



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 3.5.2000
COM(2000) 263 τελικό

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

.

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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή.....	6
1.1. Συνέχεια της πρώτης έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας	7
2. Γενική ανάλυση της αγοράς.....	10
2.1. Μερίδια αγοράς.....	10
2.2. Εξέλιξη των τιμών.....	16
2.3. Το τμήμα της αγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	17
2.4. Συμπεράσματα	19
3. Λεπτομερής παρακολούθηση και ανάλυση της αγοράς.....	20
3.1. Μελέτη σχετικά με την παρακολούθηση της ναυπηγικής αγοράς.....	20
3.2. Ενημέρωση προηγούμενων ερευνών	21
3.3. Νέες παραγγελίες που ερευνήθηκαν	23
3.4. Επιπτώσεις στα κοινοτικά ναυπηγεία.....	27
3.5. Συμπεράσματα	29
4. Συμπεράσματα και συστάσεις για δράση	30
5. Κατάλογος πινάκων και διαγραμμάτων	32
6. Βιβλιογραφία.....	33
Παράρτημα: Η ναυπηγική βιομηχανία στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.....	34
Αναδιάρθρωση της CSSC.....	36
Η βάση κόστους στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας	38
Κόστος εργασίας, εργασιακές πρακτικές και απόδοση.....	38
Κόστος υλικών	39
Επιτόκια	40

Συναλλαγματικές ισοτιμίες	40
---------------------------------	----

Αιτιολογική έκθεση

Σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου 1540/98, περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς. Η πρώτη έκθεση (COM (1999) 474 τελικό) υποβλήθηκε στο Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 1999 και βάσει αυτής το Συμβούλιο εξέδωσε Συμπεράσματα τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, όπου καλούσε την Επιτροπή να συνεχίσει την εξέταση της κατάστασης. Το παρόν έγγραφο αποτελεί τη δεύτερη έκθεση.

Η παγκόσμια αγορά εμπορικών πλοίων εξακολουθεί να βρίσκεται σε κρίση. Η προσφορά υπερβαίνει σαφώς τη ζήτηση και υπάρχουν ελάχιστες ενδείξεις ότι η κατάσταση αυτή μπορεί να βελτιωθεί.

Κατά συνέπεια, η συγκριτικά μεγαλύτερη ζήτηση πλοίων την περίοδο 1998 έως 1999 δεν είχε καμία θετική επίπτωση στις τιμές, οι οποίες αντιθέτως συνέχισαν να μειώνονται για όλα σχεδόν τα είδη πλοίων. Η συνεχιζόμενη μείωση των τιμών οφείλεται στις εξαιρετικά χαμηλές τιμές προσφοράς των κορεατικών ναυπηγείων. Με τα τρέχοντα επίπεδα τιμών τα μερίδια αγοράς της ΕΕ και της Ιαπωνίας εξακολουθούν να συρρικνώνονται, αν και το φαινόμενο αυτό είναι λιγότερο έντονο για την ΕΕ.

Οι νέες λεπτομερείς έρευνες κόστους που παρουσιάζονται στο παρόν έγγραφο σχετικά με τις παραγγελίες στη ναυπηγική βιομηχανία αποκαλύπτουν για ακόμη μια φορά το μέγεθος των ζημιών τις οποίες τα κορεατικά ναυπηγεία είναι διατιθέμενα να επιβαρυνθούν προκειμένου να εξασφαλίσουν μερίδιο στην αγορά και ταμειακές ροές. Οι ζημιές υπολογίζεται ότι κυμαίνονται μεταξύ 11% και 32% του πραγματικού κόστους ναυπήγησης. Η παραπάνω εκτίμηση είναι ελαφρώς χαμηλότερη από τις ζημιές που είχαν υπολογιστεί στην έρευνα κόστους της πρώτης έκθεσης της Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της ναυπηγικής αγοράς (COM (1999) 474 τελικό), όπου οι απώλειες είχαν υπολογιστεί ότι κυμαίνονταν μεταξύ 13% και 40%, παρότι αυτή η ελαφρά μείωση ενδέχεται να οφείλεται σε διαφορετική επιλογή των παραγγελιών οι οποίες εξετάστηκαν. Επιπλέον, με εξαίρεση τα κρουαζιερόπλοια, τα ναυπηγεία της Κορέας στοχεύουν σε όλα τα επιμέρους τμήματα της αγοράς, αφήνοντας για τα ναυπηγεία της ΕΕ ορισμένες μόνο τοπικές παραγγελίες και ιδιαίτερα εξειδικευμένα πλοία. Κατά συνέπεια, η παρούσα δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς επιβεβαιώνει τα πορίσματα της πρώτης έκθεσης της Επιτροπής.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος (όπως ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών κατά τη συνεδρίασή του στις 9 Νοεμβρίου 1999) εφαρμόζονται σήμερα όλες οι γραμμές δράσης (βλ. κεφάλαιο 1). Ειδικότερα έχουν καταβληθεί εντατικές προσπάθειες εκ μέρους της Επιτροπής για την εξασφάλιση δεσμεύσεων εκ μέρους της κυβέρνησης της Κορέας σχετικά με τη μη παρέμβασή της στη χρηματοδότηση ναυπηγικών δραστηριοτήτων. Μετά από αρκετούς γύρους διαβουλεύσεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση της Κορέας ολοκλήρωσαν τις συνομιλίες τους και υπέγραψαν στις 10 Απριλίου 2000 τα «Εγκεκριμένα πρακτικά σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά». Τα εν λόγω Εγκεκριμένα Πρακτικά επικεντρώνονται στη μη χορήγηση επιδοτήσεων, στον τραπεζικό τομέα, στη χρηματοοικονομική διαφάνεια (σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα λογιστικής), στις εμπορικές πρακτικές τιμολόγησης και σε έναν αποτελεσματικό μηχανισμό διαβουλεύσεων. Ο γενικός στόχος είναι η προώθηση δίκαιων και ανταγωνιστικών συνθηκών στο πλαίσιο της παγκόσμιας αγοράς και η συνεργασία για τη σταθεροποίησή της, με συνακόλουθη αύξηση των τιμών των πλοίων σε επίπεδα εμπορικά βιώσιμα.

Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βοήθησαν τη βιομηχανία της ΕΕ να συλλέξει επαρκή στοιχεία που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην κατάθεση προσφυγής δυνάμει του κανονισμού για τα εμπόδια στις συναλλαγές. Πρόσφατα, η βιομηχανία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να καταθέσει προσφυγή, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει την παρακολούθηση της αγοράς.

