



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 2.5.2001
COM(2001) 219 τελικό

ΤΕΤΑΡΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΤΕΤΑΡΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη	3
1. Εισαγωγή	5
2. Ανάλυση της αγοράς.....	6
2.1. Μερίδια αγοράς.....	6
2.2. Εξέλιξη των τιμών.....	10
2.3. Λεπτομερής ανάλυση των τιμών.....	13
3. Λεπτομερείς διερευνήσεις του κόστους	16
3.1. Ενημέρωση προηγούμενων ερευνών	16
3.2. Νέες παραγγελίες που ερευνήθηκαν	18
4. Συμπεράσματα	22
5. Βιβλιογραφία	23

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας¹, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει στο Συμβούλιο τακτική έκθεση σχετικά με την κατάσταση της αγοράς και να εκτιμά εάν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία πλήττονται από πρακτικές αντίθετες με τις αρχές του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο τρεις προηγούμενες εκθέσεις σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς², όπου παρουσιάζονται οι σοβαρές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας και παρέχονται λεπτομερείς πληροφορίες για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των ανταγωνιστών από την Άπω Ανατολή. Η παρούσα τέταρτη έκθεση αποτελεί συνέχεια των τριών πρώτων εκθέσεων όσον αφορά την προσέγγιση και τα ευρήματά της. Τον Μάιο 2001 θα δημοσιευθεί χωριστή έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τις καταγγελίες περί επιδοτήσεων των κορεατικών ναυπηγείων, στα πλαίσια της διαδικασίας εξέτασης για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο, που άρχισε στις 2 Δεκεμβρίου 2000³.

Το 2000 παρατηρήθηκε σημαντική επέκταση των παραγγελιών για νέα πλοία. Δόθηκαν σχεδόν 56 % περισσότερες παραγγελίες σε σύγκριση με το 1999. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης των παραγγελιών ήταν προς όφελος των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, τα οποία αύξησαν ξανά το μερίδιο της αγοράς τους. Τα ναυπηγεία της ΕΕ ωφελήθηκαν επίσης σημαντικά από τη μεγαλύτερη ζήτηση για πλοία, αν και στο σημείο αυτό σημαντικό ρόλο μπορεί να έπαιξαν οι παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια. Το 2000, η Νότια Κορέα εδραίωσε τη θέση της ως μεγαλύτερης ναυπηγικής χώρας / περιφέρειας του κόσμου, καλύπτοντας περισσότερο από 35 % της συνολικής χωρητικότητας που παραγγέλθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το μερίδιο της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ παρέμεινε σταθερό το 2000, δεδομένου ότι οι απώλειες σε ορισμένα τμήματα της αγοράς αντισταθμίστηκαν από επιπρόσθετες για κρουαζιερόπλοια. Το ήμισυ του όγκου (σε αντισταθμιστική ολική χωρητικότητα - cgt) που παρήχθη στην Ευρώπη το 2000 αφορά αυτά τα πλοία, για τα οποία δεν υπάρχει ακόμη ανταγωνισμός από την Άπω Ανατολή. Εντούτοις, μόνο ένας περιορισμένος αριθμός ναυπηγείων της ΕΕ παράγει κρουαζιερόπλοια. Το μεγαλύτερο τμήμα των ναυπηγείων της ΕΕ συνεχίζει να ανταγωνίζεται τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής στον τομέα των συνήθων εμπορικών πλοίων. Αν συμπεριληφθούν τα κρουαζιερόπλοια, το μερίδιο της αγοράς για την ΕΕ και τη Νορβηγία ανέρχεται περίπου στο 18 % (σε cgt - αντισταθμιστική ολική χωρητικότητα). Αν εξαιρεθούν οι παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια από τα συνολικά στοιχεία, το μερίδιο της αγοράς των ναυπηγείων της ΕΕ για νέες παραγγελίες το 2000 (σε αντισταθμιστική ολική χωρητικότητα) είναι μικρότερο από 10 %.

Το 2000, αναφέρθηκε ότι οι τιμές των νέων πλοίων σε ορισμένα τμήματα της αγοράς ανέκαμψαν από τα πολύ χαμηλά επίπεδα που παρατηρήθηκαν μετά την ασιατική κρίση το 1997. Για να υπάρχει μια πιο ακριβής εικόνα και να υπάρχει επιβεβαίωση αυτών των αναφερομένων εξελίξεων, υπήρξε παρακολούθηση των τιμών στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας με βάση τα επιμέρους συμβόλαια. Η ανάλυση δείχνει σαφώς ότι η ανοδική τάση των τιμών που παρατηρήθηκε το φθινόπωρο του 2000 δεν διατηρήθηκε, πράγμα που οδηγεί στο

(¹) EE L 202 της 18.7.1998, σ. 1

(²) COM(1999) 474 τελικό της 13.10.1999, COM(2000) 263 τελικό της 3.5.2000 και COM(2000) 730 τελικό της 15.11.2000

(³) EE C°345 της 2.12.2000

συμπέρασμα ότι τα συνολικά επίπεδα τιμών δεν ανέκαμψαν και εξακολουθούν να είναι σημαντικά χαμηλότερα από ότι ήταν πριν από την ασιατική κρίση του 1997. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα ναυπηγεία της Κορέας κατόρθωσαν να αυξήσουν τα επίπεδα τιμών σε όλους τους τομείς, όπως είχε αναγγελθεί επανειλημμένως από κορεατικές πηγές. Επομένως, η Επιτροπή διατηρεί την άποψή της ότι η σημαντική πλεονάζουσα δυναμικότητα στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, σε συνδυασμό με μια συνεχιζόμενη ανάγκη δημιουργίας νέων παραγγελιών για να εξασφαλιστεί επαρκής χρηματική ροή, παρεμποδίζουν την ανάκαμψη των τιμών και της αγοράς γενικότερα.

Μετά την προηγούμενη έκθεση της Επιτροπής, διενεργήθηκαν επτά λεπτομερέστερες έρευνες κόστους για παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας. Σε καμία περίπτωση δεν διαπιστώθηκε ότι οποιοδήποτε από τα συμβόλαια που εξετάστηκαν είχε τιμολογηθεί σε οικονομικά βιώσιμο επίπεδο, δηλ. να καλύπτει δαπάνες λειτουργίας, κέρδη και εξοφλήσεις χρεών. Οι ζημιές, υπολογιζόμενες κατ'αυτόν τον τρόπο, για αυτές τις πρόσφατα ερευνηθείσες παραγγελίες είναι 14 % κατά μέσο όρο.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει την παρακολούθηση της κατάστασης της αγοράς και τις διερευνήσεις του κόστους.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού ΕΚ αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας⁴, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει στο Συμβούλιο τακτική έκθεση σχετικά με την κατάσταση της αγοράς και να εκτιμά εάν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία πλήττονται από πρακτικές αντίθετες με τις αρχές του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο τρεις προηγούμενες εκθέσεις για την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας⁵, παρουσιάζοντας τις σοβαρές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας και παρέχοντας λεπτομερείς πληροφορίες για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των ανταγωνιστών της Άπω Ανατολής. Η παρούσα τέταρτη έκθεση βασίζεται στην προσέγγιση και τα πορίσματα των τριών πρώτων εκθέσεων. Επομένως, η παρούσα έκθεση θα πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με βασικά στοιχεία των προηγούμενων εκθέσεων, όσον αφορά ιδιαίτερος τα εξής:

- την ανάλυση της μακροπρόθεσμης προσφοράς και ζήτησης
- γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τη φύση των ναυπηγικών συμβολαίων και τις σχετικές μελέτες·
- την ανάλυση του χρηματοπιστωτικού τομέα στην Νότια Κορέα·
- λεπτομέρειες για συγκεκριμένα ναυπηγεία τα οποία ερευνήθηκαν·
- την περιγραφή της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας
- την ανάλυση της ναυπηγικής βιομηχανίας στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και
- το ιστορικό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στα ναυπηγεία της ΕΕ.

Εντούτοις, οι πληροφορίες που περιέχονται στις τρεις πρώτες εκθέσεις είναι καταλλήλως ενημερωμένες στην παρούσα έκθεση, και τα ουσιαστικής σημασίας στοιχεία επαναλαμβάνονται όταν είναι απαραίτητο. Αυτό αφορά ειδικότερα τη λεπτομερή εξέταση του κόστους για παραγγελίες ναυπήγησης που δόθηκαν σε ασιατικά ναυπηγεία, δεδομένου ότι η προσομοίωση κόστους που εφαρμόστηκε επαναλαμβάνεται κάθε φορά που συλλέγονται νέες ή καλύτερες πληροφορίες.

