedstaat unmittelbar verbunden sein. Stilllegungsbeihilfen sind nur zulässig, wenn sie zu einem echten und endgültigen Kapazitätsabbau führen (die betreffenden Anlagen müssen mindestens fünf Jahre geschlossen bleiben und dürfen in den darauffolgenden fünf Jahren, d.h. bis zum 10. Jahrestag der Schließung nicht ohne vorherige Genehmigung der Kommission wieder in Betrieb genommen werden). Für Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen sieht die Richtlinie eine Notifizierung vor und legt den Mitgliedstaaten eine Berichterstattungspflicht auf, damit die Kommission die Einhaltung der Regeln überwachen kann.

Nach Auffassung der Kommission sind die in der Richtlinie vorgegebenen Ziele im großen und ganzen weitgehend erreicht worden; so konnte sich die Gemeinschaft in den letzten Jahren einen Weltmarktanteil von rund 20 % sichern. Doch befindet sich die Schiffbauindustrie angesichts der weltweit niedrigen Preise für Neubauten und

³ 87/167/EWG, ABl. L 69 vom 12.03.1987, S. 55

Reparaturen weiterhin in einer schwierigen Lage. Trotz der bisher erzielten Erfolge sind zahlreiche EU-Werften noch immer nicht wettbewerbsfähig genug und liegen vor allem in bezug auf die Produktivität hinter ihren wichtigsten Wettbewerbern aus Fernost zurück. Mittelfristig wird der Wettbewerb auf dem Weltschiffbaumarkt noch zunehmen, während die Gesamtnachfrage im nächsten Jahrzehnt nachlassen dürfte, aber japanische und koreanische Werften ihre Produktivität weiter steigern.

Wichtigster Pfeiler der Beihilfepolitik sind bisher die Betriebsbeihilfen. Dank der progressiven Absenkung der Beihilfenobergrenze hat die Betriebsbeihilfe zu Anfang Anstrengungen zur Erreichung größerer Wettbewerbsfähigkeit gefördert. Der dafür notwendige Anreiz blieb jedoch in den letzten Jahren aus, als die Beihilfenobergrenze stabil blieb. Hinzu trat die Unsicherheit über das OECD-Übereinkommen. Alles in allem hat diese Form der Beihilfe die Werften gegen die Härten des Marktes abgeschirmt. Die Betriebsbeihilfen haben auch erhebliche Kosten für die meisten Mitgliedstaaten verursacht, die sich größtenteils einer angespannten Haushaltslage gegenübersehen.

Der Schiffbau erhält als einziger Zweig des verarbeitenden Gewerbes systematisch solche Beihilfen; daher ist fraglich, ob die damit verbundenen Aufwendungen eine kostenwirksame Verwendung der begrenzten öffentlichen Mittel darstellen. In Anbetracht des bestehenden Wettbewerbs zwischen EU-Werften haben die Beihilfen auch zu Verzerrungen im Gemeinsamen Markt geführt, da die Mitgliedstaaten derartige Zuwendungen in sehr unterschiedlichem Umfang gewähren und so das angestrebte Ziel gleicher wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen unterminiert wird.

Vor diesem Hintergrund muß die staatliche Beihilfepolitik neu ausgerichtet werden, um die Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu fördern. Dies setzt voraus, daß sich das Gewicht von Betriebsbeihilfen auf andere Formen der Unterstützung verlagert, wie Innovationsförderung, die besser geeignet sind, diesem Wirtschaftszweig zu helfen, die nötigen Veränderungen vorzunehmen und seine Schwachstellen zu überwinden.

III. Die Herausforderungen

1. Gesamtsituation

Unabhängig von der für die nächsten paar Jahre in diesem Sektor erwarteten hohen Nachfrage muß sich dieser den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen stellen. Die Kapazität dürfte den Erwartungen gemäß weiter zunehmen, weshalb die Industrie schätzt, daß die Produktion im Jahre 2000 nur noch 70 % der verfügbaren Kapazitäten decken wird. Diese Kapazitätserhöhungen haben zur Folge, daß die jüngsten Nachfragezunahmen nicht zu Preiserhöhungen führen.

a. Japan

Die Schiffsbauer in Japan haben ihre Anstrengungen seit längerem auf Fuß zur Minderung der Produktionskosten konzentriert. Sie haben die Produktivität dieses Sektors durch ständige technische und technologische Verbesserung ihrer Produktionsmittel erhöht. Die Produktivität hat zwischen 1993 und 1995 um 27 % zugenommen. Den größten Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit leisteten der Ausbau des Zulieferungswesen, die großenbedingten Kosteneinsparungen, die Vorteile der Serienfertigung, Minderungen der Kosten

einheimischer und eingeführter Materialien und kostensparendes Design. Die Stärken sind außergewöhnliche Betriebseinrichtungen, niedrigere Einkaufspreise, hoher Stand in den Bereichen Design und Technik, Konstruktions- und technische Fähigkeiten, wirksame Planung und gute Kommunikation zwischen Betriebsleitung und Arbeitskräften. Die Preise sind wettbewerbsfähig, die Produkte meist von hoher Qualität, Lieferfristen werden eingehalten.

Der Schiffbau liegt in Japan in den Händen weniger mächtiger Konzerne, die von vertikalen und horizontalen Integrationstätigkeiten profitieren. Sie werden bei der Forschung und Entwicklung beträchtlich unterstützt und können für Schiffbautätigkeiten im Inland ein landeseigenes Kreditsystem beanspruchen.

Die japanischen Reeder kaufen traditionsgemäß fast ausschließlich bei japanischen Schiffswerften ein. Dies erleichterte Japan die Beibehaltung seiner führenden Stellung auf dem Weltmarkt mit einem Anteil an der Weltproduktion von 40 %.

Ferner kam Japan 1996 eine beträchtliche Abwertung des Yen zugute, da sich der Schiffshandel in US-Dollar abwickelt. Dieser Umstand trug dazu bei, daß Japan seine Stellung als weltweit erster Schiffbauer wiedererlangen konnte, nachdem der Yen im Vergleich zum US-Dollar eine Zeit lang abnorm hoch stand. Diese Lage hatte die Wettbewerbsstellung Japans etwas beeinträchtigt.

b. Südkorea

Die Schiffbauer **Südkoreas** unternehmen zur Zeit große Anstrengungen, um auf dem Weltmarkt eine führende Stellung zu erlangen. 1996 erreichten sie einen Anteil an der Weltproduktion von 21 %. Korea hat in den neunziger Jahren eine beträchtliche Kapazitätserhöhung durchgemacht. Die europäische Industrie (AWES) schätzte diese Zunahme auf 1,8 Mio. BRZ, wodurch sich ihre Kapazität zwischen 1990 und 1996 verdoppelte und Weltproduktionskapazität um 10 % erhöht wurde. Zur Nutzung dieser neuen Kapazität haben südkoreanische Schiffbauer aggressive Preispraktiken eingeführt. Dadurch wurde Südkorea für zahlreiche Schiffstypen zum Preisführer: 80-90 % der Produktion entfallen auf fünf Großkonzerne. Ihre wichtigsten Stärken sind Anlagen mit hoher Kapazität, hohe Bedeutung der Qualitätssicherung, gute Absatzförderung und Kundendienste und erstklassige Planung.

Die koreanischen Schiffbauer können auf ein Kreditsystem der koreanischen Entwicklungsbank zurückgreifen, die den Bau von unter koreanischer Flagge verkehrender Schiffe zinsgünstig finanziert, sofern sie in koreanischen Werften gebaut werden. Die in Südkorea geltenden Kapitalrestriktionen verschaffen den koreanischen Exporteuren Wettbewerbsvorteile, was für die Schiffbauindustrie wegen der langen Zeitspanne zwischen der Bestellung und Lieferung eines Schiffes von besonderer Bedeutung ist.

Korea ist es gelungen, die öffentliche Nachfrage nach neuen Schiffen auf koreanische Schiffswerften zu lenken und die europäischen Konkurrenten auszuschließen, wie es sich bei der jüngsten Vergabe von Aufträgen zum Bau von Flüssiggastankern (LNG) durch die Korean Gas Corporation gezeigt hat.

c. Vereinigte Staaten

Die Vereinigten Staaten haben nur einen sehr geringen Anteil am Weltmarkt für kommerziellen Schiffbau (weniger als 1 %). Ihre Produktion ist hauptsächlich zur Deckung der Inlandsnachfrage bestimmt und durch den sogenannten Jones Act⁴ geschützt. Das wichtigste Instrument zur Subventionierung des Schiffbaus ist Titel XI des Merchant Marine Act (Handelsmarinegesetz) 1936. Dieses Gesetz ermöglicht staatliche Kreditgarantien für die Finanzierung von für US-amerikanische oder ausländische Reeder in den USA zu bauenden Schiffen⁵. Ferner ist darin eine Unterstützung der Investitionen in Werftanlagen vorgesehen.

Trotz des kleinen Marktanteils stellten die Vereinigten Staaten in den Verhandlungen zur weltweiten Beseitigung der Beihilfen für den Schiffbau die treibende Kraft dar. Es ist daher bedauerlich, daß die Vereinigten Staaten die einzige Partei des OECD-Schiffbauübereinkommens bilden, die dieses Übereinkommen noch nicht ratifiziert hat.

d. Sonstige Schiffbauländer

Norwegen ist Mitgliedsland des EWR und paßt seine staatlichen Beihilfen den EU-Vorschriften an.

Andere Schiffbauländer zeigen sich in neuester Zeit auf dem Weltmarkt, insbesondere in Osteuropa (Polen, Rußland, Ukraine, Kroatien) und in Asien (China, Vietnam). Auf diese Länder entfallen zur Zeit rund 20 % des Weltmarktes, sie haben den Vorteil relativ billiger Arbeitskräfte. Sie könnten künftig eine ernsthafte Konkurrenz für den europäischen Schiffbau darstellen.

e. Europäische Union

Die Schiffbauer der Europäischen Union haben einen schwierigen Umstrukturierungsprozeß durchlaufen, der seit 1976 einen Abbau der Arbeitskräfte um 70 % und der Produktionskapazitäten um mindestens 60 % mit sich gebracht hat, mit entsprechend einschneidenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf Regionen, die vom Schiffbau abhängen, andererseits aber zur Einführung neuer Verfahren und Technologien und zur Modernisierung der Werften geführt hat.

Die Europäische Schiffbauindustrie ist ziemlich zersplittert; sie verteilt sich 1997 auf 103 Schiffbauunternehmen, von denen etwa ein Dutzend einen Anteil an der Gesamtproduktion von 65 % hat. Auf die fünf größten Schiffbauer entfielen 1996 rund 36 % der Kapazität in BRZ, während auf die fünf größten Schiffbauer Koreas 1996 99 % der koreanischen Kapazität entfielen. In Japan vereinigten die fünf größten Schiffbaukonzerne 44 % der Kapazität ihres Landes auf sich.

⁴ Die "Coastwise Laws (das sogenannte Jones-Gesetz) behält die Beförderung zwischen Häfen der Vereinigten Staaten ausschließlich in den USA gebauten Schiffen mit amerikanischer Mannschaft, die unter amerikanischer Flagge verkehren, vor. Das Jones-Gesetz profitiert von einer Abweichung im Rahmen der WTO-Regeln. Aufgrund des OECD-Übereinkommens beschränkt sich die Abweichung aufgrund des Jones-Gesetzes auf rund 200.000 t Bruttolast pro Jahr. Übersteigt die Produktion die festgesetzte Grenze, so sind in dem Übereinkommen Gegenmaßnahmen vorgesehen.

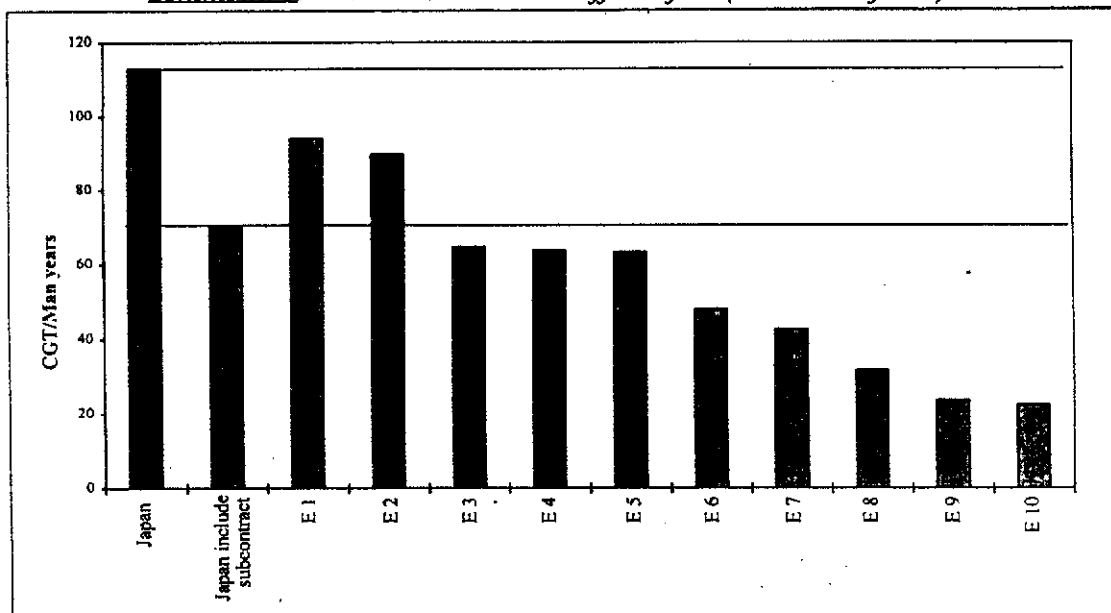
⁵ Die Garantie erstreckt sich auf bis zu 87,5 % des Vertragspreises und über einen Zeitraum bis 25 Jahre. Nach dem OECD-Übereinkommen sind jedoch nur 80 % für eine Dauer von 12 Jahren zulässig. Diese Garantie mußte somit dem Übereinkommen angepaßt werden.