Οι ενέργειες που συνιστώνται είναι:

- να συνεχιστεί η άσκηση πίεσης προς την Κορέα για την πλήρη εφαρμογή των «Εγκεκριμένων Πρακτικών» και την ανάληψη ευθυνών προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της κατάστασης της αγοράς, ειδικότερα σε σχέση με τα επίπεδα των τιμών και την ικανότητα νέων ναυπηγήσεων.
- να εφαρμοστούν πλήρως οι διατάξεις των «Εγκεκριμένων Πρακτικών» από τη στιγμή της έναρξης της ισχύος τους, με χρήση του μηχανισμού διαβούλευσης, όποτε κρίνεται απαραίτητο.
- να συγκεντρωθούν περισσότερα και πιο λεπτομερή στοιχεία σχετικά με πιθανές επιζήμιες τιμολογήσεις και άλλες συμπεριφορές μη προσανατολισμένες στην αγορά, με στόχο την κατάθεση και υποστήριξη προσφυγής δυνάμει του κανονισμού για τα εμπόδια στις συναλλαγές, εάν κρίνεται απαραίτητο.
- να ενημερώνεται το ΔΝΤ σχετικά με τα πορίσματα των ερευνών και να ζητηθεί η στενή παρακολούθηση και εκτίμηση της βιομηχανικής αναδιάρθρωσης, την οποία η Κορέα έχει δεσμευτεί ότι θα πραγματοποιήσει.
- να ενθαρρυνθεί η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ προκειμένου να βελτιώσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητά της.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς είναι η δεύτερη κατά σειρά και αποτελεί συνέχεια και διεύρυνση της πρώτης έκθεσης η οποία υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών στις 9 Νοεμβρίου 1999, ως COM (1999) 474 τελικό. Η αρχική έκθεση εκπονήθηκε βάσει του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1540/98 περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, ο οποίος ορίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την κατάσταση της αγοράς εξετάζοντας εάν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία θίγονται από ανταγωνιστικές πρακτικές. Εάν αποδειχτεί ότι οποιεσδήποτε ανταγωνιστικές πρακτικές θίγουν τον κλάδο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προτείνει στο Συμβούλιο Υπουργών μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Η δεύτερη έκθεση βασίζεται στην προσέγγιση και στα πορίσματα της πρώτης έκθεσης. Συνεπώς, ορισμένα στοιχεία από την πρώτη έκθεση δεν επαναλαμβάνονται. Αυτά αφορούν την ανάλυση της μακροπρόθεσμης προσφοράς και ζήτησης, γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τη φύση των ναυπηγικών συμβολαίων και τις σχετικές μελέτες, την ανάλυση του οικονομικού τομέα στη Νότια Κορέα, λεπτομέρειες για συγκεκριμένα ναυπηγεία τα οποία ερευνήθηκαν καθώς και περιγραφή της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας. Ωστόσο, όπου είναι απαραίτητο, οι πληροφορίες της πρώτης έκθεσης εμφανίζονται και στη δεύτερη ενημερωμένες. 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.

Τα κύρια πορίσματα της πρώτης έκθεσης ήταν τα ακόλουθα:

- Στη ναυπηγική αγορά υφίσταται πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία είναι πολύ πιθανόν να αυξηθεί λόγω της ταυτόχρονης μείωσης της ζήτησης και της αύξησης της προσφοράς.
- Η επέκταση της παραγωγικής ικανότητας στη Νότια Κορέα, ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1994 έως 1996, υπήρξε ο βασικός λόγος για τη συνεχή και αύξουσα κατάσταση ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και τα κορεατικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες προκειμένου να προσελκύσουν επαρκή αριθμό παραγγελιών ώστε να εξασφαλίσουν ταμειακές ροές. Παρά ταύτα, επιχειρείται στην Κορέα περαιτέρω επέκταση της παραγωγικής ικανότητας.
- Οι τιμές των πλοίων μειώθηκαν σημαντικά κατά 15% έως 30% από το 1998, ιδιαίτερα για τους τύπους κατασκευής πλοίων τους οποίους ανταγωνίζεται η Κορέα, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ζήτησης και την αύξηση του μεριδίου αγοράς των κορεατικών ναυπηγείων.
- Η μελέτη παρακολούθησης της ναυπηγικής αγοράς μία σταθερή προσομοίωση κόστους που προσφέρεται για την ανάλυση του πραγματικού κόστους των ναυπηγικών εργασιών στα κορεατικά ναυπηγεία (τα μόνα ναυπηγεία τα οποία μελετήθηκαν στην πρώτη έκθεση)

- Καμία από τις 9 παραγγελίες για τη κατασκευή νέων πλοίων που μελετήθηκαν δεν ήταν σαφώς επικερδής και υπάρχουν πειστικές ενδείξεις ότι τα κορεατικά ναυπηγεία προσφέρουν πλοία σε τιμή κάτω του κόστους.
- Δύο ναυπηγεία της Κορέας που τελούν υπό καθεστώς πτώχευσης από το 1997 παρουσιάζουν μία επιχειρηματική συμπεριφορά η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί απαράδεκτη στην ΕΕ. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν παρελθόντα και τρέχοντα χρεοστάσια και αφέσεις χρέους καθώς και συμφέροντα επιτόκια, νέες πιστώσεις και εγγυήσεις για έργα ναυπήγησης νέων πλοίων.
- Το χρηματοπιστωτικό σύστημα στη Νότια Κορέα, στο μέτρο στο οποίο χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση ναυπηγείων και ναυπηγικών εργασιών, παραμένει αδιαφανές και, δεδομένου ότι υπάρχει σημαντική δυνατότητα για κυβερνητικές παρεμβάσεις καθώς μεγάλα τμήματα του τραπεζικού τομέα ανήκουν στο κράτος, πιθανόν να υπήρξε παρέμβαση σε χρηματοοικονομικά και οργανωτικά θέματα.

Η παρούσα δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επεκτείνει την έρευνα των τιμών και σε ναυπηγεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία μέσα στο 1999 πέτυχε σημαντική αύξηση του μεριδίου της στην αγορά. Αναλύθηκαν τέσσερις συγκεκριμένες παραγγελίες και τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3. Παρά το γεγονός ότι η Κίνα θεωρείται ευρέως ως μια σημαντική ναυπηγική χώρα του μέλλοντος, οι οικονομικές διαρθρώσεις της χώρας γενικότερα και των ναυπηγείων της ειδικότερα, περιορίζουν σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της. Έτσι, οι δραστηριότητες των ναυπηγείων της Κίνας εξακολουθούν να περιορίζονται σε τύπους πλοίων για τα οποία το κόστος εργασίας αποτελεί κυρίαρχο παράγοντα, με αποτέλεσμα, όπως φαίνεται, τα ναυπηγεία αυτά να μην αντιπροσωπεύουν μια γενικότερη απειλή για τα ναυπηγεία της ΕΕ, όμοια με αυτή που συνιστούν τα κορεατικά ναυπηγεία. Λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τη διάρθρωση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Κίνας παρουσιάζονται στο παράρτημα