Η παρούσα τέταρτη έκθεση παρουσιάζει ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τα μερίδια της αγοράς και τις εξελίξεις των τιμών. Επιπλέον, διενεργήθηκαν νέες έρευνες κόστους για παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Νότιας Κορέας μετά την προηγούμενη έκθεση και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στην παρούσα έκθεση.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1

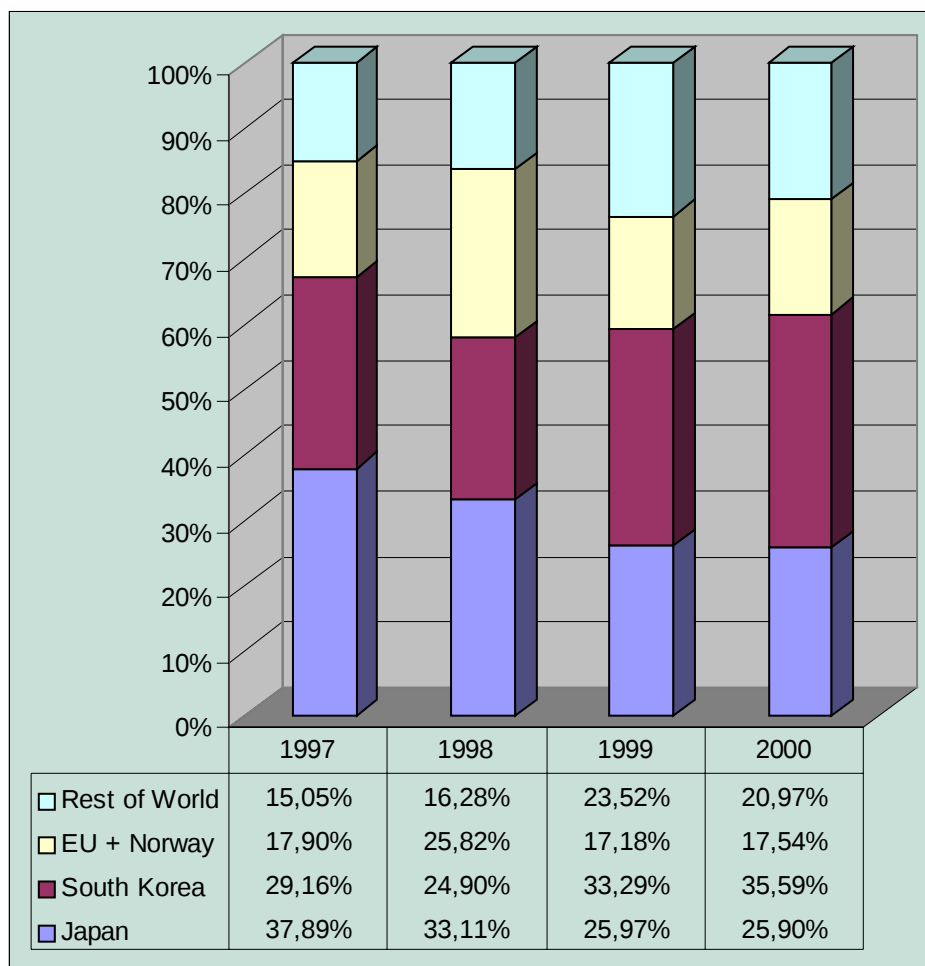
⁽⁵⁾ COM(1999) 474 τελικό της 13.10.1999, COM(2000) 263 τελικό της 3.5.2000 και COM(2000) 730 τελικό της 15.11.2000

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

2.1. Μερίδια αγοράς

Το 2000 σημειώθηκε σημαντική επέκταση των παραγγελιών νέων πλοίων. Δόθηκαν σχεδόν 56 % περισσότερες παραγγελίες σε σύγκριση με το 1999, έτσι ώστε ο συνολικός όγκος των νέων παραγγελιών να ανέρχεται σε 29,7 εκατ. cgt. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης των παραγγελιών ήταν προς όφελος των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, τα οποία αύξησαν και πάλι το μερίδιο της αγοράς τους. Το ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζει τα μερίδια της αγοράς για τον όγκο των νέων παραγγελιών με βάση τη χωρητικότητα cgt στις βασικές ναυπηγικές περιφέρειες, συγκρίνοντας το 2000 με τα προηγούμενα έτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα δεδομένα για το έτος 2000 βασίζονται σε διαθέσιμα αριθμητικά στοιχεία τα οποία, λόγω καθυστέρησης στην υποβολή τους, δεν έχουν πλήρως ενοποιηθεί.

Διάγραμμα 1 - Μερίδια της αγοράς σε νέες παραγγελίες σε εκατοστιαίο ποσοστό και βάσει cgt, 1997-2000



Πηγή: Lloyd's Register of Shipping

Αυτό δείχνει ότι το 2000 η Νότια Κορέα εδραίωσε τη θέση της ως μεγαλύτερης ναυπηγικής χώρας / περιφέρειας σε παγκόσμιο επίπεδο, καλύπτοντας περισσότερο από 35 % της συνολικής χωρητικότητας που παραγγέλθηκε παγκοσμίως. Επομένως, η τάση που περιγράφεται στις προηγούμενες εκθέσεις συνεχίζεται. Η πιο πρόσφατη επέκταση του μεριδίου της αγοράς της Κορέας κατά την εν λόγω περίοδο ήταν κυρίως εις βάρος των "υπόλοιπων χωρών", αν και επηρεάζει τους διάφορους τύπους πλοίων (και επομένως διαφορετικά ναυπηγεία) με διαφορετικούς τρόπους, ενώ η προηγούμενη επέκταση του μεριδίου της αγοράς της Κορέας ήταν κυρίως εις βάρος των ιαπωνικών και των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Ταυτόχρονα, τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αντιμετωπίζουν μια κατάσταση όπου οι τιμές των πλοίων δεν έχουν ανακάμψει από το ιστορικό τους κατώτατο επίπεδο του 1998/99 και είναι δύσκολο να επιτευχθούν κέρδη. Για να απασχολήσουν την πλεονάζουσα δυναμικότητα της Κορέας (και να ανακτήσουν ένα μέρος τουλάχιστον των μεγάλης κλίμακας επενδύσεων που απαιτούνται για υλική επέκταση), τα ναυπηγεία επιδιώκουν ενεργά την δημιουργία υψηλού ρυθμού νέων παραγγελιών, ενώ ταυτόχρονα στοχεύουν τμήματα της αγοράς υψηλότερης αξίας όπως τα πλοία μεταφοράς αερίου, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα πορθμεία. Εφόσον όλα τα μεγάλα ναυπηγεία της Κορέας ακολουθούν την ίδια προσέγγιση, η ύφεση των τιμών επηρεάζει σήμερα όλα τα τμήματα της αγοράς στα οποία ασκούν δραστηριότητα τα κορεατικά ναυπηγεία. Επιπλέον, ο άγριος εσωτερικός ανταγωνισμός στην Κορέα ανάγκασε τα ναυπηγεία να επεκτείνουν ακόμη περισσότερο τη δυναμικότητά τους (π.χ. μετατρέποντας τις εγκαταστάσεις επισκευών σε εγκαταστάσεις ναυπήγησης νέων πλοίων όπως στην περίπτωση της Hyundai Mipo ή επιμηκύνοντας τις δεξαμενές όπως έκανε η Daewoo), ελπίζοντας να επιτύχουν αύξηση των οικονομιών κλίμακας και, επομένως, ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα κορεατικά ναυπηγεία θα λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης της αγοράς και θα αυξήσουν τις τιμές σε εμπορικώς βιώσιμα επίπεδα, δεδομένου ιδιαίτερος ότι είναι δύσκολο να κλείσουν ναυπηγεία στην Κορέα για πολιτικούς λόγους, και τα ναυπηγεία συνεχίζουν - όπως έκαναν στο παρελθόν - να βασίζονται σε υποστήριξη από τον χρηματοπιστωτικό τομέα που ελέγχεται από το κράτος όταν η κατάστασή τους γίνεται κρίσιμη.

Το γεγονός ότι, παρά την αύξηση του μεριδίου της αγοράς της Κορέας, το μερίδιο της αγοράς για τη ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ (συμπεριλαμβανόμενης της Νορβηγίας) δεν μειώθηκε περαιτέρω το 2000 οφείλεται στην ακόμη ανθηρή βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων. Το ήμισυ (50,1 %) της χωρητικότητας cgt που παρήχθη στην Ευρώπη το 2000 αφορά αυτά τα πλοία, για τα οποία δεν υπάρχει προς το παρόν ανταγωνισμός από την Άπω Ανατολή. Εντούτοις, οι ιδιαίτερα εμφανείς προσπάθειες της εταιρείας Samsung Heavy Industries να εισέλθει στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων, απασχολώντας περίπου 200 άτομα για το σκοπό αυτό, χρησιμοποιήθηκαν από ορισμένες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων ως επιχείρημα για τη διαπραγμάτευση και την εξασφάλιση χαμηλότερων συμβατικών τιμών από τα ναυπηγεία της ΕΕ. Αν και η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από την ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων είναι σημαντική για την οικονομία της ΕΕ, και οι προσπάθειες της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ για την ανάπτυξη ενός υγιούς εναλλακτικού χαρτοφυλακίου αξίζουν να αναγνωριστούν, θα πρέπει να έχουμε υπόψη ότι μόνο ένας περιορισμένος αριθμός ναυπηγείων της ΕΕ παράγει κρουαζιερόπλοια. Το μεγαλύτερο, τμήμα των ναυπηγείων της ΕΕ εξακολουθεί να ανταγωνίζεται τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής στον τομέα των συνήθων εμπορικών πλοίων. Η κατάσταση ορισμένων ναυπηγείων, ιδιαίτερος αυτών που βρίσκονται έξω από τη ζώνη του ευρώ, κατέστη ιδιαίτερα κρίσιμη και είχε ως

αποτέλεσμα κλεισίματα τμημάτων ναυπηγείων με σημαντικές απολύσεις προσωπικού κατά το 2000 (για παράδειγμα, Harland & Wolff και Cammell Laird στο Ηνωμένο Βασίλειο). Επιπλέον, εμφανίζονται όλο και περισσότερες ενδείξεις ότι η σημερινή αιχμή της ανάπτυξης των κρουαζιερόπλοιων μπορεί σύντομα να έχει τέλος. Η πλεονάζουσα δυναμικότητα στον τομέα των εταιρειών που διοργανώνουν κρουαζιέρες έχει ήδη επιπτώσεις στις τιμές, βλάπτοντας τα κέρδη των εταιρειών και καθιστώντας τις πιο απρόθυμες να παραγγείλουν νέα πλοία. Η κατάσταση του κλάδου αυτού εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στις ΗΠΑ (όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης για κρουαζιέρες), όπου σήμερα εμφανίζονται σημεία κάμψης. Αν μειωθεί η ζήτηση στον τομέα της κρουαζιέρας, αυτό το σημαντικό τμήμα των ναυπηγικών δραστηριοτήτων της ΕΕ θα επηρεαστεί επίσης σημαντικά.