Eine endgültige Unterscheidung läßt sich zwar nicht anstellen, doch sind einige Werften auf allen Ebenen wettbewerbsfähig, während andere - insbesondere kleine und mittlere - mehr auf die regionale Nachfrage ausgerichtet sind. Einige der letztgenannten Werften haben den Vorteil einer sehr flexiblen Anpassung an den Bedarf der Kunden, sind innovativ und stellen eine der Stärken des europäischen Schiffbaus dar.

Ein weiterer wichtiger Charakterzug der europäischen Schiffbauindustrie ist die Tatsache, daß sie allgemein Schiffe von höherem Wert baut als Südkorea oder Japan. Dies wirkt sich wertmäßig auf den Auftragsbestand aus; deshalb erzielte Europa 1996 mit 31 % des Weltauftragsbestandes wertmäßig den höchsten Anteil an erteilten Aufträgen, während sein Volumenanteil (in BRZ) nur rund 21 % des Gesamtauftragsbestandes ausmachte. Dies zeugt von der Stärke der europäischen Schiffbauer hinsichtlich Konstruktion und technischer Leistung.

Die japanischen und in geringerem Maße die südkoreanischen Werften sind jedoch weit produktiver als die meisten europäischen Werften. Außerdem sind die Arbeitskräfte in Südkorea billiger als in der Gemeinschaft. In den meisten europäischen Werften liegt die Produktivität unterhalb des japanischen Durchschnittsniveaus, jedoch nicht in allen. Eine wichtige Feststellung ist die Tatsache, daß bestimmte Werften in Europa ebenso wettbewerbsfähig sind wie diejenigen des fernen Ostens (Schaubild 1). Dies ist nicht erstaunlich, wenn man bedenkt, daß die Lohnniveaus in japanischen und europäischen Schiffswerften vergleichbar sind; in Japan liegen die Lohn- und Sozialkosten eines gelernten Arbeiters zwischen 30 und 35 US-Dollar/Stunde, d.h. in der gleichen Größenordnung wie in der Europäischen Union. Selbst unter Berücksichtigung der längeren jährlichen Arbeitszeit und der daraus für japanische Arbeitgeber resultierenden Vorteile ist zu schließen, daß die Lohnkosten nicht den entscheidenden Faktor für die unterschiedliche Wettbewerbsfähigkeit europäischer und japanischer Schiffswerften darstellen.

Schaubild 1: Produktivität der Schiffswerften (BRZ/Mannjahre) - 1995



*Quelle: AWES, Shipbuilders' Association of Japan, Yard Information
E-Werften: ohne Zulieferer. Einige E-Werften schließen nur selten Zulieferverträge ab.*

Die Aufsplitterung der Europäischen Industrie, der Mangel an großen Auftragsserien und an größenbedingten Kosteneinsparungen, die unterschiedlichen Arbeitsmethoden und -gewohnheiten haben jedoch einen Produktivitätsrückstand der europäischen Werften im Vergleich zu Japan und in einem gewissen Maße auch zu Südkorea zur Folge.

f. Reeder

Für den **Käufer** ist der Preis eines Schiffes der entscheidende Faktor für die Wahl des Herstellers. Deshalb sind auch Vereinbarungen über die Finanzierung von Bedeutung. Weitere entscheidende Faktoren sind Produktionsdauer und Zuverlässigkeit der Lieferung.

Es gibt jedoch einen Unterschied im Verhalten zwischen europäischen, koreanischen und japanischen Reedern. Fernöstliche Reeder kaufen traditionsgemäß in ihrer Region. Europäische Reeder neigen dagegen weit mehr dazu, sich außerhalb Europas einzudecken, insbesondere für größere Schiffe. Die meisten Großtanker werden im fernen Osten gekauft. Die meisten kleineren Schiffe europäischer Reeder werden dagegen im Land des Reeders oder in Europa hergestellt. Schiffe von höherem Wert einschließlich Kreuzfahrt- und Fährschiffe für europäische Reedereien werden fast ausschließlich in Europa gebaut. Auch amerikanische Reeder vergeben ihre Aufträge für solche Schiffe an Europa.

g. Marineschiffbau

Will die Union den Marineschiffbau in Europa lebensfähig halten, so muß sie auch eine wettbewerbsfähige technologische und industrielle Grundlage beibehalten.

Die Marineschiffbautätigkeiten verteilen sich auf zehn Mitgliedstaaten. Die darin Beschäftigten werden auf 60.000 geschätzt, d.h. nahezu so viel wie im Bau von Handelsschiffen (ca. 70.000). Die größten Anlagen befinden sich in Frankreich, Deutschland, Italien, Schweden und im Vereinigten Königreich.

Die Nachfrage im Marineschiffbau ist zur Zeit rückläufig. Infolgedessen müssen die Kriegsschiffhersteller neue Märkte suchen, um ihre Kapazitäten weiterhin zu nutzen. Ein naheliegender Markt ist der Bau von Handelsschiffen. Obwohl Mischwerften wahrscheinlich leichteren Zugang haben, ist es einigen Marineschiffproduzenten gelungen, mit einigen Schiffstypen (schnelle Fährschiffe) in den Bau von Handelsschiffen einzusteigen.

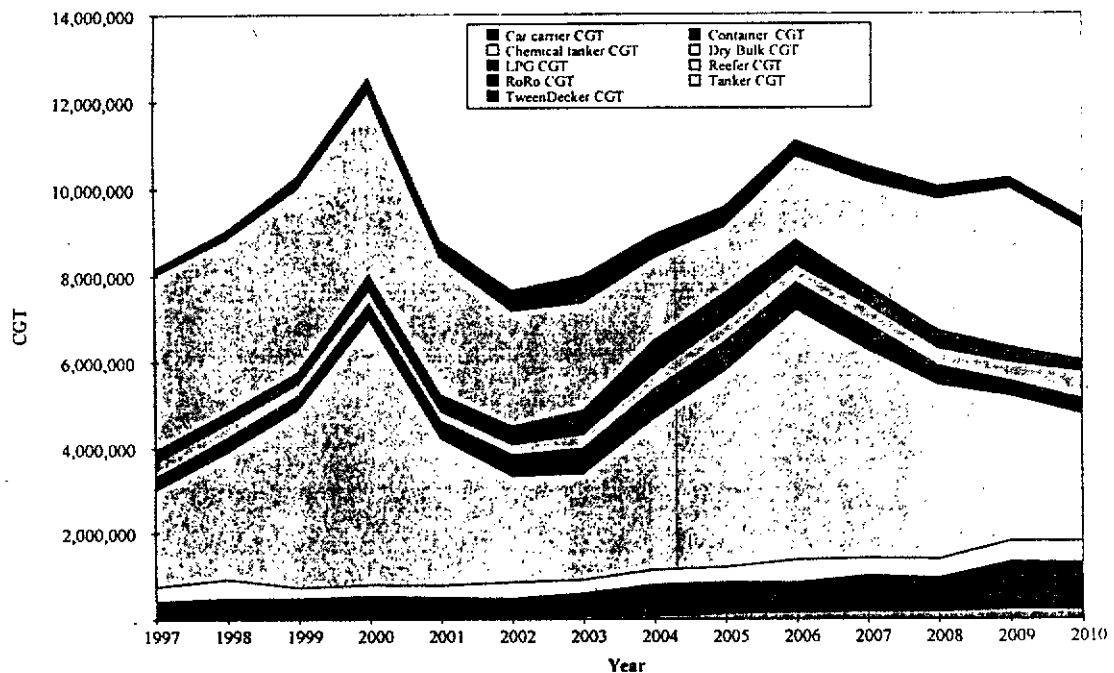
Infolgedessen werden eine Anzahl Schiffswerften wahrscheinlich weiterhin sowohl Marine- als auch Handelsschiffe bauen. Diese Lage kann als wünschenswert betrachtet werden, da sie die Möglichkeit eines Technologietransfers zwischen Marine- und Handelsschiffwerften ermöglicht. Verträge zum Bau von Marineschiffen erforderten oftmals Entwicklungsarbeiten im Bereich des Schnellantriebs, der Navigationssysteme und weiterer hochentwickelter elektronischer Komponenten. Die derzeitige Stärke Europas im Bereich der Produktentwicklung und der Herstellung von Marinegeräten ist teilweise auf den Bau von Marineausrüstungen zurückzuführen. Angesichts der Entwicklung der Produktionsprozesse sowie der Informations- und Kommunikationstechnologien im Bau von Handelsschiffen ist eine Tendenzwende allerdings nicht auszuschließen.

Eine engere Zusammenarbeit zwischen Werften in Bereichen, die für beide Branchen von Interesse sind, ermöglicht die Erhaltung des Know-how und die Verwirklichung von größenbedingten Kosteneinsparungen. Alle Möglichkeiten, die für beide Branchen von Interesse sind, sind zu nutzen. Die Herstellung schneller Fährschiffe könnte den ersten Schritt in dieser Richtung sein.

2. Perspektiven

Prognosen zufolge soll die zur Zeit noch zunehmende Nachfrage nach Schiffen nach dem Jahr 2000 sinken. (Schaubild 2). Gleichzeitig dürften die Kapazitäten im Fernen Osten weiterhin zunehmen, bedingt durch für 1998 in Korea zu erwartende Investitionen sowie eine Anzahl von japanischen und koreanischen Unternehmen, die in China Joint-Ventures eingehen.

Schaubild 2: Künftige Nachfrage nach Schiffen



Quelle: Drewry Shipping Consultants

Dies bedeutet, daß der Wettbewerbsdruck auf europäischen Schiffswerften angesichts des bereits niedrigen Preisniveaus noch zunehmen wird. Läßt die Nachfrage nach weniger komplexen Schiffen wie Massengutfrachter nach, so können die fernöstlichen Schiffswerften wahrscheinlich ihre ungenutzte Kapazität dazu verwenden, in den Marktbereich für höherwertige Produkte einzusteigen, in dem die europäischen Werften zur Zeit noch stark sind. Da die voraussichtlich sehr hohen Kapazitäten im fernen Osten genutzt werden müssen, ist ein Preiserückgang zu erwarten, der die weniger wettbewerbsfähigen europäischen Werften unter besonderen Druck setzen wird.

Um dieser neuen Herausforderung zu begegnen, werden die Werften die Produktivitätsverbesserung noch weiter vorantreiben müssen.

3. Optimale Praktiken

Einer vor kurzem im Auftrag der Kommission durchgeführten Analyse, die eine Gegenüberstellung der Leistung europäischer, japanischer und südkoreanischer Werften umfaßt, ist zu entnehmen, daß im Schiffbausektor weltweit die folgenden besten Praktiken angewandt werden; diese führen vermutlich zu hoher Produktivität und Leistung.

- Strategische Planung: Konzentration auf Schiffstypen, für die eine Nachfragezunahme erwartet wird;
- Strukturen: Konsolidierung der Werften und Schließung der unwirtschaftlichen Betriebe;
- strategische Bündnisse zwischen Werften, die die Nutzung von Marktmöglichkeiten und die Entstehung eines Vertrauensverhältnisses zwischen im Wettbewerb stehenden Werften erleichtern könnten;
- bessere Integration der Reedereien und Ausrüstungshersteller bei der Produktionsplanung;
- Kauf: Minderung der Zukaufskosten. Maximale Vergabe von Zulieferverträgen, sogar außerhalb des Landes, in dem eine Werft niedergelassen ist;
- Engere Zusammenarbeit mit anderen Industriezweigen, um Produktinnovation und Technologietransfer zu fördern;
- Absatzförderung: aggressive und vorausschauende Absatzförderung, möglichst weitgehende Nutzung der von den inländischen Reedern geäußerten Nachfrage und Aufrechterhaltung der Beziehungen zu den Reedern auch nach Ablauf der Garantiedauer im Hinblick auf Rückmeldungen und zukünftige Verkäufe;
- FuE bei der Entwicklung von möglichst einfachen Prototypen zur optimalen Senkung von Kosten und Produktionsdauer bei Verwendung möglichst vieler Normbauteile; enge Zusammenarbeit mit Hochschulen;
- Kontinuierliche Verbesserung der Produktionsanlagen, insbesondere durch Innovationsprozesse, Technologietransfer usw. ohne Kapazitätseinschränkung;
- Humanressourcen: intensive Personalausbildung (bis zu 3 oder 4 Jahren), Arbeitnehmermotivation: Übertragung möglichst weitgehender Verantwortungen an Einzelpersonen für die Planung und Kontrolle der Qualität, flexible Arbeitsorganisation, enge, auf Zusammenarbeit beruhende Arbeitsbeziehungen zwischen Unternehmensleitung und Gewerkschaften.

IV. Maßnahmen

Europäische Schiffsbauer können der Herausforderung mit einer signifikanten Produktivitätsverbesserung begegnen. Dies erfordert mehr Innovation bei Produkten und Abläufen und eine engere Zusammenarbeit. Kommission und Mitgliedstaaten werden aufgefordert, diese Anstrengungen zu unterstützen und der Industrie solche Verbesserungen zu erleichtern.

Es ist jedoch deutlich darauf hinzuweisen, daß die Zukunft der Industrie vor allem in ihren eigenen Händen liegt und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffswerften von ihrem eigenen Management abhängt. Wo das angemessen scheint, sollte dabei die Arbeitnehmerschaft beteiligt werden.