1.1. Συνέχεια της πρώτης έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας

Το Συμβούλιο Υπουργών Βιομηχανίας έλαβε υπόψη του την πρώτη έκθεση της Επιτροπής κατά τη συνεδρίασή του στις 9 Νοεμβρίου 1999 και κάλεσε την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία να ακολουθήσουν τέσσερις γραμμές δράσης, συγκεκριμένα:

- Να δεσμεύσουν αντιπροσώπους από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας στο πλαίσιο της διεξαγωγής διμερών συνομιλιών με στόχο την παρεμπόδιση του αθέμιτου ανταγωνισμού.
- Να συγκεντρώσουν όσο το δυνατόν περισσότερες, λεπτομερείς αποδείξεις σχετικά με τη φερόμενη αντιανταγωνιστική συμπεριφορά, προκειμένου να αναληφθεί η κατάλληλη δράση στο πλαίσιο του ΠΟΕ.
- Να προτρέψουν το ΔΝΤ να συνεχίσει να εξετάζει κατά πόσον γίνονται πλήρως σεβαστοί οι όροι και οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες χορηγεί πακέτα διάσωσης.

- Να συνεχιστούν οι προσπάθειες προς την κατεύθυνση της εδραίωσης ανταγωνισμού επί ίσους όρους στον εν λόγω τομέα μέσω των κατάλληλων διεθνών φόρουμ, συμπεριλαμβανομένου του ΟΟΣΑ, προκειμένου να επιβληθούν χωρίς καμία καθυστέρηση κανόνες θεμιτού ανταγωνισμού.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και η ναυπηγική βιομηχανία ανταποκρίθηκαν στα συγκεκριμένα αιτήματα και πρόσφατα ανέπτυξαν σχετικές δραστηριότητες. Τα ενδιάμεσα αποτελέσματα μπορούν να περιγραφούν περιληπτικά ως ακολούθως:

- Τον Δεκέμβριο του 1999 καθώς και τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2000 έλαβαν χώρα τρεις γύροι διμερών συνομιλιών με την κυβέρνηση και τη βιομηχανία της Κορέας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση της Κορέας ολοκλήρωσαν τις συνομιλίες τους και υπέγραψαν στις 10 Απριλίου 2000 τα «Εγκεκριμένα πρακτικά σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά». Τα εν λόγω Εγκεκριμένα Πρακτικά επικεντρώνονται στη μη χορήγηση επιδοτήσεων, στον τραπεζικό τομέα, στη χρηματοοικονομική διαφάνεια (σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα λογιστικής), σε εμπορικές πρακτικές τιμολόγησης και σε ένα αποτελεσματικό μηχανισμό διαβουλεύσεων. Ο γενικός στόχος είναι η προώθηση δίκαιων και ανταγωνιστικών συνθηκών στο πλαίσιο της διεθνούς αγοράς και η προσπάθεια σταθεροποίησής της με συνακόλουθη αύξηση των τιμών των πλοίων σε επίπεδα εμπορικά βιώσιμα.
- Συλλέγονται εντατικά αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να υποστηριχθεί μία πιθανή προσφυγή δυνάμει του κανονισμού για τα εμπόδια στις συναλλαγές αριθ. 3286/94/EK. Η βιομηχανία ανακοίνωσε ότι είναι έτοιμη να καταθέσει προσφυγή σε περίπτωση που δεν σημειωθεί ορατή πρόοδος στις επιχειρηματικές πρακτικές της Κορέας και στη συνέχεια να προσφύγει στον ΠΟΕ. Η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας ανακοίνωσε ότι εξετάζει το ενδεχόμενο κατάθεσης προσφυγής στον ΠΟΕ εναντίον των ανταγωνιστικών πρακτικών που ακολουθεί η Κορέα. Το Συμβούλιο Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Αμερικής (SCA) το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου 50 μικρότερα αμερικανικά ναυπηγεία ζήτησε από τον Εκπρόσωπο Εμπορίου των ΗΠΑ να υποστηρίξει τις κοινοτικές προσπάθειες εφόσον τα αμερικανικά ναυπηγεία καταγράφουν ολοένα περισσότερες απώλειες εξαγωγικών συμβολαίων ναυπήγησης μικρών ναυτικών σκαφών και πλωτών κατασκευών έναντι των κορεατικών ναυπηγείων. Παρότι δεν έχουν διεξαχθεί λεπτομερείς έρευνες στα συγκεκριμένα κομμάτια της αγοράς οι τιμές προσφοράς της Κορέας θεωρούνται παράλογα χαμηλές.
- Πραγματοποιήθηκαν δυο συναντήσεις με αντιπροσώπους του ΔΝΤ, η μία κατόπιν αιτήματος της γερμανικής κυβέρνησης με τον Διευθυντή του Τμήματος Ασίας και Ειρηνικού του ΔΝΤ και η δεύτερη στην Κορέα ανάμεσα στην Επιτροπή και στον τοπικό αντιπρόσωπο του ΔΝΤ. Και στις δυο συναντήσεις οι αντιπρόσωποι του ΔΝΤ επανέλαβαν την επίσημη θέση του ΔΝΤ σύμφωνα με την οποία το ΔΝΤ δεν παρακολουθεί τομεακές δραστηριότητες και κατά συνέπεια δεν έχει στην κατοχή του κανένα στοιχείο πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού, κατευθυνόμενου δανεισμού και κρυφών επιδοτήσεων προς ναυπηγεία της Κορέας. Αντιθέτως, το ΔΝΤ είναι πεπεισμένο ότι η Κορέα έχει επιδείξει αξιοσημείωτη ανάκαμψη από την κρίση του 1997 και ότι η αναδιάρθρωση της οικονομίας με προσανατολισμό στην αγορά έχει ουσιαστικά ξεκινήσει. Όπως συμφωνήθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

παρέσχε συμπληρωματικές πληροφορίες στο ΔΝΤ μαζί με ορισμένα πιο συγκεκριμένα ερωτήματα που θα βοηθήσουν το ΔΝΤ να ερευνήσει τη νομιμότητα των οικονομικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί ανάμεσα στα ναυπηγεία της Κορέας και στα πιστωτικά τραπεζικά ιδρύματα. Αναμένεται η απάντηση του ΔΝΤ.