Αν εξαιρεθούν οι παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων από τα συνολικά στοιχεία, τα μερίδια της αγοράς για νέες παραγγελίες το 2000 (σε cgt) είναι ως εξής:

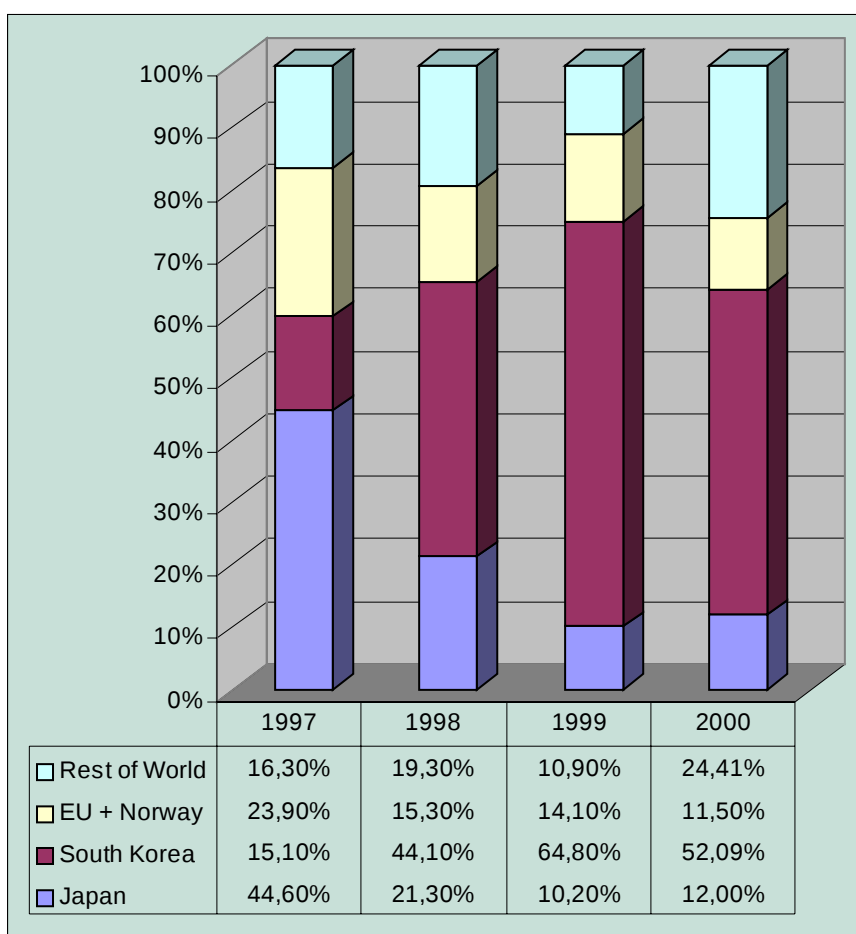
– Κορέα	39,62 %
– Ιαπωνία	26,95 %
– ΕΕ	9,96 %
– Υπόλοιπες χώρες	23,47 %

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας κατά την εξέταση των μεριδίων της αγοράς το 2000 είναι ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, καταργήθηκαν οι ενισχύσεις λειτουργίας στην ΕΕ για τα ναυπηγικά συμβόλαια που υπογράφηκαν από την 1η Ιανουαρίου του 2001 και μετά. Λόγω της προθεσμίας αυτής, δόθηκε μεγάλος αριθμός παραγγελιών σε ναυπηγεία της ΕΕ κατά τις τελευταίες εβδομάδες του 2000. Πράγματι, ο συνολικός όγκος των νέων παραγγελιών που δόθηκαν σε ναυπηγεία της ΕΕ το 2000 αυξήθηκε κατά 64,5 % σε σύγκριση με το 1999, υπερβαίνοντας τη συνολική αύξηση της παγκόσμιας αγοράς (56 %). Κατά συνέπεια και σύμφωνα με τις προσδοκίες, οι παραγγελίες μειώθηκαν πολύ κατά τους δύο πρώτους μήνες του 2001. Μόνο οι πιο μακροπρόθεσμες στατιστικές θα αποκαλύψουν αν δόθηκαν πρόσθετες παραγγελίες ή αν, όπως ήταν αναμενόμενο, μετατέθηκε απλώς η μελλοντική ζήτηση. Στην Ιαπωνία, όπου η εγχώρια ζήτηση ήταν πάντοτε σημαντικός παράγοντας, τα ναυπηγεία επωφελήθηκαν από ορισμένες νέες παραγγελίες ιαπώνων πλοιοκτητών, ιδιαίτερα για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Εντούτοις, η ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σήμερα σε μια διαδικασία αναδιάρθρωσης, με κλεισίματα ορισμένων μικρότερων εγκαταστάσεων και συγχωνεύσεις μεταξύ των μεγάλων ναυπηγικών ομίλων. Η κυβέρνηση της Ιαπωνίας έχει ως στόχο να μειώσει τον αριθμό των μεγάλων ναυπηγικών ομίλων στην Ιαπωνία από 7 σε 3 ή 4. Εν τω μεταξύ πραγματοποιήθηκαν ή είναι υπό συζήτηση τουλάχιστον δύο συγχωνεύσεις, μεταξύ των εταιρειών Hitachi Zosen και NKK Corp., και μεταξύ των εταιρειών Mitsui Engineering and Shipbuilding, Kawasaki Heavy Industries και Ishikawajima-Harima Heavy Industries, αντιστοίχως. Αναμένονται και άλλες αναδιarrθρώσεις δεδομένου ότι τα ιαπωνικά ναυπηγεία ήταν το κυριότερο θύμα των επιθετικών πρακτικών τιμολόγησης της Κορέας, που προσελκύουν τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες οι οποίοι παραδοσιακά έδιναν παραγγελίες στην Ιαπωνία.

Στην ΕΕ συνεχίζονται επίσης οι προσπάθειες αναδιάρθρωσης. Οι δύο μεγάλοι ναυπηγικοί όμιλοι της Ισπανίας έχουν συγχωνευθεί, το μεγαλύτερο ιταλικό ναυπηγείο βρίσκεται στη φάση της ιδιωτικοποίησης και, στη Γερμανία, καταβάλλονται επίσης προσπάθειες για την παγίωση της ναυπηγικής βιομηχανίας μέσω συγχωνεύσεων.

Όσον αφορά την ανάλυση των μεριδίων της αγοράς για το σημαντικό τμήμα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία κυριαρχούν στις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές μεγάλων αποστάσεων μεταξύ των κυριότερων οικονομικών κέντρων του κόσμου και τα οποία ανήκουν κυρίως σε ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες, η κατάσταση είναι ως εξής.

Διάγραμμα 2 - Μεριδία της αγοράς για τις νέες παραγγελίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε εκατοστιαίο ποσοστό και βάσει cgt, 1997-2000



Πηγή: Lloyd's Register of Shipping

Επιβεβαιώθηκαν τα ευρήματα των τριών προηγούμενων εκθέσεων για τη ναυπηγική βιομηχανία. Τα ναυπηγεία της Κορέας κυριαρχούν στο τμήμα της αγοράς των πολύ μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ("Post-Panamax"), αφήνοντας μόνο τα μικρότερα πλοία, για τα οποία τα ναυπηγεία της Κορέας δεν είναι κατάλληλα λόγω του μεγέθους τους, στους ανταγωνιστές της ΕΕ, των οποίων το μερίδιο της αγοράς στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περιορίστηκε ακόμη περισσότερο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η τάση για πολύ μεγαλύτερα πλοία ενισχύει αυτομάτως τη ζήτηση για μικρότερα πλοία. Αυτά τα μικρότερα πλοία είναι απαραίτητα να προμηθεύουν φορτίο στα μεγάλα σκάφη που κινούνται μεταξύ των κυριότερων εμπορικών κέντρων. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση ωφέλησε κυρίως ναυπηγεία εκτός της ΕΕ, π.χ. στην Πολωνία και στην Κροατία, πράγμα που εξηγεί τη μεγάλη αύξηση του μεριδίου της αγοράς των "υπόλοιπων χωρών". Ο εμπορικός όγκος των παραγγελιών αυτών είναι μικρός σε σύγκριση με τον όγκο που δημιουργείται από την αρχική ζήτηση για τα πολύ μεγάλα πλοία. Συνοπτικά, τα ναυπηγεία της ΕΕ σημείωσαν περαιτέρω απώλειες μεριδίου της αγοράς στο τμήμα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ η Κορέα σταθεροποίησε την ηγετική θέση της, αλλά σε ελαφρά χαμηλότερο επίπεδο.

2.2. Εξέλιξη των τιμών

Κατά το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2000, οι τιμές σε ορισμένα τμήματα της αγοράς άρχισαν να ανακάμπουν από τα πολύ χαμηλά επίπεδα που σημειώθηκαν μετά την ασιατική κρίση του 1997. Αυτό αφορούσε κυρίως πλοία μεταφοράς υγρών φορτίων και ξηρών χύδην φορτίων, πλοία μεταφοράς αερίου και, ως ένα βαθμό, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Με τη βελτίωση των ναύλων λόγω υψηλότερης τιμής του πετρελαίου ή λόγω επέκτασης του εμπορίου, αντιστοίχως, οι πλοιοκτήτες ήταν πρόθυμοι να καταβάλουν υψηλότερη τιμή, ιδίως όταν μπορούσαν να εξασφαλίσουν σύντομη παράδοση των πλοίων.