Diese Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ist notwendig, selbst wenn das OECD-Übereinkommen über den Schiffbau in Kraft tritt. In diesem Fall dürften gleiche Ausgangsbedingungen und ein Instrument zum Schutz gegen wettbewerbsverzerrende Preispolitik die Preise auf einen normaleren Stand bringen. Dadurch würden die Schiffswerften der EU bei ihren Anstrengungen unterstützt, ihre Wettbewerbsfähigkeit ohne weitere staatliche Beihilfen zu verbessern.

Die erforderlichen Anstrengungen sind wie folgt auf die verschiedenen Beteiligten zu verteilen:

- Die Unternehmen müssen ihre strukturellen Schwächen beheben (Kapitel V).
- Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die neue Beihilfenpolitik, wie sie in Kapitel VI dargelegt wird, anzunehmen und anzuwenden.
- Die Gemeinschaft wird ihre Bemühungen darauf richten, global vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, Forschung und Entwicklung im Schiffbau zu fördern, die industrielle Zusammenarbeit zu unterstützen und die Nachfrage nach europäischen Schiffen anzuregen (Kapitel VIII).

V. Industrie

Die in Absatz III Punkt 3 erwähnten optimalen Praktiken zeigen die von der Industrie einzuschlagende Richtung.

Mögliche Lücken müssen von der Industrie selbst geschlossen werden. Folgende Gebiete sind nach Ansicht der Kommission von entscheidender Bedeutung:

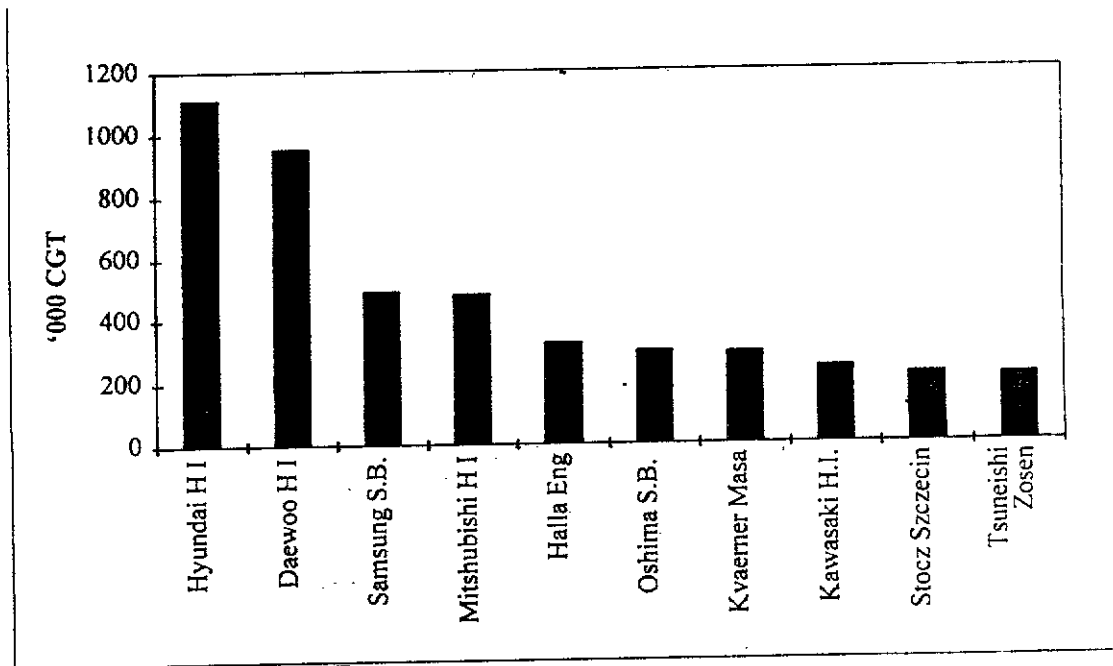
1. Zusammenarbeit und größenbedingte Kosteneinsparungen

Die Produktion einzelner maßgeschneiderter Schiffe mit relativ hohen Kosten pro Einheit - gegenwärtig eine der Stärken der europäischen Schiffswerften - könnte sich als wettbewerbshemmend erweisen, wenn Standardschiffe gefragt sind. Der Produktionsumfang kann sich signifikant auf die Kosten auswirken, insbesondere wenn Serienfertigung möglich ist.

Die Schiffbauer könnten eine Einigung europäischer Kräfte anstreben, weil selbst große europäische Schiffbauer im Vergleich zu ihren japanischen und südkoreanischen Konkurrenten relativ klein sind (Schaubild 3). Dies gereicht ihnen bei der Nutzung größenbedingter Kosteneinsparungen zum Nachteil. Diese Einsparungen fallen bei der Absatzförderung, Forschung und Entwicklung einschließlich des Technologietransfers, der Entwicklung gemeinsamer Normen und Module oder beim Einkauf ins Gewicht. Die europäischen Schiffswerften müssen deshalb ihre Kräfte mehr vereinen und enger zusammenarbeiten als bisher, um diese Einsparungen erzielen zu können. Diese Zusammenarbeit muß sich nach kommerziellen Gesichtspunkten richten und absolut freiwillig sein. Die europäischen Werften müssen

die herkömmliche Mißtrauensschranke überwinden. Die Industrie muß selbst über ihre strukturellen Mängel hinwegkommen.

Schaubild 3: Werftkapazität in BRZ



Quelle: ISL nach Angaben von Lloyds Maritime Information Services und Ernst & Young fieldwork

Die Erfahrungen im Rahmen der europäischen Zusammenarbeit EUROYARDS, die sich auf vier große europäische Schiffswerften erstreckt, sowie Zusammenarbeitsprojekte kleinerer Werften wie CONOSHIP in den Niederlanden oder MSG in Deutschland geben zu Hoffnung Anlaß. Sie zeigen, daß dank gemeinsamen Einkäufen, der Vereinfachung und Normung der Planungsspezifikationen Kosteneinsparungen von 10-20 % erzielt werden können.

Im Bereich der Forschung und Entwicklung bildet COREDES innerhalb des Ausschusses der European Shipbuilders' Association (CESA) eine Gruppe, die die Zusammenarbeit zum Ziel hat.

Die Gestaltung der Beziehungen zwischen Schiffswerften und Lieferanten und Zulieferern ist im Zusammenhang mit der Gesamtproduktivität und den Kosten von entscheidender Bedeutung. Wie bereits im Zusammenhang mit den optimalen Praktiken festgestellt, gehört hierzu eine enge Zusammenarbeit mit den Zulieferern bei der Entwicklung, wobei diese durch die Lieferung schlüsselfertiger Anlagen mehr Verantwortung übernehmen sollen. Aufgrund von Marktinformationen ist anzunehmen, daß die japanischen Werften dank einer engen Zusammenarbeit mit den Stahllieferanten eine 10%ige Kosteneinsparung erzielen.

In ähnlicher Weise können Beziehungen zu Reedern für die Werften größere Vorteile mit sich bringen.

Die Kommission fordert ausdrücklich eine klar gerichtete Zusammenarbeit zwischen europäischen Schiffswerften und spornt auch kleine und mittlere Unternehmen dazu an, nicht nur in ihrem eigenen Land, sondern auch über die Grenzen hinweg Beziehungen zu unterhalten.

Die Industrie hat bereits erste Schritte unternommen. Eine neulich von CESA durchgeführte Studie ließ das Vorhandensein eines beträchtlichen Potentials für Zusammenarbeit zwischen europäischen Werften auf verschiedenen Gebieten erkennen. Die oben erwähnten Anstrengungen der Industrie sind nach Ansicht der Kommission nur erste Schritte in dieser Richtung. Sie müssen verstärkt werden. Die Werften sollten selbst entscheiden, welche Form der Zusammenarbeit für ihren Bedarf am besten geeignet ist. Die Wahl sollte unter Berücksichtigung der Marktbedingungen getroffen werden. Nur auf diese Weise können europäische Werften ihre Struktur künftig an die Anforderung des weltweiten Wettbewerbs anpassen, wenn sie auf dem offenen Markt überleben wollen.

2. Absatzförderung

Die Industrie muß auch ohne Unterlaß nach neuen Märkten Ausschau halten, beispielsweise die Erstellung von Öl- und Gasbohrplattformen oder die Abwrackung von Schiffen, da die Nachfrage nach Verschrottung von Schiffen wegen der verschärften internationalen Sicherheitsbestimmungen zunehmen dürfte.

Zur Zeit bestellen japanische und koreanische Eigentümer Schiffe ausschließlich in ihrem Land oder ihrer Region, während europäische Reeder einen wesentlichen Teil ihrer Aufträge außerhalb Europas vergeben. Die Industrie muß sich bemühen, den fernöstlichen Markt nach Möglichkeit zu öffnen, jedoch auch europäische Aufträge in Europa zu erteilen. Die europäische Industrie muß bei ihren Verkaufs- und Absatzförderungsbemühungen stärker agieren - vorausschauend, systematisch und beharrlich - als nur zu reagieren.

VI. Vorschläge für die künftige Beihilfepolitik

Gleichzeitig mit dieser Mitteilung legt die Kommission Vorschläge für eine neue Beihilferegelung vor, welche die Siebte Richtlinie spätestens nach deren vorgeschlagenen Ablauf Ende 1998, vorzugsweise jedoch früher ersetzen soll. ⁶Nachstehend folgt ein kurzer Überblick über die Kernpunkte der Neuregelung und die wichtigsten Änderungen gegenüber der bisherigen Politik.

Hinsichtlich der **Betriebsbeihilfen** spricht einiges für die unverzügliche Abschaffung bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung. Der Wirtschaftszweig hatte bereits hinreichend Zeit, um sich auf die Beseitigung solcher Beihilfen einzustellen, denn ursprünglich wurde davon ausgegangen, daß das OECD-Übereinkommen (das diese Beihilfen untersagt) am 1. Januar 1996 in Kraft tritt. Da wegen der noch ausstehenden Ratifizierung des Übereinkommens durch die USA gewisse Unsicherheiten über die Ausrichtung der künftigen Politik bestehen, scheint es angemessen, eine kurze und endgültige Übergangsfrist vorzusehen, während deren weiterhin auftragsbezogene

⁶ KOM(97) 469

Betriebsbeihilfen bis zu den geltenden Höchstgrenzen gewährt werden können. Vorgeschlagen wird, daß diese Übergangszeit am 31. Dezember 2000 abläuft (Artikel 3.1). Die Gemeinschaft ist nach wie vor der Überzeugung, daß das OECD-Übereinkommen die beste Option darstellt. Diese Übergangszeit ermöglicht es daher, sich weiterhin um ein Inkraftsetzen des Übereinkommens zu bemühen.

Ein Jahr vor der Aufhebung der Betriebsbeihilfen wird die Gemeinschaft die Marktlage prüfen und beurteilen, ob europäische Schiffswerften wettbewerbsverzerrender Preispolitik ausgesetzt sind. Sollte sich jetzt oder später herausstellen, daß die Industrie durch solche Praktiken einschließlich unlauterer Preisunterbietungen geschädigt wird, zieht die Gemeinschaft die Einführung von geeigneten Maßnahmen in Erwägung.

Ab 1. Januar 2001 werden auftragsbezogene Beihilfen nur noch in Form von Inlands- und Exportkrediten gemäß der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe zulässig sein, die - wie bisher - bis zum 31. Dezember 2000 bei der Beihilfeshöchstgrenze nicht berücksichtigt werden (Artikel 3.4). Da diese OECD-Vereinbarung aus dem Jahre 1981 in Kraft bleibt, schlägt die Kommission vor, daß die einschlägigen Bestimmungen weiterhin Anwendung finden. Allerdings wird eingeräumt, daß einige Bestimmungen der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe aus dem Jahre 1994, die noch nicht in Kraft getreten ist, den Realitäten des Marktes eher entsprechen und es daher zweckmäßig wäre, diese in die neue Regelung aufzunehmen. Die damit verbundenen technischen und rechtlichen Aspekte müssen näher untersucht werden.

Für andere Formen von Betriebsbeihilfen, z.B. nicht-auftragsbezogene Beihilfen (wie Verlustausgleich und Rettungsbeihilfen) gelten die spezifischen neuen Vorschriften für Umstrukturierungsbeihilfen (siehe Unten).

Vorgeschlagen wird, daß **auftragsbezogene Beihilfen, die im Rahmen der Entwicklungshilfe gewährt werden**, weiterhin zulässig sein sollen (Artikel 3.5), obgleich die Kommission Bedenken hat, daß solche Beihilfen, die nur von wenigen Mitgliedstaaten gewährt werden, eine Betriebsbeihilfe darstellen könnten, um den Fortbestand von Werften zu sichern und so unerwünschte Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb der EU haben könnten. Da jedoch diese Art von Beihilfen nach den OECD-Regeln zulässig ist, würden die EU-Werften gegenüber ihren internationalen Wettbewerbern ungerechterweise benachteiligt, wenn ihnen die Inanspruchnahme solcher Beihilfen verwehrt würde. Allerdings schlägt die Kommission strengere Regeln vor; so müssen Schiffbauaufträge, für die eine solche Beihilfe gewährt werden soll, im Wege einer Ausschreibung vergeben werden und außerdem ist eine laufende Überwachung vorgesehen, um einen etwaigen Mißbrauch auszuschließen.