- Η τρέχουσα κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας αποτέλεσε επίσης το αντικείμενο της συνεδρίασης της Ομάδας Εργασίας 6 του ΟΟΣΑ τον Δεκέμβριο του 1999 στο Παρίσι. Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν εκ μέρους της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκειμένου να επιτευχθεί μία κοινή αναγνώριση των προβλημάτων που υπάρχουν με την Κορέα, δεν σημειώθηκε αισθητή πρόοδος. Οι συνομιλίες θα συνεχιστούν σε μια μελλοντική συνεδρίαση την άνοιξη του 2000, με βάση πρόταση της Ιαπωνίας για την εξεύρεση τρόπων και μέσων σταθεροποίησης της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει την εν λόγω πρωτοβουλία της Ιαπωνίας.

2. ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από την υποβολή της πρώτης έκθεσης, μικρή πρόοδος έχει σημειωθεί όσον αφορά την ανάλυση της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ναυπηγικού δυναμικού. Οι τρεις μεγαλύτερες ενώσεις ναυπηγικών βιομηχανιών, η AWES (Ενωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών Ναυπήγησης και Επισκευής Πλοίων) και η SAJ (Ενωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών Ιαπωνίας) από τη μια πλευρά και η KSA (Ενωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών Κορέας) από την άλλη, δεν συμφωνούν σχετικά με το μέγεθος της διαφοράς και προβλέπουν διαφορετικά επίπεδα για τη μελλοντική προσφορά και ζήτηση. Ωστόσο, και οι δύο πλευρές συμφωνούν ότι η διαφορά ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση πρόκειται να διευρυνθεί μέσα στα επόμενα χρόνια λόγω της αυξανόμενης παραγωγικότητας των ναυπηγείων, της μεταστροφής των δραστηριοτήτων ορισμένων ναυπηγείων από τις επισκευές στις ναυπηγήσεις νέων σκαφών, καθώς και λόγω της εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά, όπως η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Είναι δύσκολο να προβλεφθεί κατά πόσο αυτό το επιπλέον δυναμικό μπορεί να καλυφθεί εν μέρει από μία αύξηση της ζήτησης. Ενώ η ηλικιακή διάρθρωση του υφιστάμενου στόλου και η επικείμενη ευρωπαϊκή νομοθεσία για την επίσπευση της σταδιακής κατάργησης των δεξαμενόπλοιων που δεν θεωρούνται τεχνικά ασφαλή αποτελούν ενδείξεις αύξησης της μελλοντικής ζήτησης, η αύξηση αυτή μπορεί να αντισταθμιστεί από τη βραδεία ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας ή την επιβράδυνση της ανάπτυξης της αμερικανικής οικονομίας. Επιπλέον, δεν μπορεί να συναχθεί ότι θα αντικατασταθούν όλα τα πλοία μιας συγκεκριμένης ηλικίας, καθώς ορισμένα από αυτά κατασκευάστηκαν για κερδοσκοπικούς λόγους και τα δεν θα έπρεπε ποτέ να είχαν τεθεί σε κυκλοφορία. Όπως αναφέρεται και στην πρώτη αναφορά, η τεράστια πτώση των τιμών των πλοίων από το 1997 οδήγησε και πάλι σε κερδοσκοπικές παραγγελίες και είναι προφανές ότι αυτά τα επιπλέον πλοία θα περιορίσουν τη μελλοντική ζήτηση. Άλλος ένας σημαντικός παράγοντας θα είναι η τιμή του πετρελαίου, η οποία σε ένα ορισμένο επίπεδο είναι δυνατόν να πυροδοτήσει τη λήψη μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας και κατ' επέκταση να οδηγήσει στη μείωση των αναγκών θαλάσσιων μεταφορών.

Σήμερα, το σύνολο του ναυπηγικού δυναμικού παγκοσμίως ανέρχεται περίπου σε 21 εκατ. cgt (αντισταθμιστική ολική χωρητικότητα, μία καταμέτρηση η οποία συνδυάζει το μέγεθος του πλοίου και την ειδική κατασκευαστική προσπάθεια ανά τύπο κατασκευής πλοίου· πηγή: ΟΟΣΑ και AWES). Η συνολική νέα ναυπηγική παραγωγή ήταν 16,4 εκατ. cgt το 1999 μετά από 17,2 εκατ. cgt το 1998 και 16,4 εκατ. cgt το 1997 (πηγή: Lloyd's Register of Shipping) γεγονός που σημαίνει ότι η ζήτηση είναι πράγματι σημαντικά μικρότερη από την προσφορά και δεν πρέπει να αναμένεται σημαντική αύξηση στις τιμές κατασκευής νέων πλοίων λόγω αυξημένης ζήτησης, τουλάχιστον όχι βραχυπρόθεσμα.

2.1. Μερίδια αγοράς

Μία ολοκληρωμένη ανάλυση της κατάστασης της αγοράς στη ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί την εξέταση τριών σειρών δεδομένων:

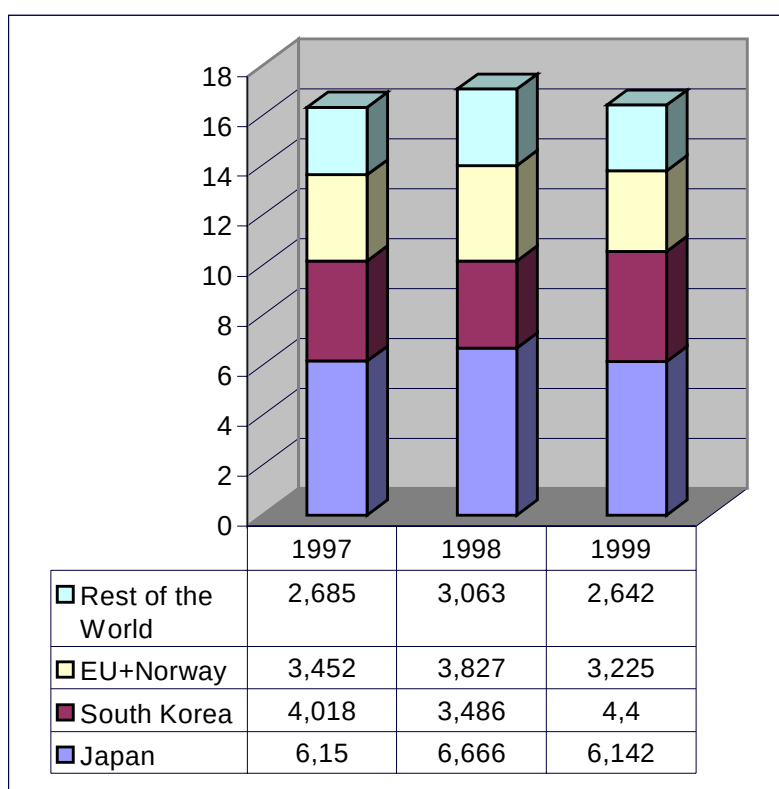
- Ολοκληρωθέντα και παραδοθέντα πλοία, ως δείκτης της πραγματικής ναυπηγικής παραγωγής. Τα στοιχεία αυτά που συνδέονται με την παραγωγή αντιπροσωπεύουν την εκτέλεση παλαιότερων παραγγελιών.