Οι αναλυτές της αγοράς όπως οι Clarkson Research αναφέρουν τις τιμές για τους κύριους τύπους πλοίων σε μηνιαία βάση. Οι πληροφορίες αυτές αποτελούν ένα είδος σημείου αναφοράς, ιδιαίτερα για τους μεσίτες πλοίων, αν και υπάρχουν και άλλες πηγές τιμών, όπως από την Lloyds Shipping Economist. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι πληροφορίες της Clarkson χρησιμοποιούνται σε μεγάλη έκταση από την ένωση ναυπηγών της Κορέας ως ένδειξη αγοράς που βρίσκεται σε ανάκαμψη. Οι πιο πρόσφατες πληροφορίες παρουσιάζονται συνοπτικά στους ακόλουθους πίνακες, και προέρχονται από την έκδοση του Δεκεμβρίου 2000 του "Clarkson World Shipyard Monitor". Οι πίνακες συγκρίνουν τις τιμές στο τέλος του 1999 με τις τιμές του Νοεμβρίου του 2000, πρώτα για τους τύπους πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και στη συνέχεια για άλλους τύπους πλοίων (τους οποίους η Clarkson Research χαρακτηρίζει εξειδικευμένα πλοία).

Πίνακας 1 - Δεδομένα τιμών της Clarkson Research για τύπους πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (μέχρι το Νοέμβριο του 2000)

Τύπος πλοίου			Τιμή (εκατ. USD)		Μεταβολή
			1999	2000	
Δεξαμενό-πλοια	VLCC	300 000 dwt	69,0	76,0	10,1 %
	Suezmax	150 000 dwt	42,5	52,0	22,4 %
	Aframax	110 000 dwt	33,0	41,0	24,2 %
	Panamax	68 000 dwt	31,0	35,5	14,5 %
	Handy	47 000 dwt	26,0	29,0	11,5 %
Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου	Capesize	170 000 dwt	35,0	40,0	14,3 %
	Panamax	75 000 dwt	22,0	22,0	0,0 %
	Handymax	51 000 dwt	20,0	20,5	2,5 %
	Handysize	30 000 dwt	15,5	15,0	-3,2 %

Πίνακας 2 - Δεδομένα τιμών της Clarkson Research για εξειδικευμένους τύπους πλοίων (μέχρι το Νοέμβριο του 2000)

Τύπος πλοίου		Τιμή (εκατ. USD)		Μεταβολή
		1999	2000	
Πλοίο μεταφοράς LNG	138 000 m3	165,0	172,5	4,5 %
Πλοίο μεταφοράς LPG	78 000 m3	56,0	60,0	7,1 %
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματο-κιβωτίων	400 TEU	8,5	10,0	17,6 %
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματο-κιβωτίων	1 100 TEU	17,5	18,0	2,9 %
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματο-κιβωτίων	3 500 TEU	38,0	41,5	9,2 %
Πλοίο οριζόντιας φόρτωσης (Ro/Ro)	1 200 - 1 300 lm	21,5	20,0	-7,0 %
Πλοίο οριζόντιας φόρτωσης (Ro/Ro)	2 300 - 2 500 lm	32,5	33,0	1,5 %
Πλοίο διπλού καταστρώματος (Tweendecker)	15 000 dwt	13,0	13,8	6,2 %

Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων δείχνουν σημαντικές αυξήσεις κατά την ενδεκάμηνη περίοδο που εξετάζεται. Ο μέσος όρος για όλους τους τύπους που παρουσιάζονται είναι λίγο περισσότερο από 16 %. Εν τούτοις, η λεπτομερής ανάλυση των συμβατικών τιμών που διενεργήθηκε από ανεξάρτητη εταιρεία συμβούλων για λογαριασμό της Επιτροπής δείχνει ότι η τιμή αυτή είναι υπερβολικά αισιόδοξη και δεν αντανακλά το πραγματικό επίπεδο τιμών των συμβολαίων που έχουν συναφθεί κατά τη διάρκεια του έτους. Για παράδειγμα, το επίπεδο τιμών που εμφανίζεται για ένα πλοίο τύπου Suezmax, ύψους 52,0 εκατ. USD είναι πολύ υψηλότερο από οποιαδήποτε τιμή για πλοίο Suezmax που εμφανίστηκε μέχρι τώρα στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας.

Οι αυξήσεις των τιμών των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου εμφανίζονται γενικά ότι αυξάνεται λιγότερο, με συνολική μέση αύξηση 3,4 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η μεγαλύτερη αύξηση εμφανίζεται για πλοία τύπου capesize αλλά, και στην περίπτωση αυτή, αυτό θεωρείται υπερβολικά αισιόδοξο σε σύγκριση με τα αποτελέσματα της λεπτομερούς ανάλυσης των συμβατικών τιμών που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής.

Για τους εξειδικευμένους τύπους πλοίων, ο πιο σημαντικός τομέας σε σχέση με τη βιομηχανία της Νότιας Κορέας είναι η ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου η Clarkson Research παρουσιάζει μέση αύξηση των τιμών σχεδόν 10 % κατά τη διάρκεια του έτους. Και στην περίπτωση αυτή, αυτό δεν συμφωνεί με την λεπτομερή ανάλυση των συμβολαίων που έχουν συναφθεί με ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, όπως εξετάζεται παρακάτω στην παρούσα έκθεση. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η Clarkson Research δεν καλύπτει το τμήμα της αγοράς των πολύ μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας στην αγορά πραγματοποιήθηκε το 2000 και, επομένως, οι πληροφορίες για τις τιμές που δίνει η Clarkson Research πρέπει να θεωρηθούν ότι δεν είναι πλήρεις ως προς το θέμα αυτό. Το επίπεδο τιμών που παρουσιάζει η Clarkson Research για ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς LNG είναι δύσκολο να κατανοηθεί, δεδομένου ότι μέχρι τώρα δεν έχει εμφανιστεί καμία τιμή στο επίπεδο αυτό, ούτε σε κορεατικό ούτε σε οποιοδήποτε άλλο ναυπηγείο.

Αν αναζητήσει κανείς εξηγήσεις για τις σημαντικές μειώσεις των τιμών νεότευκτων πλοίων, οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που εκτιμάται ότι ανέρχονται το πολύ σε 5-7 % ανά έτος ή οι ριζικές καινοτομίες που μπορούν να παρατηρηθούν, για παράδειγμα, στη βιομηχανία ΤΠ δεν προσφέρουν απάντηση. Τα πλοία είναι κεφαλαιουχικά αγαθά μεγάλου μεγέθους με προσδοκώμενη ζωή μέχρι 30 έτη. Οι επενδύσεις εξετάζονται προσεκτικά και η τεχνική καινοτομία έχει γενικά εξελικτικό χαρακτήρα, δηλαδή ο κλάδος της ναυτιλίας σπάνια αναλαμβάνει τον κίνδυνο να παραγγείλει ένα εντελώς αδοκίμαστο σχέδιο. Η σύγκριση των επιπέδων των τιμών πριν από την ασιατική κρίση του 1997 με τα σημερινά επίπεδα τιμών δείχνει ότι δεν υπήρξε ανάκαμψη της μείωσης των τιμών. Οι αρχικές δικαιολογίες για τις σημαντικά χαμηλότερες τιμές που προσφέρει η Κορέα (υποτίμηση του WON, χαμηλότεροι μισθοί, μεγαλύτερα ωράρια εργασίας, μεγάλες ετήσιες αυξήσεις παραγωγικότητας) έχουν χάσει σχεδόν τη σημασία τους, έτσι ώστε η Επιτροπή να έχει αμφιβολίες σχετικά με τον αν τα σημερινά επίπεδα τιμών θα είναι βιώσιμα από εμπορική άποψη. Για σκοπούς σύγκρισης, είναι επίσης διαθέσιμες οι τιμές ανά τύπο πλοίου όπως προσδιορίστηκαν από τη λεπτομερή παρακολούθηση των τιμών, εκ μέρους της Επιτροπής, με βάση τα επιμέρους συμβόλαια. Όπως δείχνουν τα παρακάτω στοιχεία, τα επίπεδα των τομών του 2000 εξακολουθούσαν να είναι

σημαντικά χαμηλότερα από τα επίπεδα που υπήρχαν πριν από την ασιατική οικονομική κρίση.