Stillelegungsbeihilfen (Artikel 4) sind auch künftig erforderlich, um die unvermeidbare Strukturanpassung des Wirtschaftszweigs zu erleichtern. Dabei geht es vor allem um Sozialbeihilfen, um die sozialen Auswirkungen aufzufangen sowie Beihilfen zur Übernahme der durch die teilweise oder völlige Stilllegung verursachten normalen Kosten, die im Falle einer teilweisen Stilllegung auch zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Werft beitragen können. Damit jedoch etwaige Verzerrungen im innergemeinschaftlichen Wettbewerb auf ein Mindestmaß reduziert werden, muß ein echter und endgültiger Kapazitätsabbau erfolgen. Nach den geltenden Vorschriften müssen stillgelegte Werften mindestens fünf Jahre endgültig geschlossen bleiben und dürfen erst nach Ablauf weiterer fünf Jahre nur mit vorheriger Genehmigung der Kommission den Betrieb wieder aufnehmen. Da auf dem Weltschiffbaumarkt

weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage besteht und die Zukunftsaussichten ungünstig sind, ist wohl kaum mit einer Entwicklung zu rechnen, die es für die Kommission zweckmäßig erscheinen ließe, die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Werftanlagen im zweiten Fünfjahreszeitraum zu genehmigen. Daher wird vorgeschlagen, daß stillgelegte Anlagen für einen Zeitraum von zehn Jahren nicht mehr für Schiffbautätigkeiten genutzt werden dürfen, wobei nach Ablauf der ersten fünf Jahre keine Überprüfung möglich sein soll.

Eine weitere Form der Förderung, um die Strukturanpassung zu erleichtern und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, sind **Umstrukturierungsbeihilfen**. Die Siebte Richtlinie weist diesbezüglich eine Lücke auf, da sich die einschlägigen Bestimmungen auf Investitionsbeihilfen konzentrieren und andere Umstrukturierungshilfen wie Kapitalzuführungen, Schuldabschreibungen, bezuschußte Darlehen und Rettungsbeihilfen außer Acht lassen. Deshalb wird vorgeschlagen, daß die neue Regelung spezifische Vorschriften enthält, die sich auf die allgemeinen Gemeinschaftsleitlinien für solche Beihilfen stützen (Artikel 5). Anhand der Erfahrungen mit früheren Umstrukturierungsfällen in der Schiffbauindustrie schlägt die Kommission außerdem vor, daß vor allem der Grundsatz, wonach es bei dieser Form der Beihilfe um eine "einmalige und letztmalige" Zuwendung handeln muß, sehr strikt angewandt wird und die Überlebensprogramme streng beurteilt und überwacht werden.

Ein Schlüsselement bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen werden Art und Umfang des verlangten Kapazitätsabbaus sein, um wettbewerbsverzerrende Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt möglichst gering zu halten. Um sicherzustellen, daß ein tatsächlicher Kapazitätsabbau erfolgt, der die Marktposition des Beihilfeempfängers effektiv beeinflußt, schlägt die Kommission vor, daß das Produktionsniveau der vorhergehenden fünf Jahre und nicht die fiktive Kapazität der Werft als Bewertungsfaktor herangezogen wird.

In bezug auf Investitionsbeihilfen räumt die Kommission ein, daß Investitionen wichtig sind, damit die EU-Werften ihre Produktivität spürbar steigern und somit ihre Wettbewerbsposition verbessern können. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß Stützungsmaßnahmen den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht in unbilliger Weise verfälschen. Bei dem vorgeschlagenen Ansatz wird deshalb zwischen **Investitionsbeihilfen für Innovation** (Artikel 6) und **regionalen Investitionsbeihilfen** zur Verbesserung und Modernisierung von Werftanlagen (Artikel 7) differenziert.

Generell legt die Kommission bei der Beurteilung von Investitionsbeihilfen zur Modernisierung und Verbesserung von Anlagen strenge Kriterien an, da solche Maßnahmen in der Regel von den Unternehmen selbst durchgeführt und in einem wettbewerbsorientierten Umfeld als Teil der normalen Unternehmenstätigkeit aus eigenen Mitteln oder über gewerbliche Kredite finanziert werden. Die Kommission anerkennt jedoch, daß solche Beihilfen einen entscheidenden Beitrag zur Überwindung struktureller Hindernisse in benachteiligten Regionen leisten können. Deshalb wird vorgeschlagen, daß solche Beihilfen zulässig sind, wenn sie im Rahmen regionaler Beihilferegulungen gewährt werden, sofern das geförderte Projekt zum Ziel hat, die Produktivität bestehender Anlagen zu erhöhen.

Innovation ist ein Schlüsselement für mehr Wettbewerbsfähigkeit. Um Innovationen, die ein höheres industrielles und technologisches Risiko beinhalten, stärker zu fördern, können nach dem Kommissionsvorschlag Vorhaben zur Entwicklung innovativer Produkte und Verfahren, die derzeit von anderen EU-Schiffbauunternehmen nicht gewerblich genutzt werden, Anreize gewährt werden.

Forschung und Entwicklung (FuE) ist ein weiteres wichtiges Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaus mittel- und langfristig zu fördern. Deshalb sollen FuE-Beihilfen, die in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche FuE-Beihilfen gewährt werden, weiterhin zulässig sein (Artikel 8). Im Hinblick auf die Gleichbehandlung des Schiffbaus mit den anderen Wirtschaftszweigen wird vorgeschlagen, daß Umweltschutzbeihilfen, die mit dem einschlägigen Gemeinschaftsrahmen in Einklang stehen, ebenfalls zulässig sind (Artikel 9).

Um eine umfassende Transparenz zu gewährleisten und der Kommission eine strikte Beihilfenkontrolle zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, daß die derzeit strengen Notifizierungs- und Überwachungsvorschriften mit einigen Verbesserungen beibehalten werden (Artikel 10 und 11).

Da der Vorschlag einschneidende Änderungen der geltenden Vorschriften vorsieht, sollte die Verordnung für einen Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2003 gelten, damit die neue Strategie in dem betreffenden Sektor strukturelle Wirkung zeitigen kann.

Die neue Politik weicht in verschiedener Hinsicht von dem in der Siebten Richtlinie gewählten Konzept ab, wobei hervorzuheben ist :

- Betriebsbeihilfen sind ab 31.12.2000 nicht mehr vorgesehen.
- Investitionsbeihilfen werden auf der Grundlage genehmigter regionaler Beihilferegelungen für 5 Jahre gewährt.
- Außerdem sind Innovationsbeihilfen für eine Dauer von 5 Jahren vorgesehen.
- Für Schiffbauer werden die allgemeinen Gemeinschaftsregeln über staatliche Beihilfe zur Rettung und Umstrukturierung von in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen sowie für Umweltbelange angewandt.

In ähnlicher Weise weicht die neue Politik in verschiedenen Punkten vom OECD-Schiffbauübereinkommen ab; die wichtigsten davon sind:

- Betriebsbeihilfen sind bis 31. Dezember 2000 erlaubt.
- Ein Instrument gegen wettbewerbsverzerrende Preispolitik wie im OECD-Übereinkommen ist nicht vorgesehen, dagegen wird der Markt überwacht, und gegebenenfalls können Maßnahmen ergriffen werden.
- Investitions- und Innovationsbeihilfen sind vorgesehen.
- Beihilfen für Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen und Umweltbeihilfen können gewährt werden.

VII. Ausrichtung der Nachfrage auf europäische Werften

Am 6. Mai 1997 nahm die Kommission überarbeitete Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr an⁷. Diese Leitlinien betreffen Betriebsbeihilfen für europäische Reeder. Insoweit es sich dabei um Investitionsbeihilfen zum Kauf von Schiffen handelt, sind diese Beihilfen nicht für spezifische Werften bestimmt.

Die Mitgliedstaaten sollten erwägen, Steuervorteile oder staatliche Garantien für den Kauf neuer Schiffe mit der Bedingung zu verknüpfen, diese Schiffe in Europa bauen zu lassen. Die Anforderung "im Inland gebaut" wird *de facto* oder *de jure* in den einzelstaatlichen Schiffbau-Investitionsregelungen bestimmter Mitgliedstaaten, der Vereinigten Staaten, Japans und Südkoreas angewandt und ist unter bestimmten Bedingungen mit der OECD-Vereinbarung über den Schiffbau vereinbar. Es entspricht auch der Politik der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr⁸, die den Einsatz sicherer und sauberer Schiffe zum Ziel hat, wenn Beihilfen nur für Schiffe gewährt werden, die in der Europäischen Union gebaut sind und sehr hohen Sicherheitsanforderungen entsprechen.

VIII. Die Gemeinschaft

Die Gemeinschaft muß einen Rahmen festlegen und beibehalten, der der Industrie die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht und sie gegen unlauteren Wettbewerb durch Drittländer schützt.

1. Sicherung gleicher Ausgangsbedingungen

Wettbewerbsverzerrungen infolge staatlicher Beihilfen und Beschränkungen des Marktzugangs in Drittländern schwächen die Wettbewerbsstellung der europäischen Schiffbauer. Die Kommission versucht, solche Einschränkungen zu beseitigen. Halten die unlauteren Handelspraktiken an, so werden die Anstrengungen der europäischen Industrie zur Verbesserung der Produktivität und Leistung erfolglos bleiben. Um dieses Problem in Angriff zu nehmen, wurde das OECD-Übereinkommen ausgehandelt. In Ermangelung dieses Übereinkommens oder zusätzlich zu diesem, falls es in Kraft tritt, muß die Gemeinschaft ihre Industrie verteidigen.

Die Bemühungen zur Öffnung der relativ geschlossenen Märkte einiger Länder sind mit dem Ziel zu verstärken, die festgestellten Hemmnisse abzubauen. Die Anwendung handelspolitischer Instrumente ist zwar im Schiffbau schwierig, muß jedoch im Rahmen der Marktöffnungsstrategie⁹ entweder auf bilateralem Wege (beispielsweise Zusammenarbeitsübereinkommen EU/Korea) oder in multilateralen Gremien (WTO, OECD) geprüft werden. Die neue Verordnung über Handelshemmnisse¹⁰ bietet eine breite Palette von Maßnahmen, die die Gemeinschaft gegen Maßnahmen oder Praktiken von Drittländern,

⁷ ABl. Nr. C 205 vom 5.7.1997.

⁸ "Eine Gemeinschaftspolitik für die Sicherheit im Seeverkehr" KOM(93)66 endg.

⁹ Siehe Mitteilung der Kommission "Welthandel als globale Herausforderung: Eine Marktöffnungsstrategie der Europäischen Union", KOM(96)53 endg.

¹⁰ Verordnung des Rates 3286/94 vom 22.12.94, ABl. Nr. L 349 vom 31.12.1994, S. 71.

die mit internationalen Verpflichtungen im Widerspruch stehen, ergreifen kann. Die Rechte hierzu wurden ihr durch internationale Übereinkommen übertragen.

Außerdem wurde der Kommission seitens der südkoreanischen Regierung versichert, daß sie keine Stützmaßnahmen zur Rettung von Werften ergreifen werde, die infolge ihres auf Kapazitätserhöhungen ausgerichteten Investitionsplans in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind. Diese Versicherung wurde bei der Ratifikation des OECD-Übereinkommens abgegeben. Die Kommission sollte jedoch auf bilateralem Wege versuchen, diese Vereinbarung aufrecht zu erhalten und zu überwachen, selbst wenn das OECD-Übereinkommen nicht in Kraft tritt.

2. Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation

Die Förderung von Forschung und Entwicklung und deren rascher Umsetzung in Innovationen ist der Schlüssel zu größerer Wettbewerbsfähigkeit. In Japan haben die Schiffbauer erheblich in FuE investiert. Die daraus resultierende technologische Spitzenstellung ist einer der Gründe für ihre Wettbewerbsfähigkeit. Und die japanischen Werften setzen diese Investitionen fort. Die Europäische Union verfügt durchaus über die notwendigen Forschungskapazitäten, um damit Schritt halten zu können, allerdings müssen sich die europäischen Schiffbauer viel stärker auf FuE konzentrieren.

Bei der Förderung von FuE sollte die Europäische Union eine Verbesserung des Produktionsprozesses selbst sowie die Entwicklung sicherer, leistungsfähiger Schiffe und einer neuen, modernen Konzeption für technisch ausgereifte Schiffe und Bordsysteme im Auge haben.

Sicherlich haben auch andere auf maritime Tätigkeiten ausgerichtete Industriezweige wie die Hersteller von Schiffsverkehrskommunikationsgeräten, Dienstleistungsunternehmen in Tourismus und Verkehr ihre eigene FuE. Ihre Nachfrage kann dem Schiffbau in der EU zugute kommen. Zu diesem Zweck hat die Kommission bereits die Task Force "Maritime Systeme der Zukunft" ins Leben gerufen, die in enger Zusammenarbeit mit der Branche die vorrangigen FuE-Schwerpunkte festlegen, für die nötige Synergie zwischen den verschiedenen Forschungsprogrammen der Kommission sorgen und Überschneidungen vermeiden helfen soll. Die Task Force hat ihre Arbeit 1995 aufgenommen und kann bereits erhebliche Fortschritte verzeichnen. So hat sie die Prioritäten in einem integrierten FuE-Plans festgelegt. Aber sie muß ihre Koordinierungsarbeit fortsetzen und dabei vor allem bei den Prioritäten mehr ins Detail gehen. So können die Kommission und die Branche am besten von den vorhandenen Geldern profitieren und ihre Anstrengungen auf die praktischen Bedürfnisse konzentrieren. Dies könnte eine raschere Umsetzung der Forschungsergebnisse in Innovationen sicherstellen. Selbstverständlich sollten diese Anstrengungen in enger Zusammenarbeit mit den Regierungen der Mitgliedstaaten unternommen werden.