- Βιβλία παραγγελιών, ως δείκτης της αναμενόμενης μεσοπρόθεσμης παραγωγής. Αυτά τα στοιχεία παρουσιάζουν τον επιβεβαιωμένο όγκο εργασιών του ναυπηγείου για τα επόμενα 1 έως 2 έτη.
- Νέες παραγγελίες, ως δείκτης της αναμενόμενης μακροπρόθεσμης παραγωγής. Αυτά τα στοιχεία αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση που επικρατεί στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα των κερδοσκοπικών κινήσεων και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ανάλυση των μετατοπίσεων των μεριδίων της αγοράς.

Καθώς η παρούσα έκθεση δεν μπορεί να καλύψει ολόκληρη την ιστορία της ναυπηγικής αγοράς, η συγκεκριμένη ανάλυση περιορίζεται στην περίοδο 1997 έως 1999 όταν οι επιπτώσεις της μαζικής επέκτασης των κορεατικών ναυπηγείων και η επακόλουθη οικονομική κρίση άρχισαν να γίνονται αισθητές στην παγκόσμια αγορά.

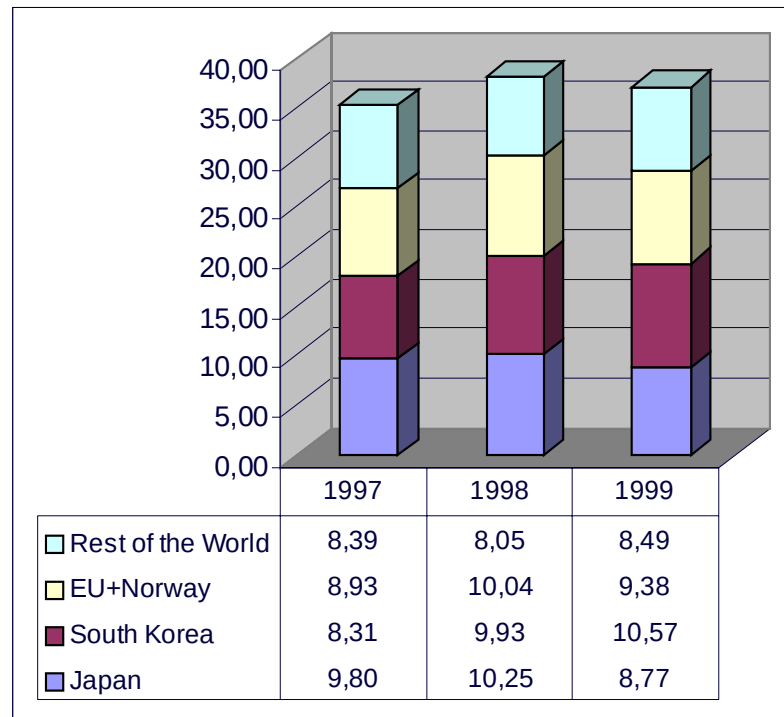
Τα ακόλουθα διαγράμματα παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη των παραδόσεων, των βιβλίων παραγγελιών και των νέων παραγγελιών με βάση τη χωρητικότητα cgt και ανά βασική ναυπηγική περιφέρεια. Το κάθε διάγραμμα συνοδεύεται από σύντομη ανάλυση.

Διάγραμμα 1 - Αποπερατώσεις 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά περιφέρεια (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)



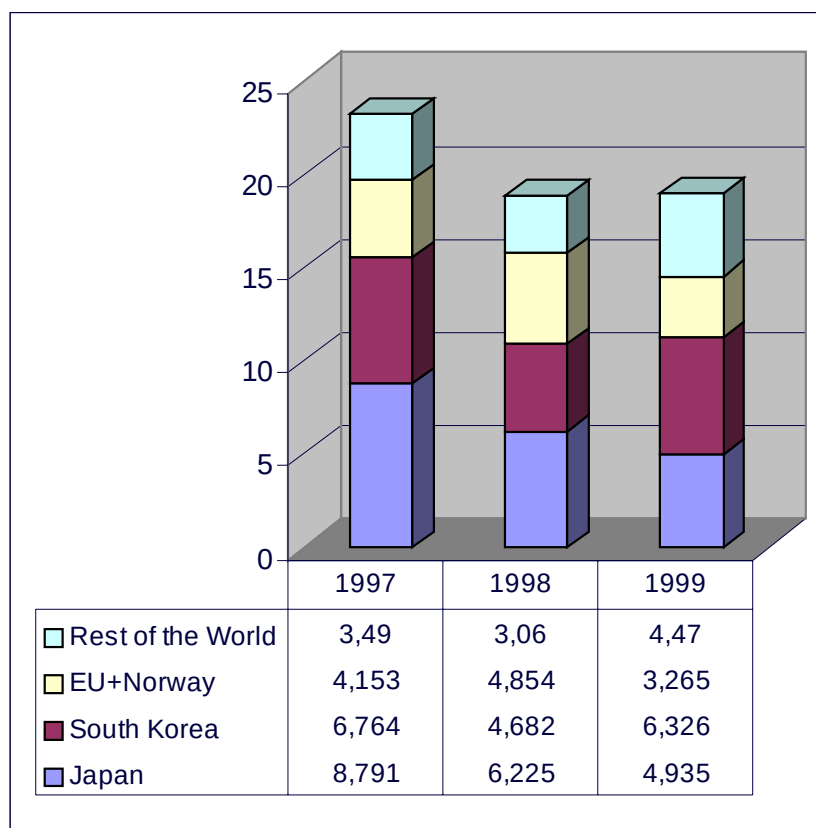
Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην πρώτη έκθεση, το 1998 ήταν μια εξαιρετική χρονιά για την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία δεδομένου ότι η οικονομική κρίση στη Νότια Κορέα παρεμπόδισε τη παραγωγή πλοίων και τη λήψη παραγγελιών από την Κορέα. Ωστόσο, όσον αφορά τις αποπερατώσεις, το μερίδιο της Κορέας παρουσιάζει αυξητική τάση μολονότι η συνολική παραγωγή παραμένει σχετικά σταθερή, αλλά σε καμία περίπτωση δεν προσεγγίζει το υπολογιζόμενο ναυπηγικό δυναμικό των περίπου 21 εκατ. cgt. Το «πλεονάζον δυναμικό» πρέπει να υπολογίζεται περίπου στο 20-25% της πραγματικής παραγωγής.