Πίνακας 3 - Σύγκριση επιπέδων τιμών το 1997 και το 2000 για ορισμένους τύπους πλοίων

	1997 (*)	Τέλος 2000 (*)	Μετα- βολή %	2000 (**)	Μετα- βολή %
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Panamax 3 500 TEU	53,0	41,5	-21,7	38,0	-28,3
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 1 100 TEU	20,0	18,0	-10,0	N/A	-
Δεξαμενόπλοια VLCC	83,0	76,0	-8,4	70,0	-15,7
Δεξαμενόπλοια Suezmax	52,0	52,0	0,0	43,0	-17,3
Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου Capesize	40,5	40,0	-1,2	39,0	-3,7
Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax	27,0	22,0	-18,5	22,0	-18,5
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου LNG	230,0	172,5	-25,0	155,0	-32,6
Πλοία διπλού καταστρώματος (Tweendecker) νεκρού βάρους 15 000 τόρων	16,5	13,8	-16,4	N/A	-

Πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor(*), Επιτροπή (**)

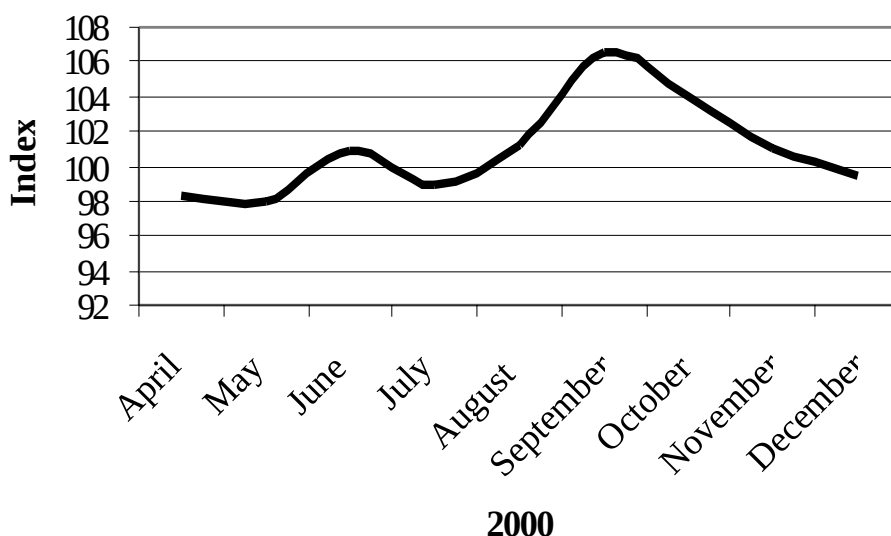
Συνοπτικά, οι τιμές που αναφέρονται στη μηνιαία έκθεση Clarkson δεν συμφωνούν με τα ευρήματα της αναλυτικής έρευνας με βάση τα επιμέρους συμβόλαια, που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής. Παρακάτω παρέχονται αναλυτικές πληροφορίες για την έρευνα αυτή. Μια πιο συγκεκριμένη κριτική ανάλυση της προσέγγισης που χρησιμοποιεί η Clarkson Research παρουσιάστηκε ήδη στην τρίτη έκθεση για τη ναυπηγική βιομηχανία και δεν επαναλαμβάνεται στην παρούσα έκθεση.

2.3. Λεπτομερής ανάλυση των τιμών

Οι τιμές στα ναυπηγία της Νότιας Κορέας παρακολουθούνται με βάση τα επιμέρους συμβόλαια, για να υπάρξει μια πιο ακριβής εικόνα των εξελίξεων σε σχέση με αυτή που είναι διαθέσιμη από τις δημοσιευμένες στατιστικές που διατίθενται στο εμπόριο. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται παρακάτω με τη μορφή δεικτών που συγκρίνουν τα τρέχοντα επίπεδα τιμών με το μέσο επίπεδο που επικρατεί κατά τους 12 μήνες πριν από τον Απρίλιο του 2000 (δείκτης=100), ή, με άλλα λόγια, συγκρίνουν τις τρέχουσες τιμές με το επίπεδο που επικρατούσε πριν από την υπογραφή των "Εγκεκριμένων Πρακτικών" μεταξύ της ΕΕ και της Νότιας Κορέας.

Ο συνολικός δείκτης παρουσιάζεται στο διάγραμμα 3, δείχνοντας τη μέση κίνηση για όλους τους τύπους πλοίων σε όλα τα ναυπηγία της Νότιας Κορέας.

Διάγραμμα 3 - Συνολικός δείκτης τιμών για τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας



Το διάγραμμα δείχνει σαφώς ότι η ανοδική τάση των τιμών που παρατηρήθηκε το φθινόπωρο του 2000 δεν διατηρήθηκε. Όπως εξηγήθηκε ήδη στην τρίτη έκθεση για τη ναυπηγική βιομηχανία, την περίοδο αυτή συνέπεσαν διάφορες εξελίξεις: τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου επωφελήθηκαν από την υγιή αγορά μεταφορών, και η συνακόλουθη ζήτηση για νέα πλοία προκάλεσε άνοδο των τιμών. Το φαινόμενο αυτό ήταν πιο έντονο στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, δεδομένου ότι η αγορά είχε αρχίσει να προβλέπει τις επιπτώσεις της επικείμενης νέας νομοθεσίας της ΕΕ και των κανόνων του IMO για την επιτάχυνση της σταδιακής εξάλειψης των υπαρχόντων δεξαμενόπλοιων μονού κύτους. Η τρέχουσα καλή κατάσταση της αγοράς για μικρότερα δεξαμενόπλοια και ο φόβος ότι, όταν θα αρχίσει να ισχύει η νομοθεσία, οι τιμές θα είναι σημαντικά υψηλότερες, ενεργοποίησε τη ζήτηση και, ως αποτέλεσμα, τα ναυπηγεία ήταν σε θέση να ζητήσουν υψηλότερες τιμές γι' αυτούς τους τύπους πλοίων. Επειδή υπάρχει περιορισμένη διαθεσιμότητα θυρίδων ναυπήγησης για έγκαιρη παράδοση στα κορεατικά ναυπηγεία και τα ναυπηγεία της ΕΕ δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν με αυτά τα επίπεδα τιμών που εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλά και δεν είναι βιώσιμα από εμπορική άποψη, οι πλοιοκτήτες είναι αναγκασμένοι να καταβάλλουν προσαυξήσεις σε σύγκριση με το 1998 και το 1999. Οι τιμές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν κατά το πρώτο εξάμηνο του 2000, αλλά στη συνέχεια μειώθηκαν κάπως, πράγμα που οφείλεται κατά ένα μέρος στο ότι οι ναύλοι δεν ανέκαμψαν όπως συνέβη για τα υγρά χύδην φορτία, και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων προσφέρει μια νέα οικονομία κλίμακας που επιτρέπει στις εταιρείες να λειτουργούν με σχετικά χαμηλά επίπεδα ναύλων. Εν τω μεταξύ, οι ναύλοι για τη μεταφορά ξηρών και υγρών φορτίων σταμάτησαν επίσης να αυξάνονται, πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα μια νέα καθοδική πίεση στις τιμές.

Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης τις τάσεις των τιμών για τα επιμέρους ναυπηγεία της Κορέας. Ανάλογα με το χαρακτηριστικό χαρτοφυλάκιο προϊόντων, την οικονομική κατάσταση της εταιρείας και τη συνακόλουθη πολιτική τιμολόγησης, εμφανίζεται μια εικόνα που αντικατοπτρίζει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του συγκεκριμένου ναυπηγείου. Ενώ η Samho Heavy Industries, που τώρα βρίσκεται

υπό το διαχειριστικό έλεγχο της Hyundai Heavy Industries, κατόρθωσε να αυξήσει σημαντικά τις τιμές (αν και τα προηγούμενα επίπεδα τιμών ήταν εξαιρετικά χαμηλά και τα τρέχοντα επίπεδα τιμών εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα από το μέσο όρο της Κορέας), η ίδια η Hyundai Heavy Industries και ιδιαίτερα η Hyundai Mipo, δεν κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλότερα επίπεδα τιμών και στην πραγματικότητα οι τιμές υποχώρησαν κάτω από τα επίπεδα τιμών των αρχών του 2000. Η Hanjin Heavy Industries and Construction, που ήδη από τις προηγούμενες εκθέσεις είχε θεωρηθεί σχετικά φρόνιμη εταιρεία, κατόρθωσε να αυξήσει τα επίπεδα των τιμών και να τα διατηρήσει, πράγμα που δείχνει ότι η επιλεκτική εισροή παραγγελιών και η βασική δραστηριότητα της παροχής πλοίων για τη μητρική εταιρεία, την Hanjin Shipping, είχαν θετικό αποτέλεσμα.

Η λεπτομερής ανάλυση των τιμών εκ μέρους της Επιτροπής οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα συνολικά επίπεδα τιμών δεν ανέκαμψαν και εξακολουθούν να είναι σημαντικά χαμηλότερα από τα επίπεδα που υπήρχαν πριν από την ασιατική κρίση του 1997. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα ναυπηγεία της Κορέας κατόρθωσαν να αυξήσουν τα επίπεδα τιμών σε όλες τις περιπτώσεις, όπως είχε επανειλημμένως αναγγελθεί. Επομένως, η Επιτροπή διατηρεί την άποψή της ότι η σημαντική πλεονάζουσα δυναμικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας της Νότιας Κορέας, σε συνδυασμό με τη διαρκή ανάγκη δημιουργίας νέων παραγγελιών για να εξασφαλιστεί επαρκής χρηματική ροή, εμποδίζουν την ανάκαμψη των τιμών και της αγοράς γενικότερα.

Μέχρι τώρα δεν έχουν ακόμη δημοσιεύσει όλα τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας τους ισολογισμούς τους για το 2000. Για αυτά που τους έχουν δημοσιεύσει, αναφέρονται μεγάλες μειώσεις των κερδών ή ακόμη και ζημιές. Επισημώς, τα κορεατικά ναυπηγεία ισχυρίζονται ότι η αιτία των ζημιών είναι το υψηλό κόστος των αρνητικών επενδύσεων σε σχέση με άλλες θυγατρικές των μεγάλων βιομηχανικών ομίλων (των λεγόμενων chaebol) (ιδιαίτερα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και του κλάδου των δομικών κατασκευών). Εν τούτοις, είναι σαφές ότι η κύρια αιτία θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι οι πολύ χαμηλές τιμές παραγγελιών το 1998 και το 1999 ενώ η ναυπήγηση και η παράδοση των πλοίων πραγματοποιήθηκε υπό διαφορετικές οικονομικές συνθήκες το 2000 (αυξήσεις μισθών, πληθωρισμός τιμών, ανατίμηση του WON). Η Επιτροπή είχε προβλέψει την εξέλιξη αυτή στις προηγούμενες εκθέσεις της.

Στα πλαίσια μιας διαδικασίας εξέτασης σύμφωνα με τον κανονισμό για τα εμπόδια στο εμπόριο (κανονισμός 3286/94), διερευνώνται οι ισχυρισμοί σχετικά με κυβερνητικές παρεμβάσεις στη χρηματοδότηση του τομέα κατά τα τέλη Μαΐου 2001 θα υποβληθεί στα κράτη μέλη σχετική έκθεση.