In Anbetracht der Tatsache, daß der Schiffbau und die übrigen maritimen Wirtschaftszweige sofort intensive und zielgerichtete Forschung und Entwicklung benötigen, hat die Kommission die Schlüsselaktion "Meerestechnologien" in ihren Vorschlag für das 5. Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, Technologische Entwicklung und Demonstrationsaktivitäten, KOM(97) 142 endg. vom 30.04.1997, aufgenommen. Ziel ist es, unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, die Entwicklung und Integration von Technologie im Hinblick auf meeresbezogene Anwendungen zu fördern. Damit soll die Gemeinschaft in die Lage versetzt werden, das Potential der Meere voll auszuschöpfen und die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen

Wirtschaft zu stärken, also eine veritable "Meerespolitik" zu entwickeln. Das Schwergewicht wird auf den hierfür benötigten Technologien liegen:

- Entwicklung moderner, sicherer und effizienter Schiffe;
- bessere Nutzung der See für den wirtschaftlichen Transport von Gütern und Personen (moderne Hafeninfrastruktur, regionale Seeverkehrssysteme) in Verbindung mit der Schlüsselaktion "Nachhaltige Mobilität und Intermodalität";
- rationelle und nachhaltige Nutzung des Meeres als Quelle von Energie und mineralischen Rohstoffen (insbesondere Off-Shore und Unterwassertechnologien).

Die Herausforderung besteht darin, FuU in eine gemeinsame Strategie einzubinden, um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus im ganzen zu sichern. Dabei ist es wichtig, auch die Zulieferindustrie mit einzubinden, die großteils aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht; je nach Schiffstyp bestehen 50-80 % des Gesamtwertes aus Leistungen von außerhalb der Werft. Eine enge Zusammenarbeit mit den Regierungen der Mitgliedstaaten ist unerlässlich, um die FuU-Tätigkeiten zu koordinieren, Überschneidungen zu vermeiden und die knappen finanziellen Mittel optimal zu nutzen.

Ferner muß das Potential der Informations- und Kommunikationstechnologien bei der Innovation in vollem Umfang genutzt werden. Die Informationsgesellschaft und die auf diese ausgerichtete Schlüsselaktion des fünften Aktionsprogramms bieten in diesem Zusammenhang zahlreiche Möglichkeiten. Der Schiffbau ist eine Systemindustrie, in der eine effiziente Kommunikation zwischen Schiffbauern, Reedern und Zulieferern - hierzu gehören insbesondere KMU - unabdingbar ist. Deshalb ist der Schiffbau ein ideales Einsatzgebiet für Informations- und Kommunikationstechnologien, die erhebliche Effizienzverbesserungen ermöglichen. Informationstechnologien können insbesondere durch computergestützte Planung und Konstruktion zu erheblichen Verkürzungen der Bauzeiten führen. Dank einer verbesserten Anwendung der Informations- und Kommunikationstechnologien kann die Synergiewirkung zwischen einzelnen Werften stark erhöht werden, auch wenn sie geographisch weit voneinander entfernt liegen. Einzelne Werften können sich einem CAD/CAM-Zentrum anschließen, das Normbauteile ausarbeitet, oder an eine zentralisierte Stahlteil-Schneideanlage.

Die G-7-Staaten haben die Bedeutung von Anwendungen der Informationstechnologie für die Schifffahrtsindustrien erkannt und im Februar 1995 in Brüssel das Projekt MARIS (Maritime Informationsgesellschaft) initiiert. Dies ist unter den 11 von den G-7-Staaten beschlossenen Vorhaben das einzige Industrieprojekt; den Vorsitz führen die EU und Kanada. Die G-7 kam ferner überein, erste Ergebnisse von MARIS auf der EXPO '98 in Lissabon vorzustellen. Das Teilprojekt MARVEL befaßt sich speziell mit der intelligenten Fertigung im Schiffbau. Andere Teilprojekte sind MARSOURCE (Erhalt der Fischbestände), MARTRANS (Logistik und multimodaler Verkehr) und SAFEMAR (Verbesserung der Seesicherheit durch Schiffsmelde- und elektronische Anzeigesysteme). Die größtmögliche Verbreitung der Ergebnisse der MARIS dürfte die Anwendung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien in der Industrie fördern.

3. Unterstützung der industriellen Zusammenarbeit

Die Kommission unterstützt horizontale und vertikale industrielle Zusammenarbeit. Zu diesem Zweck gründete sie 1991 das Maritime Industrie-Forum. Dieses spielt eine Schlüsselrolle als Podium für den Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten der maritimen Industrie, Meeresforschung und -entwicklung sowie der Kommission zur Erörterung politischer, technischer und operationeller Fragen und trägt dadurch zur Entstehung eines Vertrauensklimas bei.

Abgesehen von diesem Forum unterstützt die Kommission die Zusammenarbeit zwischen Werften oder Gruppen von Werften sowie zwischen Werften, Lieferanten und Reedern.

d. Förderung der Nachfrage

- Kurzstreckenseeverkehr

Die Kommission ist verpflichtet, jede Initiative der Industrie zur Stärkung der Märkte zu unterstützen. Ein Beispiel ist der Kurzstreckenseeverkehr. Ein erhöhter Anteil am Kurzstreckenseeverkehr im europäischen Gütertransport würde nicht nur zur Minderung der Überlastung auf den Landverkehrsadern beitragen und dadurch den Umweltschutz fördern, sondern auch eine Nachfrage nach den betreffenden Schiffstypen entstehen lassen. Der Markt für diese Schiffe ist stärker regional orientiert als bei den Hochseeschiffen. Die diesbezügliche Nachfrage käme deshalb europäischen Schiffbauern einschließlich der kleinen und mittleren Unternehmen zugute. Wie die Kommission in der Mitteilung über die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs in Europa (KOM(95)317), hervorhob, müssen sowohl die Union als auch die Mitgliedstaaten zur Verbesserung der notwendigen Infrastruktur beitragen, um den Kurzstreckenseeverkehr für die Schiffsverkehrsunternehmen zu einer interessanten Alternative zu machen. Hierzu müssen Hafeninfrastrukturen und Hafenmanagement verbessert und Einrichtungen für den kombinierten Verkehr geschaffen werden. Diese Frage sollte sowohl in den Forschungsprogrammen der Kommission als auch im Forum für maritime Industrien aufgegriffen werden.

- Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften

Mit einer strikten Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften für Schiffe könnte der Einsatz von Substandardschiffen in Europa unterbunden werden. Die Hafenstaatkontrolle stellt ein wirksames Mittel dar, um solchen Schiffen das Einlaufen in europäische Häfen zu verbieten. Gelingt dies der EU, so hat sie einen Riesenschritt zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Außerbetriebstellung dieser Schiffe getan. Gleichzeitig würde die Nachfrage nach neuen, sicheren Schiffen erhöht. Die Kommission ist verpflichtet, eine wirksame Durchführung der Hafenstaatkontrolle zu unterstützen.

IX. Schlußfolgerungen

Ziel der neuen Schiffbaupolitik ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, um es ihr zu ermöglichen, sich der Herausforderung eines weltweiten Wettbewerbs ohne sektorspezifische Beihilfen zu stellen. Zur Verwirklichung dieses Ziels müssen Industrie, Kommission und Mitgliedstaaten alle ihnen möglichen Anstrengungen erbringen.

1. Die Industrie muß ihre strukturellen Nachteile überwinden.
2. Die Kommission richtet die von ihr im Bereich der industriellen Wettbewerbsfähigkeit unternommenen Anstrengungen auf dieses Ziel aus:
 - Sie setzt sich nach bestem Vermögen für die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen ein.
 - Sie unterstützt besonders die Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des Schiffbaus.
 - Sie unterstützt industrielle Zusammenarbeit.
 - Sie trägt zur Förderung der Nachfrage nach Produkten von EU-Werften bei.
3. Die Mitgliedstaaten werden ersucht, die in dieser Aufzeichnung und im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates über Beihilfen an den Schiffbau dargelegte neue Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen anzunehmen und anzuwenden. Die wichtigsten Bestimmungen dieser neuen Verordnung sind:
 - a. Nach dem 31.12.2000 dürfen dem Schiffbau keine Betriebsbeihilfen mehr gewährt werden. Ein Jahr vor der Abschaffung der Betriebsbeihilfen prüft die Kommission den Markt, um zu ermitteln, ob die Schiffbauindustrie der EU auf dem Weltmarkt seitens ihrer Wettbewerber wettbewerbsverzerrenden Praktiken ausgesetzt ist, und ergreift gegebenenfalls geeignete Maßnahmen.
 - b. Während einer Dauer von 5 Jahren nach Ablauf der siebten Richtlinie gelten Sonderregeln für Innovationsbeihilfen. Nach Ablauf dieser Frist gelten für diese Art von Beihilfen die gleichen Regeln wie für die übrigen Sektoren.
 - c. Hinsichtlich Investitionsbeihilfen, Rettungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen, Umwelt, Forschung und Entwicklung gelten für den Schiffbau die gleichen Regeln wie für alle übrigen Sektoren.

Das Ziel, die Schiffbauindustrie der EU insgesamt wettbewerbsfähig zu machen und die seit langem angewandte Sonderbeihilferegulierung zu beenden, läßt sich nur durch vereinte Anstrengungen aller Beteiligten verwirklichen.

TABLE 5A - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED

FIGURES AT THE END OF THE YEAR																		1000 CGT
	1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EU																		
BELGIUM	139.8	129.6	95.5	83.0	173.2	102.3	124.4	45.0	25.9	46.8	35.5	71.7	21.8	97.6	5.0	66.0	19.9	17.8
DENMARK	560.6	382.4	343.8	328.2	338.5	355.4	444.0	350.7	194.4	277.2	287.0	305.5	350.9	414.5	354.3	307.4	420.8	373.9
FINLAND	N/A	371.9	407.5	440.6	503.3	419.1	282.9	280.4	145.3	282.7	321.2	379.0	211.6	210.2	191.0	122.9	342.8	361.7
FRANCE	672.4	287.8	443.3	353.3	356.8	357.2	164.1	145.0	207.9	63.2	198.8	114.0	171.1	182.4	65.0	103.1	244.4	209.7
GERMANY (1)	1468.0	672.8	1270.3	1181.5	1267.8	1164.7	1143.2	1067.0	784.7	885.0	846.5	1001.8	810.1	958.3	853.0	960.6	1073.4	1122.5
GREECE	N/A	12.8	5.2	61.8	35.7	39.8	43.8	24.7	6.6	12.3	12.5	45.5	6.3	0.0	6.6	0.0	0.0	4.5
IRELAND	20.3	3.0	17.0	0.0	19.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ITALY	353.9	345.5	359.2	158.2	217.0	182.3	123.8	90.9	224.8	119.9	284.5	327.6	423.9	288.2	496.3	439.5	310.4	563.7
NETHERLANDS	940.0	249.5	341.6	390.0	415.8	259.3	310.2	282.8	146.2	153.1	171.9	283.5	357.0	270.9	236.0	319.0	298.4	344.4
PORTUGAL	53.0	35.3	6.4	31.2	124.7	18.5	40.3	61.0	28.3	23.0	46.3	64.8	38.5	64.4	62.3	18.5	18.6	30.8
SPAIN	734.0	441.4	558.8	587.4	488.7	345.9	400.3	229.8	328.4	328.4	308.0	364.8	301.2	428.3	384.7	233.3	205.1	387.2
SWEDEN	N/A	334.5	421.0	253.2	293.8	179.8	127.4	115.5	123.0	72.1	34.4	45.1	46.3	32.4	24.3	0.0	47.4	25.8
UNITED KINGDOM	985.1	458.6	243.2	394.0	319.3	305.3	164.4	141.5	182.3	113.2	157.3	144.6	170.5	139.5	148.4	138.1	86.2	124.7
TOTAL EU	5927.1	3706.1	4510.8	4261.4	4553.8	3729.6	3368.8	2764.3	2355.8	2354.9	2701.9	3127.5	2309.2	3087.7	2806.9	2707.4	3068.4	3566.5
OTHER																		
NORWAY	N/A	323.7	342.1	447.8	278.3	175.9	222.1	182.8	181.3	155.2	79.4	157.9	248.6	311.4	203.4	194.5	186.0	289.5
POLAND	N/A	497.7	348.4	369.5	277.1	382.4	357.5	340.0	300.0	344.0	237.9	176.8	223.0	305.8	263.5	402.4	488.3	490.9
TOTAL AWES	8285.8	4526.5	5199.3	5078.7	5109.2	4287.9	3948.4	3287.1	2837.1	2854.1	3019.2	3462.0	3380.8	3704.9	3273.8	3304.3	3742.7	4326.9
JAPAN	8348.8	5207.2	5580.9	5811.1	4908.2	6951.1	6498.4	5085.4	3795.3	2952.7	3684.1	4456.0	4417.4	4379.3	4853.8	5176.9	5643.6	6008.7
KOREA	349.4	445.7	512.2	880.3	985.5	1014.9	1833.3	1971.4	1193.5	1504.7	1389.2	1584.2	1729.5	1995.0	1835.3	2104.2	2828.6	3602.5
CHINA	N/A	N/A	27.9	104.5	170.4	297.8	172.4	214.8	207.3	253.1	230.0	303.5	255.4	282.1	445.9	480.5	475.3	777.0
ROMANIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	126.4	146.6	72.1	21.9	150.0	153.9
BULGARIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	71.0	61.6	70.6	78.6	76.7	85.5
USSR	N/A	424.8	599.9	504.2	475.3	689.5	274.2	170.4	44.3	56.0	226.7	481.9	365.0	21.9	156.0	96.5	114.5	152.2
RUSSIA														118.6	153.0	208.6	175.3	182.7
UKRAINE														20.7				
YUGOSLAVIA	N/A	170.6	224.8	220.5	217.0	237.2	281.4	188.4	3.0	230.5	327.7	293.4	239.7	238.1	104.0	165.2	96.9	258.8
CROATIA																		
REST OF WORLD	5094.2	1860.4	1896.0	1988.5	1686.7	1519.7	1380.5	1241.8	1164.5	747.3	1024.2	1095.3	940.9	1149.6	1415.2	998.3	1053.0	1175.7
TOTAL WORLD	22078.2	12636.2	13841.0	14587.8	13552.3	14998.1	14168.6	12139.1	9245.0	8598.4	9881.1	11656.3	11526.1	12118.4	12379.7	12636.0	14454.6	16721.9