Διάγραμμα 2 - Βιβλία παραγγελιών 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά περιφέρεια (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)



Μεταξύ 1997 και 1999 ο συνολικός όγκος των βιβλίων παραγγελιών παρουσίασε αύξηση περίπου 5% και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εν λόγω αύξηση ωφέλησε βασικά μόνο τους κορεάτες ανταγωνιστές. Η Ιαπωνία αντιμετωπίζει πρόβλημα συρρικνούμενου όγκου παραγγελιών, ενώ η ΕΕ κατάφερε να διατηρήσει το μερίδιό της σε ένα συγκριτικά υψηλό επίπεδο. Ωστόσο, η Κορέα αύξησε τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών της περίπου κατά 27%, ενώ τα ναυπηγεία της ΕΕ αύξησαν τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών τους σύμφωνα με τη γενική τάση μόνο κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος. Η συρρίκνωση του όγκου των βιβλίων παραγγελιών αποτελεί ένδειξη επιδείνωσης της επιχειρηματικής κατάστασης μεσοπρόθεσμα και εάν συμπεριληφθούν οι επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τις νέες παραγγελίες, μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την μελλοντική κατάσταση του εμπορίου.

Διάγραμμα 3 - Νέες παραγγελίες 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά περιφέρεια (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)

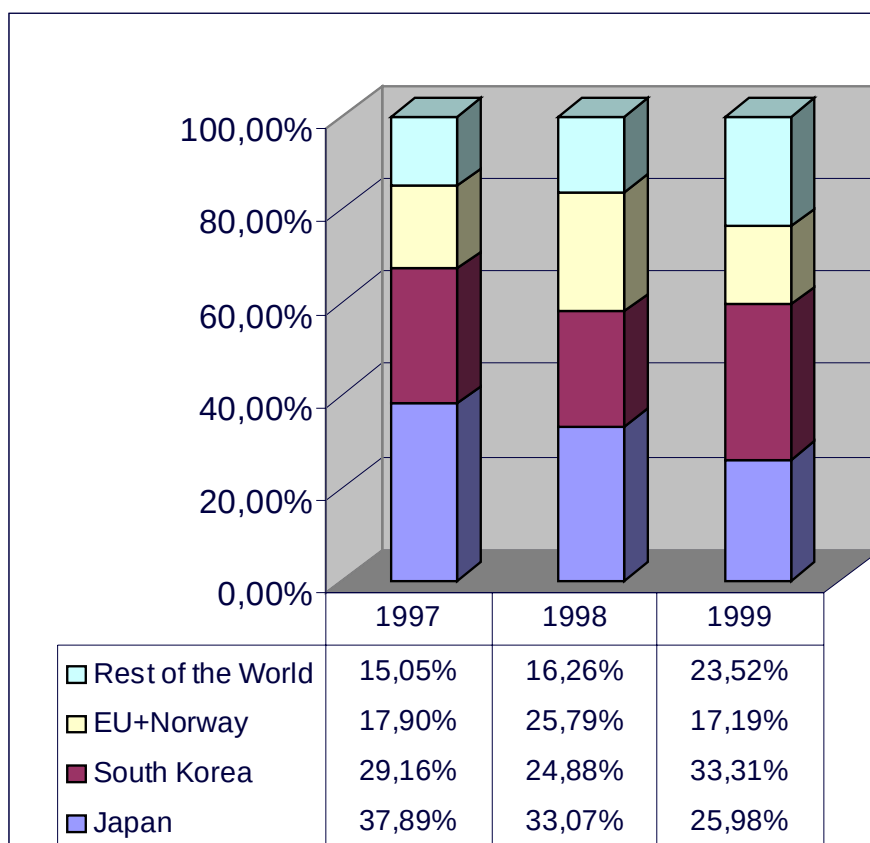


Όσον αφορά τις δηλωμένες νέες παραγγελίες, οι οποίες αποτελούν τον βασικό δείκτη της πραγματικής κατάστασης της αγοράς, η εικόνα αλλάζει σημαντικά. Συγκεκριμένα η Ιαπωνία έχει χάσει μερίδιο της αγοράς από την Κορέα καταγράφοντας λιγότερες παραγγελίες, ακόμη και κατά τη διάρκεια του εξαιρετικού έτους 1998, όταν τα ναυπηγεία της Κορέας αντιμετώπιζαν προβλήματα στον ανταγωνισμό των παραγγελιών. Οι γενικές τάσεις υποδηλώνουν φανερά ότι οι ναυπηγικές βιομηχανίες της Κορέας έχουν κατακτήσει μερίδια της αγοράς στις νέες παραγγελίες, γεγονός που έχει σημειωθεί κυρίως εις βάρος της Ιαπωνίας (μείον 44% σε cgt στο διάστημα 1997-1999), ενώ στην ΕΕ υπήρξε μείωση των νέων παραγγελιών ανάλογη με τη γενική τάση (μείον 18% σε cgt κατά την ίδια περίοδο). Ενώ τα κοινοτικά ναυπηγεία «αντέχουν» ακόμη, λόγω των σχετικά καλών βιβλίων παραγγελιών τους (παρότι η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική ανά ναυπηγείο) και λόγω της χαμηλότερης αξίας του ευρώ σε σχέση με το αμερικανικό δολάριο, τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας σε γενικές γραμμές αντιμετωπίζουν μία κατάσταση κατά την οποία τα βιβλία παραγγελιών ολοένα και αδειάζουν, χωρίς ταυτόχρονα να εισέρχονται νέες παραγγελίες που να επαρκούν για τη διατήρηση της παραγωγής στα προηγούμενα επίπεδα. Το γεγονός αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μία μακροπρόθεσμη μετατόπιση μεριδίων της αγοράς από την Ιαπωνία στην Κορέα και, σε μικρότερη έκταση, από την ΕΕ στην Κορέα.

Είναι φανερό ότι η άνθιση της παραγωγής κρουαζιερόπλοιων, τα οποία χαρακτηρίζονται από σχετικά υψηλές τιμές cgt, έχει σταθεροποιήσει τη συνολική κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι επί του παρόντος μόνο 9 ναυπηγεία της ΕΕ (επί συνόλου περίπου 150) δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα και ότι ο αριθμός των ναυπηγείων που