Γενικά, φαίνεται ότι η οικονομική κατάσταση των κορεατικών ναυπηγείων δεν βελτιώθηκε. Η Daedong Shipbuilding Co. εξακολουθεί να είναι υπό διαχείριση πτώχευσης με δικαστική απόφαση, ενώ η Halla Heavy Industries και η Daewoo Heavy Industries μετασχηματίστηκαν σε νέες εταιρείες, πράγμα που τους επέτρεψε να αναδιαρθρώσουν τα χρέη τους ή να απαλλαγούν από αυτά. Τα άλλα μεγάλα ναυπηγεία, η Hyundai Heavy Industries, η Samsung Heavy Industries και σε μικρότερο βαθμό η Hanjin Heavy Industries and Construction, σημείωσαν μείωση των κερδών το 2000, και στη συνέχεια ανακοίνωσαν ότι τώρα πλέον θα στρέψουν την προσοχή τους σε πλοία μεγαλύτερης αξίας έτσι ώστε το έτος 2001 να είναι πιο επικερδές.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

3.1. Ενημέρωση προηγούμενων ερευνών

Για να συλλέξει τα απαραίτητα δεδομένα, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες συμβούλων, των οποίων η συνεχιζόμενη μελέτη όρισε ένα μοντέλο ανάλυσης κόστους, όπου περιλαμβάνονται όλες οι σχετικές συνιστώσες του κόστους, τόσο της άμεσης παραγωγής πλοίων όσο και του ναυπηγείου γενικά. Το μοντέλο βασίζεται σε στοιχεία κόστους που καλύπτουν τα άμεσα κόστη (υλικά, εργατικά, εξοπλισμό, κλπ) και τα έμμεσα κόστη (χρηματοδότηση του πλοίου και του παραγωγικού εξοπλισμού, γενικές δαπάνες, ασφάλιστρα, κλπ). Η υπολογισθείσα τιμή κατασκευής περιλαμβάνει επίσης ένα περιθώριο κέρδους 5 %. Περισσότερες πληροφορίες για το μοντέλο κόστους παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι της πρώτης έκθεσης.

Όσο προχωρεί η μελέτη, συγκεντρώνονται πρόσθετες πληροφορίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για την επικύρωση των προηγούμενων ερευνών κόστους. Κατά συνέπεια, για τις 25 παραγγελίες που δόθηκαν στην Κορέα και οι οποίες καλύφθηκαν στις 3 πρώτες εκθέσεις έγιναν εκ νέου υπολογισμοί και τα νέα πορίσματα παρουσιάζονται παρακάτω. Όπως ήδη αναφέρθηκε στην πρώτη έκθεση, όλες οι παράμετροι βασίζονται σε μια συντηρητική προσέγγιση για να διασφαλιστεί ότι θα είναι δύσκολο να αμφισβητηθεί το ελάχιστο κόστος που έχει υπολογισθεί για συγκεκριμένα έργα. Η ενημερωμένη ανάλυση περιλαμβάνει υποθέσεις σχετικά με τον πληθωρισμό. Για τις παραγγελίες που δίνονται τώρα αλλά εκτελούνται κατά τα επόμενα δύο ή τρία έτη θεωρείται συνήθης επιχειρηματική πρακτική να αξιολογούνται τα μελλοντικά κόστη κατά το χρόνο της κατασκευής μέχρι την παράδοση.

Στο πλαίσιο της πρώτης έκθεσης για τη ναυπηγική βιομηχανία διερευνήθηκαν 9 παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Νότιας Κορέας. Εκτός από τις παραγγελίες αυτές, 9 άλλες παραγγελίες που δόθηκαν στην Κορέα αναλύθηκαν για τη δεύτερη έκθεση και προστέθηκαν 7 έρευνες στην τρίτη έκθεση. Η Επιτροπή εξασφάλισε μια ισορροπημένη επιλογή ναυπηγικών συμβολαίων λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό στόχο της ενέργειας, το σχετικά επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και τη διαθεσιμότητα κατάλληλων στοιχείων για σύγκριση. Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι οι πληροφορίες που εισάγονται στην ανάλυση είναι οι καλύτερες και πιο αξιόπιστες διαθέσιμες πληροφορίες αυτή τη στιγμή.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά τα ενημερωμένα πορίσματα των 25 παραγγελιών που δόθηκαν στην Κορέα.

Πίνακας 4 - Σύγκριση των τιμών παραγγελίας και υπολογισθείσες τιμές κατασκευής επιλεγμένων νέων ναυπηγικών συμβολαίων (ενημέρωση)

	Ναυπηγείο	Τύπος πλοίου	Πλοιοκτήτης	Συμβατική τιμή (εκατ. USD)	Κανονική τιμή (εκατ. USD)	Ζημία/κέρδος ως % της κανονικής τιμής	
(*)/(**)	Daedong	Δεξαμενόπλοιο 35 000 dwt	Seaarland	21,5	25,8	-17 %	
	Daedong	Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax	Sanama	18,5	26,1	-29 %	
	Daedong	Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών 46 000 dwt	Cogema	24,5	30,1	-19 %	
	(*) Daewoo	VLCC	Anangel	68,5	73,6	-7 %	
	(*) Daewoo	Πορθμείο	Moby	74,3	89,0	-17 %	
	(*) Daewoo	Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax	Chandris	22,5	23,5	-4 %	
	(*) Halla	Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax	Diana	18,9	31,0	-39 %	
	(*) Halla	3 500 TEU	Detjen	38,0	52,8	-28 %	
	(*) Halla	Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Capesize	Cargocean	32,0	45,8	-30 %	
	(*) HHI	6 800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,0	-9 %	
	(*) HHI	5 600 TEU	K Line	54,3	59,3	-8 %	
	(*) HHI	Πλοίο μεταφοράς LNG	Bonny Gas	165,0	182,5	-10 %	
	(*) HHI	5 500 TEU	Yang Ming	56,0	64,6	-13 %	
		Mipo	Πλοίο τοποθέτησης καλωδίων	Ozone	37,3	46,8	-20 %
		Il Heung	Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών 3 700 dwt	Naviera Quimica	10,5	13,0	-19 %
		Samsung	5 500 TEU	Nordcapital	55,0	71,5	-23 %
		Samsung	3 400 TEU	CP Offen	36,0	59,2	-39 %
		Samsung	Πορθμείο	Minoan	69,5	94,9	-27 %
	(***)	HHIC	6 250 TEU	Conti	62,0	62,7	-1 %
		HHIC	5 608 TEU	Conti	58,0	59,1	-2 %
HHIC		1 200 TEU	Rickmers	19,5	20,4	-4 %	
HHI		7 200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	81,0	-11 %	
HHI		Δεξαμενόπλοιο Suezmax	Athenian Sea Carriers	43,0	50,8	-7 %	
Daewoo		Πλοίο μεταφοράς LNG	Bergesen	151,1	148,3	+2 %	
	Shina	Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %	

(*) Και αυτές οι παραγγελίες υπολογίστηκαν εκ νέου μετά τη λήψη νέων πληροφοριών σχετικά με τα χρέη των εταιρειών.

(**) Για την παραγγελία αυτή έγιναν εκ νέου υπολογισμοί αφού αποκαλύφθηκε η σωστή συμβατική τιμή στον ισολογισμό του πλοιοκτήτη για το 2000.

(***) Για την παραγγελία αυτή έγιναν εκ νέου υπολογισμοί αφού αποκαλύφθηκε στον Τύπο η σωστή τιμή του συμβολαίου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η προσομοίωση, σε καμία περίπτωση, δεν κατέληξε ότι οποιοδήποτε από τα συμβόλαια που εξετάστηκαν είχε τιμολογηθεί σε οικονομικά βιώσιμο επίπεδο, δηλαδή ότι κάλυπτε τα άμεσα κόστη, συν την ανάλογη συνεισφορά στα γενικά έξοδα, συν την ανάλογη συνεισφορά στην εξυπηρέτηση του χρέους (δηλαδή εξόφληση του αρχικού κεφαλαίου συν τόκοι), συν ένα στοιχείο κέρδους. Η παραγγελία ενός πλοίου μεταφοράς LNG στην Daewoo παρουσιάζει ένα οριακό κέρδος, αλλά μόνο αφού συνυπολογίστηκε η μεγάλη μείωση του χρέους κατά σχεδόν 80 %, που χορηγήθηκε στο ναυπηγείο το φθινόπωρο του 2000.

Στα περισσότερα από τα συμβόλαια που εξετάστηκαν, οι τιμές δεν έφθαναν ούτε το νεκρό σημείο (δηλαδή την κανονική τιμή χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το κέρδος). Κατά μέσο όρο, οι ζημιές των ναυπηγείων της Κορέας όσον αφορά τις παραγγελίες αυτές είναι περίπου 16 % του πραγματικού κόστους ναυπήγησης, όταν συνυπολογίζεται ο πληθωρισμός. Ορισμένες παραγγελίες μπορεί να πλησιάζουν το σημείο που είναι επικερδείς, αυτές όμως αφορούν ναυπηγεία που ήταν σε θέση να μειώσουν τα χρέη τους, είτε με την έκδοση νέων μετοχών (HHI) είτε με αναδιάρθρωση του χρέους (αναβολή αποπληρωμής, αναστολή τόκων, παραγραφές, ανταλλαγές χρέους - μετοχικού κεφαλαίου) όπως στην περίπτωση της Daewoo και της Halla/Samho. Η Επιτροπή εξετάζει τη συμβατότητα της νέας κατάστασης του χρέους με τις διατάξεις του ΠΟΕ, στα πλαίσια της χωριστής έρευνας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο.