(1) From 1980 on data includes production from Ex-GDR yards

Source: "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 5B - PRODUCTION - SHIPS COMPLETED

	FIGURES AT THE END OF THE YEAR															MARKET SHARES		
	1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EU																		
BELGIUM	0,6%	1,0%	0,7%	0,6%	1,3%	0,7%	0,9%	0,4%	0,3%	0,5%	0,4%	0,6%	0,2%	0,8%	0,0%	0,5%	0,1%	0,1%
DENMARK	2,5%	3,0%	2,5%	2,3%	2,5%	2,4%	3,1%	2,9%	2,1%	3,2%	2,9%	2,6%	3,0%	3,4%	2,9%	2,4%	2,9%	2,2%
FINLAND	N/A	2,9%	2,9%	3,0%	3,7%	2,8%	2,0%	2,1%	1,6%	3,1%	3,3%	3,3%	1,8%	1,7%	1,5%	1,0%	2,4%	2,2%
FRANCE	3,0%	2,1%	3,2%	2,4%	2,6%	2,4%	1,2%	1,2%	2,2%	0,7%	2,0%	1,0%	1,5%	1,5%	0,5%	0,8%	1,7%	1,3%
GERMANY (1)	6,6%	5,3%	9,2%	8,1%	9,4%	7,8%	8,1%	8,8%	8,3%	10,3%	8,6%	8,6%	7,0%	7,9%	6,9%	7,6%	7,4%	6,7%
GREECE	N/A	0,1%	0,0%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
IRELAND	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ITALY	1,6%	2,7%	2,6%	1,1%	1,6%	1,2%	0,9%	0,5%	2,4%	1,4%	2,9%	2,8%	3,7%	2,4%	4,0%	3,5%	2,1%	3,4%
NETHERLANDS	4,3%	2,0%	2,5%	2,7%	3,1%	1,7%	2,2%	2,2%	1,6%	1,8%	1,7%	2,3%	3,1%	2,2%	1,9%	2,5%	2,1%	2,1%
PORTUGAL	0,2%	0,3%	0,0%	0,2%	0,9%	0,1%	0,3%	0,5%	0,3%	0,3%	0,5%	0,6%	0,3%	0,5%	0,5%	0,1%	0,1%	0,2%
SPAIN	3,3%	3,5%	4,0%	4,0%	3,6%	2,3%	2,8%	1,9%	3,6%	3,6%	3,1%	3,1%	2,6%	3,5%	2,9%	1,8%	1,4%	2,3%
SWEDEN	N/A	2,6%	3,0%	1,7%	2,2%	1,2%	0,9%	1,0%	1,3%	0,8%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,0%	0,3%	0,2%
UNITED KINGDOM	4,5%	3,6%	1,8%	2,7%	2,4%	2,0%	1,2%	1,2%	1,8%	1,3%	1,6%	1,2%	1,5%	1,2%	1,2%	1,1%	0,6%	0,7%
TOTAL EU	26,8%	29,3%	32,6%	29,2%	33,6%	24,9%	23,8%	22,8%	25,5%	27,4%	27,3%	26,8%	25,2%	25,5%	22,7%	21,4%	21,2%	21,3%
OTHER NORWAY	N/A	2,6%	2,5%	3,1%	2,1%	1,2%	1,8%	1,3%	2,0%	1,8%	0,8%	1,4%	2,2%	2,6%	1,6%	1,5%	1,3%	1,6%
AWES POLAND	N/A	3,9%	2,5%	2,5%	2,0%	2,5%	2,5%	2,8%	3,2%	4,0%	2,4%	1,5%	1,9%	2,5%	2,1%	3,2%	3,4%	2,9%
TOTAL AWES	37,5%	35,8%	37,6%	34,8%	37,7%	28,6%	27,9%	26,9%	30,7%	33,2%	30,6%	29,7%	29,3%	30,6%	26,4%	26,1%	25,9%	25,9%
JAPAN	37,8%	41,2%	40,3%	39,8%	36,2%	46,3%	45,9%	41,9%	41,1%	34,3%	37,1%	38,2%	38,3%	36,1%	39,2%	41,0%	39,0%	35,9%
KOREA	1,6%	3,5%	3,7%	6,0%	7,3%	6,8%	11,5%	16,2%	12,9%	17,5%	14,1%	13,4%	15,0%	16,5%	14,8%	16,7%	20,2%	21,5%
CHINA	N/A	N/A	0,2%	0,7%	1,3%	2,0%	1,2%	1,8%	2,2%	2,9%	2,3%	2,6%	2,2%	2,3%	3,6%	3,8%	3,3%	4,6%
ROMANIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1,1%	0,6%	0,2%	1,0%	0,9%
BULGARIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%
USSR	N/A	3,4%	4,3%	3,5%	3,5%	4,6%	1,9%	1,4%	0,5%	0,7%	2,3%	4,1%	3,2%	0,2%	1,3%	0,8%	0,8%	0,9%
RUSSIA																		
UKRAINE																		
YUGOSLAVIA	N/A	1,4%	1,6%	1,5%	1,6%	1,6%	2,0%	1,6%	0,0%	2,7%	3,3%	2,5%	2,1%	1,0%	1,2%	1,7%	1,2%	1,1%
CROATIA																		
REST OF WORLD	23,1%	14,7%	12,3%	13,6%	12,4%	10,1%	9,6%	10,2%	12,6%	8,7%	10,4%	9,4%	8,2%	9,5%	11,4%	7,9%	7,3%	7,0%
TOTAL WORLD	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) From 1990 on data includes production from Ex-GDR yards

Source : "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

PRODUCTION - SHIPS COMPLETED (1976 - 1996)

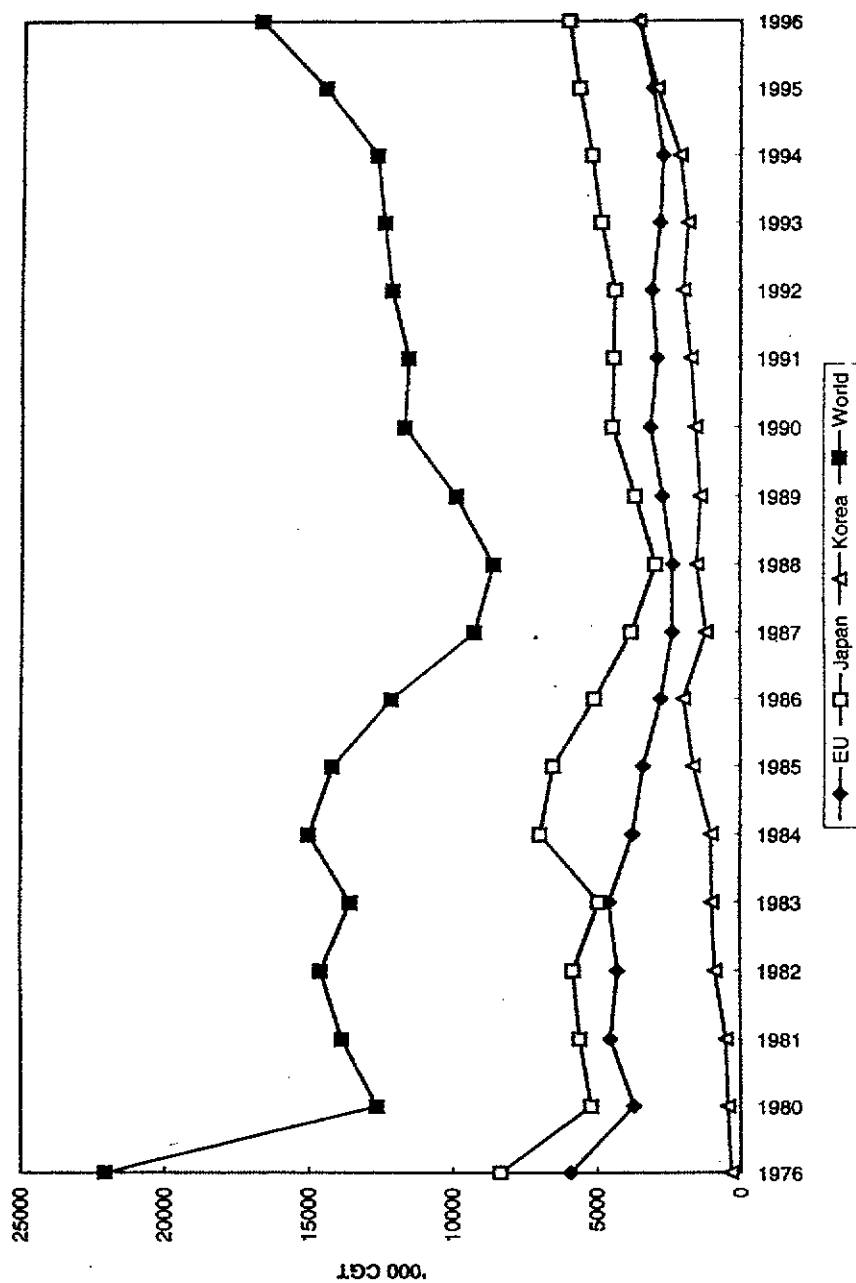


TABLE 6A - NEW ORDERS

FIGURES AT THE END OF THE YEAR																		1000 CGT
	1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EU																		
BELGIUM	75,0	53,8	81,4	43,3	58,7	69,5	26,8	43,2	34,0	52,0	101,7	71,4	75,1	14,0	18,4	53,8	3,1	1,0
DENMARK	317,1	284,6	296,6	250,6	428,9	405,2	86,0	305,9	219,2	205,3	192,4	596,4	265,9	246,6	390,4	381,9	109,1	269,2
FINLAND	N/A	523,9	502,5	221,1	135,4	389,5	158,0	202,2	637,7	108,0	63,0	256,7	139,4	178,7	515,1	276,7	177,5	384,6
FRANCE	63,6	556,4	333,0	175,9	136,4	106,5	262,5	132,4	80,5	204,6	165,9	136,2	327,9	35,0	228,6	240,0	65,7	110,8
GERMANY (1)	726,1	613,0	1249,9	1239,9	1236,9	1072,9	1228,2	1297,1	872,4	877,6	1400,6	875,6	559,1	858,9	1029,0	1034,1	1711,2	797,2
GREECE	N/A	82,4	4,5	10,3	4,6	7,4	29,4	5,1	6,5	6,1	5,0	0,8	8,9	8,7	7,2	0,0	0,8	0,0
IRELAND	19,2	1,3	18,2	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ITALY	301,5	231,2	144,7	243,2	57,1	68,2	257,4	229,0	408,7	172,3	564,8	413,1	380,5	134,9	511,2	344,6	1081,3	661,9
NETHERLANDS	828,4	373,3	365,2	309,0	237,3	248,4	269,8	137,0	91,9	356,2	236,3	277,1	296,7	211,0	305,2	342,9	460,1	552,0
PORTUGAL	73,0	30,7	55,5	27,8	36,0	30,6	1,2	29,5	78,1	33,1	69,6	79,6	8,3	1,5	5,7	43,6	63,6	97,9
SPAIN	297,0	737,5	675,2	323,9	222,1	92,2	197,6	258,5	421,7	453,8	274,1	487,8	74,8	127,5	359,9	404,0	383,9	331,0
SWEDEN	N/A	205,4	359,3	184,5	278,4	34,0	16,1	59,2	71,4	13,2	110,1	3,8	4,3	23,5	1,0	0,0	12,2	99,2
UNITED KINGDOM	627,6	350,2	410,8	301,5	150,4	107,6	224,4	112,0	116,5	124,2	209,2	205,1	172,6	119,8	65,5	38,8	107,4	88,6
TOTAL EU	3126,5	4043,7	4496,8	3332,3	2982,2	2632,0	2757,4	2811,1	3018,6	2606,4	3392,7	3403,6	2313,5	1960,1	3435,2	3160,4	4175,9	3393,4
OTHER NORWAY	N/A	381,6	408,7	156,4	108,8	208,2	129,9	136,4	139,2	112,1	398,8	190,9	118,1	165,0	251,8	262,9	232,2	292,9
AWES POLAND	N/A	208,4	146,0	133,3	489,8	417,1	270,3	321,4	302,6	218,4	209,5	218,4	295,9	434,5	191,2	678,9	1085,2	484,5
TOTAL AWES	4659,5	4633,7	5051,5	3622,0	3580,8	3257,3	3157,6	3268,9	3460,4	2936,9	4001,0	3812,9	2727,5	2559,6	3878,2	4102,2	5493,3	4170,8
JAPAN	7337,5	6708,3	5823,1	4859,4	7389,1	6040,0	4440,0	3431,6	3120,5	3360,7	5879,7	6116,4	4433,0	3268,3	4681,4	6688,4	5857,4	6299,4
KOREA	325,4	939,3	893,3	1001,5	2147,1	1180,9	806,5	1352,4	1942,6	1203,0	1671,4	2169,2	2278,1	1085,3	3672,6	3068,0	4113,3	3731,1
CHINA	N/A	N/A	233,0	119,6	285,9	179,9	204,0	321,5	263,8	330,6	258,5	387,4	429,7	585,0	436,5	547,4	837,4	1257,5
ROMANIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	550,4	57,0	149,6	140,2	206,0	104,3
BULGARIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	109,9	45,8	41,5	63,9	133,6	40,4
USSR	N/A	12,1	24,0	68,4	N/A	2,9	N/A	N/A	N/A	92,6	214,1	209,1	83,6					
RUSSIA														254,6	358,3	170,2	81,2	99,5
UKRAINE														105,9	290,5	396,7	191,1	89,6
YUGOSLAVIA	N/A	242,3	76,8	320,0	123,8	75,0	329,6	447,3	130,8	306,9	478,5	322,6	127,4					
CROATIA														129,0	153,4	270,4	58,3	320,7
REST OF WORLD	3659,9	1822,0	1951,4	1542,3	1323,4	1041,7	1383,7	660,4	822,0	895,2	1061,1	1285,9	1175,4	729,6	864,0	1285,9	1422,8	1406,0
TOTAL WORLD	15982,3	14357,7	14053,1	11533,2	14850,1	11777,7	10321,4	9482,1	9740,1	9125,9	13564,3	14303,5	11915,0	8820,1	14526,0	16753,3	18394,4	17519,3