μπορούν εύκολα να μεταστρέψουν τις εργασίες τους προς τον τομέα της κατασκευής κρουαζιερόπλοιων είναι περιορισμένος λόγω τεχνικών και εμπορικών περιορισμών. Επιπλέον, είναι γνωστό ότι τα κορεατικά και τα ιαπωνικά ναυπηγεία επιδιώκουν ενεργά την προσέλκυση παραγγελιών κρουαζιερόπλοιων (η Ιαπωνία φαίνεται ότι προσπαθεί να αντισταθμίσει την απώλεια παραγγελιών προς την Κορέα με την διείσδυση σε άλλα τμήματα της αγοράς). Από τη στιγμή που η αγορά θα σιγουρευτεί σχετικά με την έγκαιρη και ικανοποιητικής ποιότητας παραγωγή κρουαζιερόπλοιων από τα ασιατικά ναυπηγεία, αυτή η εξειδικευμένη ευρωπαϊκή αγορά θα αντιμετωπίσει σίγουρα προκλήσεις και το σύνολο των μεριδίων αγοράς της ΕΕ ίσως παρουσιάσει περαιτέρω συρρίκνωση. Ενώ η παραπάνω ανάλυση φαίνεται να δείχνει ότι τα ναυπηγεία της ΕΕ διατηρούν μια συγκριτικά καλή θέση (παρότι αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι οι εργασίες είναι επικερδείς), η κατάσταση σε συγκεκριμένα κράτη μέλη και για συγκεκριμένα ναυπηγεία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, ανάλογα με το χαρτοφυλάκιο των προϊόντων τους. Εκείνα που απειλούνται περισσότερο είναι τα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία που επικεντρώνονται στην κατασκευή εμπορικών πλοίων εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν προϊόντα ή τα πλοία μεταφοράς αερίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτά τα ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να αντισταθμίσουν την απώλεια μεριδίου της αγοράς μέσω της κατασκευής μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή μέσω της σύναψης συμβάσεων με το Ναυτικό, ακόμη και αν η γενική ανταγωνιστικότητά τους από άποψη παραγωγικότητας είναι καλή, με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να έχουν ήδη πτωχεύσει. Οι πρόσφατες εξελίξεις στο Harland και στο Wolff στην πόλη του Belfast φανερώνουν ότι τα μεγαλύτερα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν και αυτά παρόμοια προβλήματα, ειδικότερα όταν δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ορισμένες παραγγελίες στρατηγικής σημασίας και δεν κατορθώνουν να αποκτήσουν πρόσβαση σε άλλα τμήματα της αγοράς εξαιτίας του ανταγωνισμού από την Κορέα.

Διάγραμμα 4 - Μεριδία αγοράς για τις νέες παραγγελίες σε ποσοστιαίες αναλογίες και βάσει cgt, 1997 - 1999 (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)



Εξετάζοντας την εξέλιξη των μεριδίων της αγοράς σε ποσοστιαίες αναλογίες-cgt είναι ολοφάνερη η δυνατή ανάκαμψη της Νότιας Κορέας μετά το προβληματικό 1998. Τα ναυπηγεία της ΕΕ δεν κατάφεραν να διατηρήσουν την πλεονεκτική θέση που κατέλαβαν το 1998 λόγω της οικονομικής αστάθειας στην Κορέα. Η Κίνα επίσης ωφελήθηκε, εξασφαλίζοντας μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς, αλλά αυτό ήταν επιλεκτικό, όπως θα εξηγηθεί στο επόμενο κεφάλαιο. Το 1999 η Κορέα εξασφάλισε το 33,3% του συνόλου των νέων παραγγελιών, η Ιαπωνία το 26,0%, η ΕΕ το 17,2% και οι υπόλοιπες χώρες το 23,5%. Το γεγονός αυτό καθιστά σήμερα την Κορέα τη μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα παγκοσμίως.

Τον Ιανουάριο του 2000 η Κορέα σημείωσε ακόμη μεγαλύτερη αύξηση στη λήψη παραγγελιών: το 65% του συνόλου των παγκόσμιων παραγγελιών πλοίων τον Ιανουάριο έγινε στα ναυπηγεία της Κορέας, αντιπροσωπεύοντας το 72% του συνολικού όγκου cgt. Η ΕΕ εξασφάλισε μόλις ένα 7% σε όρους cgt και η Ιαπωνία βρέθηκε στο 10% (πηγή: Lloyd's Register of Shipping). Τον Φεβρουάριο του 2000 η κατάσταση για την ΕΕ βελτιώθηκε σημαντικά (29% του μεριδίου της αγοράς σε cgt), λόγω ενός αριθμού παραγγελιών εξειδικευμένων πλοίων. Η Ιαπωνία ωστόσο δεν κατάφερε να συγκεντρώσει μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το σύνολο των παραγγελιών μειώθηκε κατά 44% σε σχέση με τον Ιανουάριο. Οι παραγγελίες αφορούν κυρίως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου Postpanamax, ένα τύπο που επινοήθηκε στην Ευρώπη το 1988 και ο οποίος έως πρόσφατα αποτελούσε κυρίαρχο αντικείμενο των ναυπηγείων της ΕΕ και της Ιαπωνίας. Αυτός ο τύπος πλοίου θεωρείται ευρέως ως «ο βασιλιάς» των μελλοντικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και αντιπροσωπεύει μία νέα

οικονομική διάσταση στο πλαίσιο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, λόγω του μεγέθους και της αποδοτικότητάς του. Ως εκ τούτου, η διατήρηση της κυριαρχίας στην κατασκευή τέτοιων πλοίων είναι προς όφελος των στρατηγικών ναυτιλιακών συμφερόντων της ΕΕ. Επιπλέον, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου Postpanamax είναι προϊόν των πλέον σύγχρονων και τεχνολογικά προηγμένων ναυπηγείων της ΕΕ και εάν αυτά τα ναυπηγεία δεν μπορούν να προσελκύσουν τέτοιες παραγγελίες, τότε τα αίτια πρέπει να αναζητηθούν εκτός του ζητήματος της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας αυτής καθεαυτής.

2.2. Εξέλιξη των τιμών

Πίνακας 1 - Εξέλιξη των τιμών νεότευκτων πλοίων (ετήσια μέσα ποσοστά σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ)

	1997	1998	1999
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Panamax	53,0	42,0	38,0
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 1.100 TEU	20,0	18,0	17,5
Δεξαμενόπλοια VLCC	83,0	72,5	70,0
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Capesize	40,5	33,0	37,0
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax	27,0	20,0	22,8
Πλοία διπλού καταστρώματος (Tweendecker) νεκρού βάρους 15.000 κόρων	16,5	14,0	13,0

Πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor

Πίνακας 2 - Εξέλιξη των τιμών νεότευκτων πλοίων (ποσοστιαίες ετήσιες μεταβολές)

	1997/1998	1998/1999	1997/1999
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Panamax	-20.75%	-9.52%	-28.30%
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 1.100 TEU	-10.00%	-2.78%	-12.50%
Δεξαμενόπλοια VLCC	-12.65%	-3.45%	-15.66%
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Capesize	-18.52%	12.12%	-8.64%
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax	-25.93%	14.00%	-15.56%
Πλοία διπλού καταστρώματος (Tweendecker) νεκρού βάρους 15.000 κόρων	-15.15%	-7.14%	-21.21%

Εξετάζοντας τις μέσες τιμές συγκεκριμένων σημαντικών τύπων πλοίων κατά το διάστημα 1997-1999 είναι φανερό ότι η αυξημένη ζήτηση που σημειώθηκε από το 1998 έως το 1999 (βλ. διάγραμμα 3) σε γενικές γραμμές δεν είχε καμία θετική επίπτωση στις τιμές. Κατά (αριθμητικό) μέσο όρο οι τιμές των νέων πλοίων μειώθηκαν κατά 17% από το 1997.