3.2. Νέες παραγγελίες που ερευνήθηκαν

Μετά την τελευταία έκθεση της Επιτροπής, πραγματοποιήθηκαν λεπτομερέστερες διερευνήσεις του κόστους για παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας. Στόχος των ερευνών αυτών ήταν να καλυφθεί όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κορέας, εξετάζοντας περισσότερες εταιρείες και συγκεκριμένες παραγγελίες που θα ενδιέφεραν τα ναυπηγεία της ΕΕ. Διερευνήθηκαν οι ακόλουθες παραγγελίες:

- Πορθμείο (σειρά 2 πλοίων), 39 600 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Hyundai Heavy Industries (HHI)·
- Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 7 400 TEU (σειρά 2 πλοίων), 57 850 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Samsung Heavy Industries (SHI)·
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου Suezmax (σειρά 6 πλοίων), 38 250 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Hyundai Heavy Industries (HHI)·
- Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 2 500 TEU (σειρά 3 πλοίων), 20 844 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Daedong Shipbuilding Co. Ltd.·
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών (σειρά 4 πλοίων), 20 800 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Hyundai Mipo·
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου Aframax (σειρά 4 πλοίων), 26 650 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Samho Heavy Industries (SHI)·
- Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου πολύ μεγάλων διαστάσεων (ULCC) (σειρά 4 πλοίων), 70 500 cgt, που θα ναυπηγηθεί στο Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).

Στον πίνακα 5 συνοψίζονται τα πορίσματα των νέων ερευνών κόστους.

Πίνακας 5 - Σύγκριση των τιμών παραγγελίας και υπολογισθείσες τιμές κατασκευής επιλεγμένων νέων πλοίων (ενημέρωση)

Ναυπηγείο	Τύπος πλοίου	Πλοιοκτήτης	Συμβατική τιμή (εκατ. USD)	Κανονική τιμή (εκατ. USD)	Ζημία/κέρδος ως % της κανονικής τιμής
HHI	Πορθμείο	Stena	70,0	88,4	-21 %
SHI	7 400 TEU	OOCL	79,7	94,1	-15 %
HHI	Δεξαμενόπλοιο Suezmax	Jebsen	43,0	51,5	-17 %
Daedong	2 500 TEU	EF Shipping	30,0	31,4	-4 %
Mipo	Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών	Bottiglieri	24,5	27,3	-10 %
SHI	Δεξαμενόπλοιο Aframax	Chartworld Shipping	33,5	41,3	-19 %
DSME	ULCC	Hellespont	85,0	94,0	-10 %

Οι ζημιές από αυτές τις νέες παραγγελίες που ερευνήθηκαν είναι κατά μέσο όρο 14 %, σε σύγκριση με μέσο όρο ζημιών 16 % για τις παραγγελίες που είχαν ερευνηθεί προηγουμένως. Οι λόγοι γι' αυτή τη "βελτίωση" είναι οι ελαφρά υψηλότερες συμβατικές τιμές, ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια και, κυρίως, η σημαντική αναδιάρθρωση των χρεών των εταιρειών, που έχει ως αποτέλεσμα είτε χαμηλότερα επίπεδα χρέους είτε μεγαλύτερες περιόδους αποπληρωμής, εκτείνοντας έτσι τα χρέη ώστε να καλύπτονται από περισσότερα συμβόλαια. Όπως αναφέρθηκε στην τρίτη έκθεση, η αναγνώριση αυτών των μεταβολών των χρεών των εταιρειών δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή αποδέχεται τη νέα κατάσταση του χρέους αφ' εαυτής όσον αφορά τη συμβατότητά της με τις διατάξεις του ΠΟΕ.

Όσον αφορά την παραγγελία ενός πορθμείου στη Hyundai Heavy Industries (HHI), η διερεύνηση του κόστους έδειξε ότι η τιμή είχε οριστεί κάτω από το επίπεδο του λειτουργικού κόστους. Ακόμη και αν δεν ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, το συμβόλαιο θα προκαλέσει σημαντική ζημία σε επίπεδο λειτουργίας και δεν περιλαμβάνεται πρόβλεψη για αποπληρωμή του χρέους. Αυτό είναι πιθανό ότι θα είναι ένα ιδιαίτερα ζημιογόνο συμβόλαιο για την HHI. Η Stena είναι μια πλοιοκτήτρια εταιρεία που στο παρελθόν είχε παραγγείλει πλοία, περιλαμβανομένων και πορθμείων, σε διάφορα ναυπηγεία στην ΕΕ και στην Άπω Ανατολή. Η Stena είχε παραγγείλει στο παρελθόν στην Φιλανδία και την Ισπανία πλοία ίδια με αυτό που παραγγέλθηκε στην Κορέα. Επομένως, και δεδομένου ότι ένα τουλάχιστον ναυπηγείο της ΕΕ υπέβαλε προσφορά για το συμβόλαιο, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η παραγγελία αυτή θα πρέπει να είναι στα όρια των δυνατοτήτων των ναυπηγείων της ΕΕ και ότι τελικά το συμβόλαιο πήγε στην Κορέα λόγω της υπερβολικά χαμηλής τιμής. Κατά συνέπεια, το συμβόλαιο αυτό μπορεί να θεωρηθεί επιβλαβές για τα ναυπηγεία της ΕΕ.

Για το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 7 400 TEU που θα ναυπηγηθεί στη Samsung Heavy Industries, ο υπολογισμός βάσει της προσομοίωσης δείχνει ότι το συμβόλαιο είναι τιμολογημένο σε επίπεδο λειτουργικού κόστους (περιλαμβανομένης

και πρόβλεψης για τον πληθωρισμό), και δεν συμβάλλει στην κάλυψη των άλλων δαπανών, και ιδιαίτερα της εξυπηρέτησης του χρέους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ποσό που είχε υπολογιστεί για την εξυπηρέτηση του χρέους περιλαμβάνει μόνο πρόβλεψη για πληρωμή των τόκων και δεν προβλέπει τη δημιουργία εσόδων για την εξόφληση του αρχικού κεφαλαίου. Υποτέθηκε ότι η Samsung θα συνεχίσει να αναχρηματοδοτεί (δηλαδή να μετακυλίζει) το χρέος στην περίπτωση αυτή, αντί να καταβάλλει δόσεις αποπληρωμής όπως ήταν σχεδιασμένο. Συμπεραίνεται επομένως ότι η τιμή του συμβολαίου δεν καλύπτει δύο από τους στόχους της εταιρείας, όπως παρουσιάζονται στα σχέδια της Samsung που δημοσιεύθηκαν το Φεβρουάριο του 2001 σε ένα έγγραφο της Samsung Securities. πρώτον, η εταιρεία προβλέπει επιστροφή σε σημαντική κερδοφορία το 2002, μετά από προβλεπόμενες ζημιές το 2001. Η τιμή δεν υποστηρίζει την πρόβλεψη αυτή. Δεύτερον, προβλέπεται επίσης σημαντική μείωση του χρέους αλλά, και σ' αυτή την περίπτωση, τα αποτελέσματα δεν υποστηρίζουν αυτή την πρόβλεψη.

Όσον αφορά την παραγγελία 6 δεξαμενόπλοιων Suezmax στην Hyundai Heavy Industries τα αποτελέσματα της διερεύνησης του κόστους επιβεβαιώνουν τα προηγούμενα αποτελέσματα για την HHI, δηλαδή ότι η τιμή δεν περιλαμβάνει επαρκή πρόβλεψη για τον πληθωρισμό και δεν συμβάλλει στην εξυπηρέτηση του χρέους. Οι συνέπειες του συμπεράσματος αυτού είναι ότι η κερδοφορία της εταιρείας θα συνεχίσει πιθανώς να μειώνεται, αντί να ανακάμψει όπως προβλέπει η Hyundai. Είναι πιθανό ότι μελλοντικά μπορεί να χρειαστεί περαιτέρω αναχρηματοδότηση, αν η HHI δεν είναι σε θέση να καλύψει τις υποχρεώσεις της όσον αφορά τα χρέη. Άλλες 7 παραγγελίες αυτού του τύπου πλοίων, στην ίδια περίπου τιμή, δόθηκαν στην HHI κατά τους 6 πρώτους μήνες της τρέχουσας φάσης παρακολούθησης.

Για την παραγγελία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Daedong Shipbuilding Co. Ltd., η διερεύνηση του κόστους δείχνει ότι το συμβόλαιο δεν υπογράφηκε με βάση το κέρδος, και μπορεί να φτάσει μόνο το νεκρό σημείο. Αυτό δείχνει μια ελαφρά μετακίνηση σε σχέση με προηγούμενα συμβόλαια που είχαν εξεταστεί στην Daedong, τα οποία ήταν εξαιρετικά ζημιогόνα. Για να επιτύχει αυτό το βελτιωμένο αποτέλεσμα, το ναυπηγείο αυτό βοηθήθηκε συγκεκριμένα από διάφορους παράγοντες:

- μετά τη χρεοκοπία, το ναυπηγείο λειτουργεί υπό καθεστώς χρεοστασίου όσον αφορά την εξυπηρέτηση του χρέους, πράγμα που σημαίνει στην πράξη ότι το κόστος των εγκαταστάσεων είναι πολύ χαμηλό·
- τα πλοία πρόκειται να παραδοθούν φέτος ή μέχρι τα μέσα του 2002, και επομένως οι συνέπειες του πληθωρισμού είναι περιορισμένες·
- το ναυπηγείο λειτουργεί με σημαντικά χαμηλότερο επίπεδο γενικών δαπανών σε σχέση με τα μεγάλα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας·
- η Daedong έχει σύγχρονες εξειδικευμένες εγκαταστάσεις που συμβάλλουν στο υψηλό επίπεδο επιδόσεων.