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

Source: "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 6B - NEW ORDERS

FIGURES AT THE END OF THE YEAR																	MARKET SHARES		
	1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
EU																			
BELGIUM	0,5%	0,4%	0,6%	0,4%	0,4%	0,6%	0,3%	0,5%	0,3%	0,6%	0,7%	0,5%	0,6%	0,2%	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
DENMARK	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,9%	3,4%	0,8%	3,2%	2,3%	2,2%	1,4%	4,2%	2,2%	2,8%	2,7%	2,3%	0,6%	0,6%	1,5%
FINLAND	N/A	3,6%	3,6%	1,9%	0,9%	3,3%	1,5%	2,1%	6,5%	1,2%	0,5%	1,8%	1,2%	2,0%	3,5%	1,7%	1,0%	2,2%	2,2%
FRANCE	0,4%	3,9%	2,4%	1,5%	0,9%	0,9%	2,5%	1,4%	0,6%	2,2%	1,2%	1,0%	2,8%	0,4%	1,6%	1,4%	0,4%	0,6%	0,6%
GERMANY (1)	4,5%	4,3%	8,8%	10,8%	8,3%	9,1%	11,9%	13,7%	9,0%	9,6%	10,3%	6,1%	4,7%	9,7%	7,1%	6,2%	9,3%	4,6%	4,6%
GREECE	N/A	0,6%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
IRELAND	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ITALY	1,9%	1,6%	1,0%	2,1%	0,4%	0,6%	2,5%	2,4%	4,2%	1,9%	4,2%	2,8%	3,2%	1,5%	3,5%	2,1%	5,9%	3,8%	3,8%
NETHERLANDS	3,9%	2,6%	2,6%	2,7%	1,6%	2,1%	2,6%	1,4%	0,9%	3,9%	1,7%	1,9%	2,5%	2,4%	2,1%	2,0%	2,5%	3,2%	3,2%
PORTUGAL	0,5%	0,2%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,0%	0,3%	0,6%	0,4%	0,5%	0,6%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,8%	0,8%
SPAIN	1,9%	5,1%	4,8%	2,8%	1,5%	0,8%	1,9%	2,7%	4,3%	5,0%	2,0%	3,4%	0,6%	1,4%	2,5%	2,4%	2,1%	1,8%	1,8%
SWEDEN	N/A	1,4%	2,6%	1,6%	1,9%	0,3%	0,2%	0,6%	0,7%	0,1%	0,8%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,6%	0,6%
UNITED KINGDOM	3,9%	2,4%	2,9%	2,6%	1,0%	0,9%	2,2%	1,2%	1,2%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,4%	0,5%	0,2%	0,6%	0,5%	0,5%
TOTAL EU	19,6%	28,2%	32,0%	28,9%	20,1%	22,3%	26,7%	29,6%	31,0%	28,6%	25,0%	23,8%	19,4%	22,2%	23,6%	18,9%	22,7%	18,4%	18,4%
OTHER																			
NORWAY	N/A	2,7%	2,9%	1,4%	0,7%	1,8%	1,3%	1,4%	1,4%	1,2%	2,9%	1,3%	1,0%	1,9%	1,7%	1,6%	1,3%	1,7%	1,7%
POLAND	N/A	1,5%	1,0%	1,2%	3,3%	3,5%	2,8%	3,4%	3,1%	2,4%	1,5%	1,5%	2,5%	4,9%	1,3%	4,1%	5,9%	2,8%	2,8%
TOTAL AWES	29,2%	32,3%	35,9%	31,4%	24,1%	27,7%	30,6%	34,5%	35,5%	32,2%	29,5%	26,7%	22,9%	29,0%	28,7%	24,5%	29,9%	23,8%	23,8%
JAPAN	45,9%	46,7%	41,4%	42,1%	49,8%	51,3%	43,0%	36,2%	32,0%	36,8%	43,3%	42,8%	37,2%	37,1%	32,2%	39,9%	31,8%	36,0%	36,0%
KOREA	2,0%	6,5%	6,4%	8,7%	14,5%	10,0%	7,8%	14,3%	19,9%	13,2%	12,3%	15,2%	19,1%	12,3%	25,3%	18,4%	22,4%	21,3%	21,3%
CHINA	N/A	N/A	1,7%	1,0%	1,9%	1,5%	2,0%	3,4%	2,7%	3,6%	1,9%	2,7%	3,6%	6,6%	3,0%	3,3%	4,6%	7,2%	7,2%
ROMANIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	4,6%	0,6%	1,0%	0,8%	1,1%	0,6%	0,6%
BULGARIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,9%	0,5%	0,9%	0,4%	0,7%	0,2%	0,2%
USSR	N/A	0,1%	0,2%	0,6%	N/A	0,0%	N/A	N/A	N/A	1,0%	1,6%	1,5%	0,7%	2,9%	2,5%	1,0%	0,4%	0,6%	0,6%
RUSSIA														1,2%	2,0%	2,4%	1,0%	0,5%	0,5%
UKRAINE														1,5%	1,1%	1,6%	0,3%	1,8%	1,8%
YUGOSLAVIA	N/A	1,7%	0,5%	2,8%	0,6%	0,6%	3,2%	4,7%	1,3%	3,4%	3,5%	2,3%	1,1%						
CROATIA																			
REST OF WORLD	22,9%	12,7%	13,9%	13,4%	8,9%	8,8%	13,4%	7,0%	8,4%	9,8%	7,8%	9,0%	9,9%	8,3%	5,9%	7,7%	7,7%	8,0%	8,0%
TOTAL WORLD	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) From 1980 on data includes new orders from Ex-GDR yards

Source: "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

NEW ORDERS (1976 - 1996)

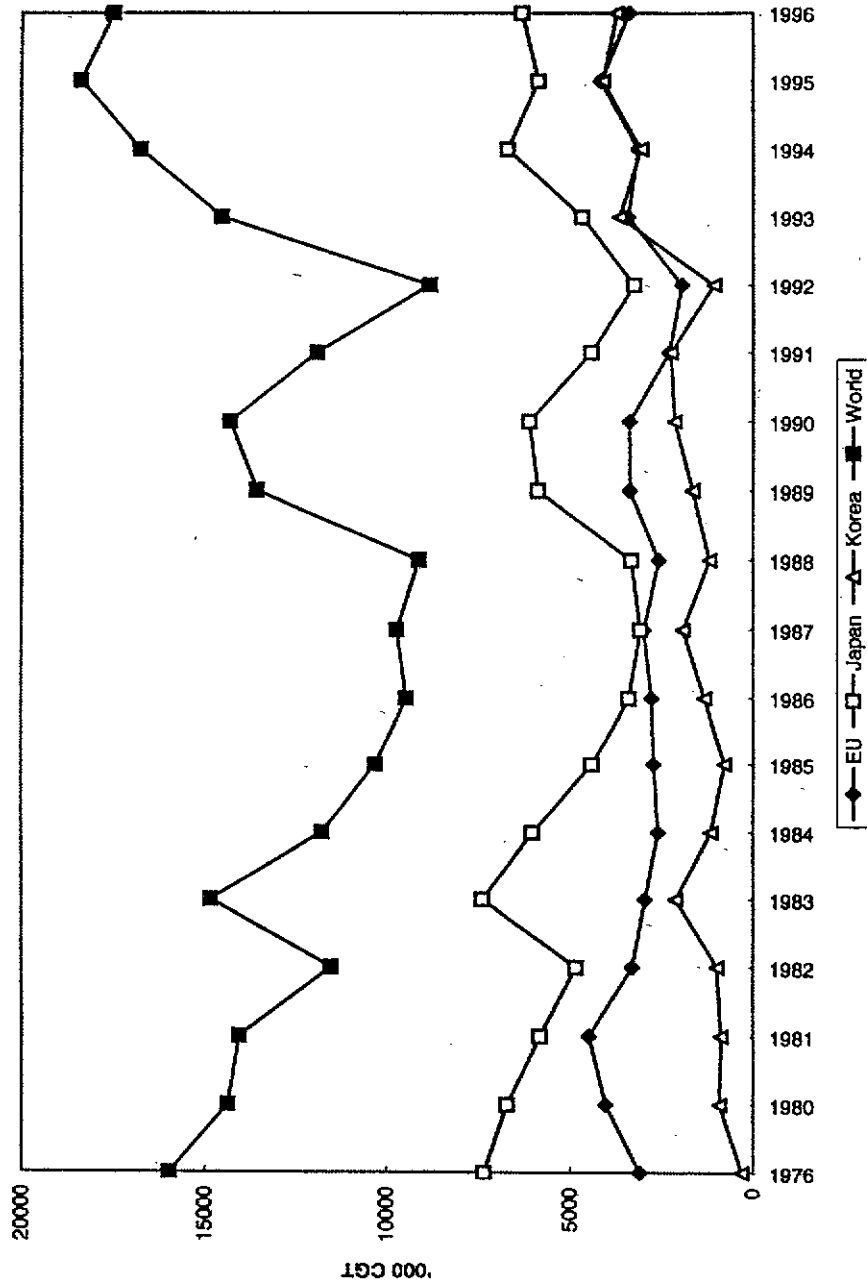


TABLE 8A - ORDER BOOK

		FIGURES AT THE END OF THE YEAR																	1000 CGT	
		1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
EU	BELGIUM	277.0	331.7	311.5	281.1	143.7	136.1	62.1	60.0	75.0	82.0	147.7	154.4	213.4	116.8	133.8	117.7	95.5	21.0	
	DENMARK	923.5	852.4	818.9	803.9	707.7	692.2	442.1	429.8	473.9	459.6	589.7	827.7	876.6	674.3	698.4	596.7	298.7	650.9	
	FINLAND	N/A	1144.3	1138.5	1023.8	710.3	642.2	544.4	483.9	991.0	982.9	852.1	589.4	494.3	467.1	791.2	960.8	855.4	880.6	
	FRANCE	1770.4	1193.7	1138.2	978.5	598.6	283.3	382.7	371.2	234.5	379.9	361.9	387.2	556.8	410.8	588.7	677.5	512.8	447.7	
	GERMANY (1)	2113.3	950.9	1082.0	1177.7	1178.1	959.4	1118.9	1281.7	1428.3	1429.2	1974.0	1955.0	1529.9	1471.4	1600.3	1591.0	2284.4	1949.3	
	GREECE	N/A	240.6	245.4	191.4	146.1	137.4	119.9	102.8	121.5	116.8	113.6	89.1	73.0	42.3	43.7	103.7	13.1	0.5	
	IRELAND	43.9	17.8	19.3	20.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	ITALY	1036.2	639.8	427.3	490.4	396.3	185.5	345.5	465.8	884.8	904.2	1188.6	1238.4	1190.9	1036.4	1039.8	1028.7	1880.3	1843.4	
	NETHERLANDS	917.1	493.7	551.7	498.8	306.8	331.6	300.3	185.8	141.8	385.1	414.5	443.4	387.5	321.5	386.1	441.8	800.5	810.5	
	PORTUGAL	N/A	191.2	240.4	258.4	124.1	136.3	94.0	67.0	108.3	114.0	155.7	181.6	153.1	96.5	45.6	75.9	112.3	155.8	
EU	SPAIN	N/A	1789.5	1754.0	1325.3	987.4	680.5	481.5	527.7	835.8	837.7	853.7	1004.1	757.2	478.4	475.2	688.1	749.4	687.8	
	SWEDEN	N/A	703.8	646.3	494.9	484.5	267.8	181.7	137.5	93.8	39.0	115.3	84.3	23.9	23.7	0.4	0.4	25.8	98.2	
	UNITED KINGDOM	1889.4	815.0	768.9	714.1	506.1	282.3	352.5	325.4	369.7	317.1	378.5	418.9	413.6	411.5	321.4	212.4	193.4	183.6	
	TOTAL EU	9070.8	8944.4	8943.4	8028.3	6243.8	4746.8	4435.8	4448.4	5536.2	6007.5	6943.3	7503.5	6670.2	5548.7	6104.6	6473.7	7581.6	7730.1	
OTHER	NORWAY	N/A	588.3	670.3	371.9	185.6	229.8	148.1	146.8	136.9	114.3	422.8	463.6	381.8	284.3	370.6	411.4	356.5	388.8	
	AWES POLAND	N/A	1634.6	1459.0	1174.6	1143.1	1272.1	1018.1	1041.6	1251.6	1131.3	1080.1	1136.6	999.7	1124.6	1013.7	998.5	1670.7	1437.1	
TOTAL AWES		15839.2	11168.3	11072.7	9574.8	7572.5	6248.5	5801.8	5836.8	6924.7	7253.1	8446.2	9103.7	8051.7	6957.6	7488.9	7883.8	9608.8	9556.0	
JAPAN		12093.8	7297.8	7457.7	6640.2	8477.9	8221.5	5915.2	3915.9	2918.5	3473.9	5698.5	7494.7	7621.8	6482.7	6255.6	8000.0	8131.5	8465.9	
KOREA		7943.2	1320.3	1711.1	1854.9	2898.4	3223.1	2578.7	1909.2	2639.1	2342.7	2813.1	3500.7	3922.7	3012.2	4792.5	5867.1	6822.6	6811.7	
CHINA		N/A	N/A	280.9	298.3	483.5	433.2	486.5	547.0	547.3	809.8	881.0	813.6	942.0	1235.7	1257.4	1261.6	1447.5	1910.9	
ROMANIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	912.8	766.0	860.5	943.7	975.1	756.3	
BULGARIA		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	237.0	224.0	142.2	148.6	199.2	147.6	
USSR		N/A	N/A	128.9	92.7	53.9	42.8	N/A	N/A	N/A	74.1	248.5	343.1	360.4						
RUSSIA															465.4	778.9	887.0	742.2	537.0	
UKRAINE															237.9	426.0	701.6	719.2	554.4	
YUGOSLAVIA		N/A	760.7	626.7	699.9	492.6	455.4	545.9	840.0	751.4	861.9	1011.4	1046.9	886.3	133.3	N/A	N/A			
CROATIA															532.2	510.7	468.0	430.3	504.7	
REST OF WORLD		3693.0	5045.1	5105.6	4570.7	4129.7	3448.0	3435.8	2796.8	2675.0	2857.9	3071.2	3343.5	3003.2	2601.8	2279.7	2797.4	2830.8	2857.0	
TOTAL WORLD		39569.2	25592.2	26383.6	23731.5	24118.5	22072.5	18563.9	15645.7	16556.0	17673.4	21967.9	25646.2	25937.7	22648.8	24792.4	28956.6	31907.5	32101.5	