Εκτός από αυτούς τους συγκεκριμένους παράγοντες, θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η τιμή του πλοίου είναι σχετικά καλή, σε σχέση ιδιαίτερος με τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τα οποία ασχολούνται τα μεγαλύτερα ναυπηγεία. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η Daedong, που βρίσκεται ακόμη υπό

διαχείριση πτώχευσης με δικαστική απόφαση, είναι υποχρεωμένη να δέχεται μόνο, κατ' αρχήν, επικερδή συμβόλαια για να ανακτήσει την οικονομική βιωσιμότητά της.

Όσον αφορά την παραγγελία δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών που δόθηκαν στο ναυπηγείο Hyundai Mipo, η διερεύνηση του κόστους έδειξε ότι η τιμή καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες και τον πληθωρισμό, αλλά δεν θα συνεισφέρει στην εξυπηρέτηση του χρέους. Αν και το επίπεδο του χρέους της Hyundai Mipo είναι χαμηλότερο από των μεγάλων ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, συσσωρεύθηκε σημαντικό χρέος λόγω της ανάπτυξης ναυπηγικών εγκαταστάσεων (στον παρελθόν το ναυπηγείο ασκούσε μόνο δραστηριότητες επισκευής πλοίων). Σ' αυτό το επίπεδο τιμών είναι πιθανό ότι θα απαιτηθεί αναχρηματοδότηση. Είναι αμφίβολη η κερδοφορία μελλοντικά, αν έχουμε υπόψη ότι το αποτέλεσμα αυτό θα είναι χαρακτηριστικό του βιβλίου παραγγελιών του ναυπηγείου και ότι τα πρώτα συμβόλαια της σειράς αυτής είχαν χαμηλότερη τιμή και, επομένως, είναι πιθανό ότι θα είναι ζημιογόνα.

Όσον αφορά την παραγγελία για δεξαμενόπλοια Aframax, που δόθηκε στη Samho Heavy Industries, τα αποτελέσματα της διερεύνησης του κόστους δείχνουν ότι η τιμή για το πλοίο αυτό είναι καλύτερη από αυτές που είχαν εξεταστεί στο παρελθόν αλλά ότι εξακολουθεί να είναι κάτω από το οικονομικά βιώσιμο επίπεδο και δεν συνεισφέρει στην εξυπηρέτηση των χρεών της Samho. Η παλαιότερη ανάλυση των συμβολαίων στη Halla/Samho κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, αν και η εκτεταμένη αναδιάρθρωση του χρέους έδωσε στο ναυπηγείο τη δυνατότητα να μειώσει τα κόστη των συμβολαίων κατά 6 % περίπου, οι τιμές των συμβολαίων εξακολούθησαν να βρίσκονται πολύ κάτω από το οικονομικά βιώσιμο επίπεδο. Ακόμη και με την υψηλότερη τιμή που επέτυχε η HHI για τα δύο προαιρετικά συμβόλαια (34 εκατ. USD), η τιμή είναι οριακά χαμηλότερη από το υπολογισθέν λειτουργικό κόστος, και το συμβόλαιο δεν φαίνεται να περιλαμβάνει οποιαδήποτε πρόβλεψη για εξυπηρέτηση του χρέους. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι δεν περιλαμβάνεται πρόβλεψη για διαχειριστικές αμοιβές για την HHI και αυτό θα αυξήσει περαιτέρω τις λειτουργικές ζημιές.

Στην περίπτωση του δεξαμενόπλοιου αργού πετρελαίου πολύ μεγάλων διαστάσεων, που παραγγέλθηκε από τη Hellespont στη Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, η διερεύνηση του κόστους δείχνει ότι η τιμή καλύπτει μόνο τα λειτουργικά κόστη, χωρίς να συμβάλλει σημαντικά στις υποχρεώσεις εξυπηρέτησης του χρέους που έχει η εταιρεία μετά την αναδιάρθρωση. Αυτό επιβεβαιώνει τα παλαιότερα συμπεράσματα για την Daewoo, ότι δηλαδή η τιμή των συμβολαίων είναι ανεπαρκής για τη δημιουργία εσόδων εκμετάλλευσης και για την εξυπηρέτηση των υποχρεώσεων της εταιρείας όσον αφορά τα χρέη, ακόμη και μετά τη σημαντική αναδιάρθρωση. Αυτό ισχύει παρά τις υποθέσεις πολύ υψηλών επιπέδων επιδόσεων στην Daewoo.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα τέταρτη έκθεση επιβεβαιώνει τα πορίσματα των τριών πρώτων εκθέσεων.

Το 2000 παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων. Δόθηκαν σχεδόν 56 % περισσότερες παραγγελίες σε σύγκριση με το 1999. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης των παραγγελιών ήταν προς όφελος των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, τα οποία αύξησαν και πάλι το μερίδιο της αγοράς τους. Τα ναυπηγεία της ΕΕ ωφελήθηκαν επίσης σημαντικά από τη μεγαλύτερη ζήτηση για πλοία, αν και στο σημείο αυτό κύριο ρόλο μπορεί να έπαιζαν οι παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια. Το 2000, η Νότια Κορέα εδραίωσε τη θέση της ως μεγαλύτερης ναυπηγικής χώρας/περιφέρειας στον κόσμο, καλύπτοντας περισσότερο από το 35 % της συνολικής χωρητικότητας που παραγγέλθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το μερίδιο της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ παρέμεινε σταθερό κατά το 2000, δεδομένου ότι οι απώλειες σε ορισμένα τμήματα της αγοράς αντισταθμίστηκαν από επιπρόσθετες παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια. Το ήμισυ της χωρητικότητας (σε cgt) που παρήχθη στην Ευρώπη το 2000 αφορά αυτά τα πλοία, για τα οποία προς το παρόν δεν υπάρχει ανταγωνισμός από την Άπω Ανατολή. Αν συμπεριληφθούν τα κρουαζιερόπλοια, το μερίδιο της αγοράς για την ΕΕ και τη Νορβηγία ανέρχεται περίπου στο 18 % (σε cgt). Αν εξαιρεθούν οι παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων από τα συνολικά στοιχεία, το μερίδιο της αγοράς των ναυπηγείων της ΕΕ για τις νέες παραγγελίες του 2000 βρίσκεται κάτω του 10 %.

Το 2000, αναφέρθηκε ότι οι τιμές των νέων πλοίων ανέκαμψαν σε ορισμένα τμήματα της αγοράς από τις πολύ χαμηλές τιμές που παρατηρήθηκαν μετά την ασιατική κρίση του 1997. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις τιμές στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, με βάση τα επιμέρους συμβόλαια. Η ανάλυση δείχνει σαφώς ότι η ανοδική τάση των τιμών που παρατηρήθηκε το φθινόπωρο του 2000 δεν διατηρήθηκε, πράγμα που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα συνολικά επίπεδα τιμών δεν ανέκαμψαν και εξακολουθούν να είναι σημαντικά χαμηλότερα από τα επίπεδα που υπήρχαν πριν από την ασιατική κρίση του 1997. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τα ναυπηγεία της Κορέας κατόρθωσαν να αυξήσουν τα επίπεδα των τιμών σε όλες τις περιπτώσεις, όπως έχει αναγγελθεί επανειλημμένως από κορεατικές πηγές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διατηρεί την άποψή της ότι η σημαντική πλεονάζουσα δυναμικότητα των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, σε συνδυασμό με τη διαρκή ανάγκη δημιουργίας νέων παραγγελιών για να εξασφαλιστεί επαρκής χρηματική ροή, εμποδίζουν την ανάκαμψη των τιμών και της αγοράς γενικότερα.

Από την προηγούμενη έκθεση της Επιτροπής διενεργήθηκαν 7 νέες λεπτομερείς έρευνες κόστους για παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας. Σε καμία περίπτωση δεν έχει προκύψει ότι οποιοδήποτε από τα συμβόλαια που εξετάστηκαν είχε τιμολογηθεί σε οικονομικά βιώσιμο επίπεδο, δηλ. ότι καλύπτει δαπάνες λειτουργίας, κέρδη και εξοφλήσεις χρεών. Οι ζημίες, που έχουν υπολογιστεί κατ'αυτόν τον τρόπο, από αυτές τις πρόσφατα διερευνηθείσες παραγγελίες είναι κατά μέσο όρο 14 %.

Η Επιτροπή, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της, που απορρέουν από τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, θα συνεχίσει την παρακολούθηση της αγοράς και τις έρευνες κόστους.

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, Επίσημη Εφημερίδα L 202, 18.7.1998 σ. 0001-0010

Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, COM(1999) 474 τελικό της 13.10.1999

Δεύτερη έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, COM(2000) 263 τελικό της 3.5.2000

Τρίτη έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, COM(2000) 730 τελικό της 15.11.2000

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3286/94 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994 που καθορίζει κοινοτικές διαδικασίες στον τομέα της κοινής εμπορικής πολιτικής για να διασφαλιστεί η άσκηση των δικαιωμάτων της Κοινότητας στο πλαίσιο των κανόνων του διεθνούς εμπορίου, ιδίως αυτών που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, Επίσημη Εφημερίδα L 349, 31.12.1994 σ. 0071-0078

ΟΟΣΑ "Συμφωνία σχετικά με τους συνήθεις όρους ανταγωνισμού στον τομέα της ναυπήγησης και της επισκευής εμπορικών πλοίων", Τελική Πράξη που υπέγραψαν το Δεκέμβριο του 1994 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι κυβερνήσεις της Φινλανδίας, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας και των Ηνωμένων Πολιτειών.

ΟΟΣΑ "Μνημόνιο συμφωνίας σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία", 1994