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

Source: "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

TABLE 8B - ORDER BOOK

	FIGURES AT THE END OF THE YEAR																MARKET SHARES	
	1976	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
EU																		
BELGIUM	0.7%	1.3%	1.2%	1.1%	0.6%	0.6%	0.3%	0.4%	0.5%	0.5%	0.7%	0.6%	0.8%	0.5%	0.5%	0.4%	0.3%	0.1%
DENMARK	2.3%	2.5%	2.3%	2.5%	2.9%	3.1%	2.4%	2.7%	2.9%	2.6%	2.7%	3.6%	3.4%	3.0%	2.8%	2.1%	0.9%	2.0%
FINLAND	N/A	4.5%	4.3%	4.3%	2.9%	2.9%	2.9%	3.1%	6.0%	5.4%	3.0%	2.3%	1.9%	2.1%	3.2%	3.3%	2.7%	2.7%
FRANCE	4.5%	4.7%	4.3%	4.1%	2.5%	1.2%	2.1%	2.4%	1.4%	2.1%	1.6%	1.5%	2.1%	1.8%	2.3%	2.3%	1.6%	1.4%
GERMANY (1)	5.3%	3.7%	4.1%	5.0%	4.9%	4.3%	6.0%	8.2%	8.6%	8.1%	9.0%	7.6%	5.9%	6.5%	6.5%	5.5%	7.1%	6.1%
GREECE	N/A	0.9%	0.9%	0.8%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.5%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%
IRELAND	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ITALY	2.6%	2.5%	1.6%	2.0%	1.5%	0.9%	1.9%	3.0%	5.2%	5.1%	5.4%	5.1%	4.6%	4.6%	4.2%	3.6%	5.8%	5.7%
NETHERLANDS	2.3%	1.9%	2.1%	2.1%	1.3%	1.5%	1.6%	1.3%	0.9%	2.1%	1.9%	1.7%	1.5%	1.4%	1.6%	1.5%	1.9%	2.5%
PORTUGAL	N/A	0.7%	0.9%	1.1%	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%	0.7%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	0.4%	0.2%	0.3%	0.4%	0.5%
SPAIN	N/A	6.9%	6.7%	5.6%	4.0%	3.1%	2.6%	3.4%	3.8%	4.7%	3.9%	3.9%	2.9%	2.1%	1.9%	2.3%	2.3%	2.1%
SWEDEN	N/A	2.8%	2.5%	2.1%	2.1%	1.2%	1.0%	0.9%	0.6%	0.2%	0.5%	0.3%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%
UNITED KINGDOM	5.0%	2.4%	2.9%	3.0%	2.1%	1.3%	1.9%	2.1%	2.2%	1.8%	1.7%	1.6%	1.6%	1.8%	1.3%	0.7%	0.6%	0.6%
TOTAL EU	22.9%	34.9%	33.9%	33.8%	25.9%	21.5%	23.9%	28.4%	33.4%	34.0%	31.6%	29.3%	25.7%	24.5%	24.6%	22.4%	23.8%	24.1%
OTHER																		
NORWAY	N/A	2.3%	2.5%	1.6%	0.8%	1.0%	0.8%	0.9%	0.8%	0.6%	1.9%	1.8%	1.5%	1.3%	1.5%	1.4%	1.1%	1.2%
POLAND	N/A	6.4%	5.5%	4.9%	4.7%	5.8%	5.5%	6.7%	7.6%	6.4%	4.9%	4.4%	3.9%	5.0%	4.1%	3.4%	5.2%	4.5%
TOTAL AWES	40.0%	43.6%	42.0%	40.3%	31.4%	28.3%	30.2%	36.0%	41.8%	41.0%	38.4%	35.5%	31.0%	30.7%	30.2%	27.2%	30.1%	29.8%
JAPAN	30.6%	28.5%	28.3%	28.0%	35.2%	37.2%	31.9%	25.0%	17.6%	19.7%	25.9%	29.2%	29.4%	28.6%	25.2%	27.6%	25.5%	26.4%
KOREA	20.1%	5.2%	6.5%	7.8%	12.0%	14.6%	13.9%	12.2%	15.9%	13.3%	12.8%	13.6%	15.1%	13.3%	19.3%	20.3%	21.4%	21.2%
CHINA	N/A	N/A	1.0%	1.3%	2.0%	2.0%	2.6%	3.5%	3.9%	4.6%	3.1%	3.2%	3.6%	5.5%	5.1%	4.4%	4.5%	6.0%
ROMANIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	3.4%	3.5%	3.3%	3.1%	2.4%
BULGARIA	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.9%	1.0%	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%
USSR	N/A	N/A	0.5%	0.4%	0.2%	0.2%	N/A	N/A	N/A	0.4%	1.1%	1.3%	1.4%					
RUSSIA														2.1%	3.1%	3.1%	2.3%	1.7%
UKRAINE														1.1%	1.7%	2.4%	2.3%	1.7%
YUGOSLAVIA	N/A	3.0%	2.4%	2.9%	2.0%	2.1%	2.9%	5.4%	4.5%	4.9%	4.6%	4.1%	3.4%	0.6%	N/A	N/A	0.0%	0.0%
CROATIA														2.3%	2.1%	1.6%	1.3%	1.6%
REST OF WORLD	9.3%	19.7%	19.4%	19.3%	17.1%	15.6%	18.5%	17.9%	16.2%	16.2%	14.0%	13.0%	11.6%	11.5%	9.2%	9.7%	8.9%	8.9%
TOTAL WORLD	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(1) From 1980 on data includes order book from Ex-GDR yards

Source: "World Shipbuilding Databank" based on data supplied by Lloyd's Maritime Information Services

ORDER BOOK (1976 - 1996)

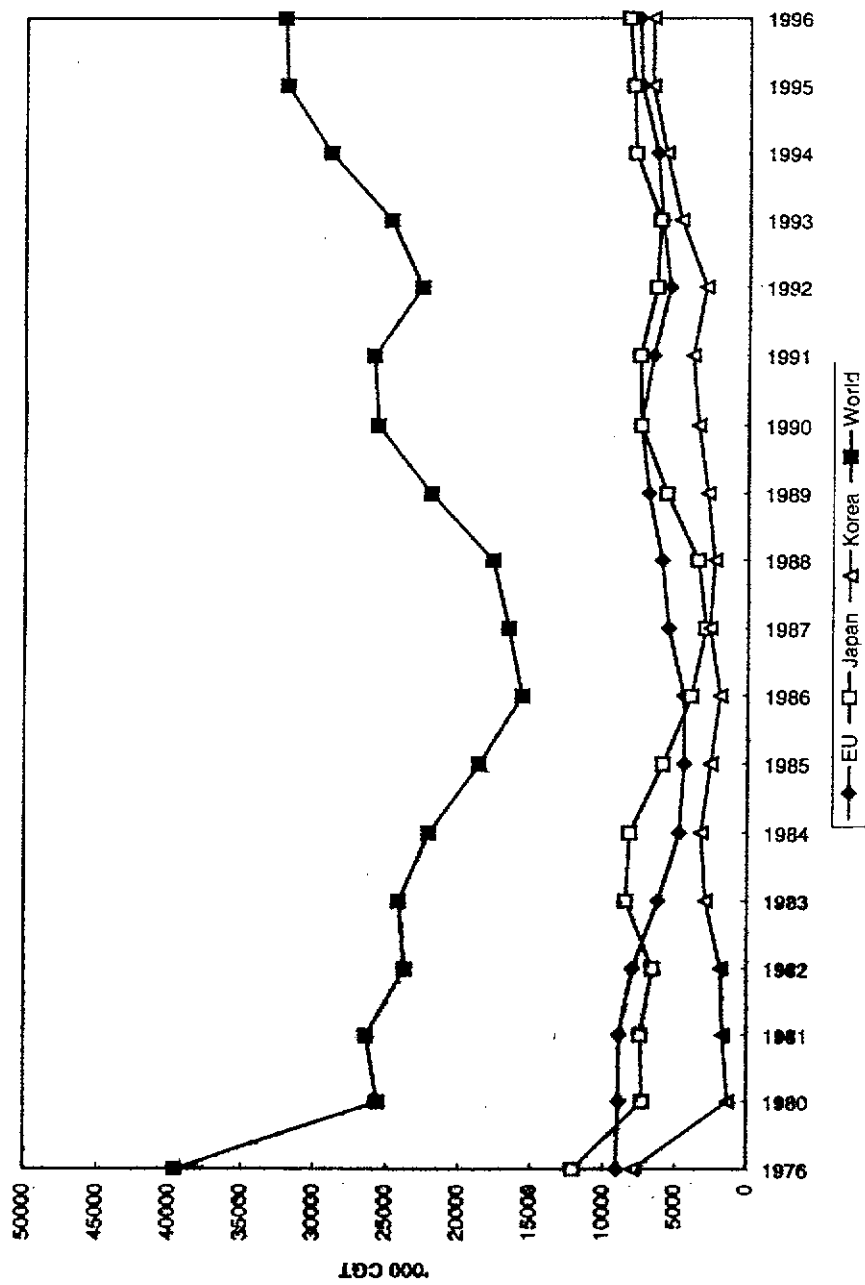


TABLE 9 - EMPLOYMENT IN THE CONSTRUCTION OF NEW VESSELS IN THE EUROPEAN UNION

	NUMBER OF EMPLOYEES																			
	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
BELGIUM	7467	6614	6258	6523	6347	4680	4104	4060	3923	2995	2548	2270	2307	2377	2418	2391	1665	1655	492	0
DENMARK	16630	12000	9000	11400	11350	11800	11200	10300	10200	7000	7000	7300	7900	8400	8600	8300	7300	9000	7700	6500
FINLAND	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	6480	6500
FRANCE	32500	25300	23000	22200	22200	21600	21000	16940	15053	13700	8940	6850	6800	6600	6100	6040	5880	5910	5790	5705
GERMANY	46839	31113	27369	24784	26521	27600	25966	22183	22260	18184	12875	14845	14732	15297	27763	28146	24143	22894	23250	20200
GREECE	2316	N/A	N/A	2672	3393	2900	2812	2000	2000	1709	1621	1855	1535	550	0	0	0	0	0	0
IRELAND	869	840	750	750	762	882	550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ITALY	25000	20000	19000	18000	16500	13750	12800	12800	12000	11570	9500	8428	9675	9840	8299	8200	7100	8273	8877	8776
NETHERLANDS (2)	22662	17540	14540	13100	13100	12800	11250	10330	8236	5400	3600	3500	3500	3900	4000	4000	4000	4000	4200	4200
PORTUGAL	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	5370	5087	5020	4412	4245	3945	3820	3520	3150	1632	1596	1800
SPAIN	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	18000	18000	17300	14000	12550	11940	11440	10735	10085	9400	8145	7665
SWEDEN	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	260	260
UNITED KINGDOM	54550	41050	31200	24800	25345	25000	20486	14655	14200	12500	11500	9000	6494	6126	5984	5820	4665	4173	4520	4043
TOTAL EU	208833	154457	131117	124229	125518	121012	110168	93268	109242	96145	79904	72460	69738	68875	78424	77152	67988	66937	71310	65649

(1) From 1986 on the figure covers jobs in new shipbuilding and naval and para-naval building (conversion, naval vessels and off-shore).
Figures for the preceding years using the same method are: 1975 - 32500, 1980 - 23700, 1985 - 17700.

(2) From 1975 to 1984 including naval dockyards estimated to be: 1975 - 1800, 1978 and 1979 - 3200, 1980 - 3400, 1981 and 1982 - 3200, 1983 and 1984 - 2800.

(3) 2780 unemployed should be added to 1987's figure, 2850 to 1988's figure and 2581 to 1989's figure.
Of these 2000 represent a structural over capacity for whom no new jobs can be found

(4) Includes naval building

(5) Excluding jobs in Ex-GDR's yards

(6) Of which 1838 currently inactive

(7) Revised figure

(8) Including 11700 jobs in Ex-GDR's yards in 1991, 12441 jobs in 1992 and 9000 in 1993

(9) 1321 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, whose elimination is foreseen during 1992

(10) 700 unemployed should be added to this figure, representing a structural over capacity, for whom re employment is not foreseen

(11) 1160 currently inactive should be added to this figure

Table compiled from national sources