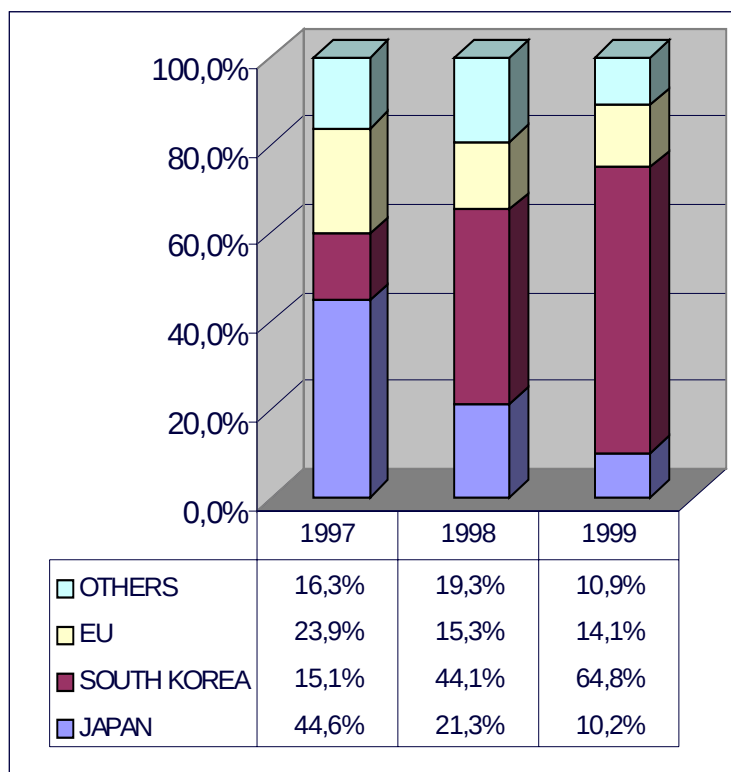
Αξιοσημείωτες εξαιρέσεις αποτελούν τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην τύπου Capesize και Panamax, τα οποία από το 1998 έχουν σημειώσει ελαφρά αύξηση των τιμών τους κατά 12% και 14%, αντιστοίχως. Παρά ταύτα, οι τιμές των συγκεκριμένων τύπων πλοίων εξακολουθούν να είναι σημαντικά χαμηλότερες σε σχέση με το 1997. Τα αίτια αυτής της τάσης των τιμών των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην μπορούν να αναζητηθούν στην κατάσταση του ναυπηγείου Halla στη Νότια Κορέα, το οποίο επικεντρώνεται στην παραγωγή τέτοιων πλοίων. Το Halla έχει διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών με την προσφορά υπερβολικά χαμηλών τιμών προκειμένου να καλύψει το τεράστιο δυναμικό που δημιούργησε στις εγκαταστάσεις παραγωγής Samho. Όπως φαίνεται στο παράρτημα II της πρώτης έκθεσης, το Halla αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες από το 1997. Για την επίλυση των εν λόγω προβλημάτων και τη διάσωση του ναυπηγείου, ο όμιλος επιχειρήσεων της Hyundai σύναψε με το ναυπηγείο συμφωνία διοικητικής συνεργασίας, σύμφωνα με την οποία η Hyundai θα αναλάμβανε την ευθύνη της διοίκησης με αντάλλαγμα ένα προκαθορισμένο μερίδιο των μελλοντικών κερδών. Επιπλέον, το Halla θα επετύγχανε μεγαλύτερη μείωση των δανειοδοτικών του υποχρεώσεων μέσω των εγχώριων πιστωτικών οργανισμών (επί το πλείστον τράπεζες ελεγχόμενες από την κυβέρνηση) πριν από την πλήρη ανάληψή του από τη Hyundai. Στο πλαίσιο αυτό, η Hyundai απαίτησε από το Halla τη διαπραγμάτευση των τιμών πλοίων που θεωρούνταν πολύ χαμηλές ακόμη και για τα επίπεδα της Κορέας. Δεν έχει γίνει γνωστό κατά πόσον το Halla πέτυχε στην επαναδιαπραγμάτευση των τιμών, αλλά πάντως το γεγονός αυτό ίσως είχε επιπτώσεις στις τιμές των συγκεκριμένων τύπων πλοίων.

Σε όλους του υπόλοιπους σημαντικούς τύπους πλοίων σημειώθηκε περαιτέρω διάβρωση των τιμών, οι οποίες στο τέλος του 1999 είναι και πάλι χαμηλότερες σε σχέση με ετήσιους μέσους όρους ορισμένων τύπων πλοίων (πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην τύπου Capesize: 35 εκατ. δολάρια ΗΠΑ· πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην τύπου Panamax: 22 εκατ. δολάρια ΗΠΑ· VLCC: 69 εκατ. δολάρια ΗΠΑ [τιμές Δεκεμβρίου 1999· πηγή: Clarkson World Shipyard Monitor]).

2.3. Το τμήμα της αγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Όπως αναλύθηκε στην πρώτη έκθεση, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύουν σε cgt το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας και κατά το παρελθόν αποτελούσαν βασικό προϊόν των ναυπηγείων της Ιαπωνίας και της ΕΕ. Στην πρώτη έκθεση αναφερόταν επίσης ότι από το 1997 τα ναυπηγεία της Κορέας διείσδυσαν σε μεγάλο βαθμό στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η τάση αυτή συνεχίστηκε και αναφορικά με το συγκεκριμένο κομμάτι της αγοράς η κατάσταση έχει ως εξής:

Διάγραμμα 5 - Μεριδία αγοράς για τις νέες παραγγελίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σε ποσοστιαίες αναλογίες και βάσει cgt, 1997 - 1999 (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)



Η Νότια Κορέα εδραίωσε την κυρίαρχη θέση της στον τομέα της κατασκευής πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση των μεριδίων αγοράς της ΕΕ και της Ιαπωνίας. Επίσης, έχει κερδίσει μερίδια αγοράς και από την ομάδα των «λοιπών», η οποία στο εν λόγω τμήμα αντιπροσωπεύεται από χώρες όπως η Κίνα, η Ταϊβάν και η Πολωνία. Παρότι το μεγαλύτερο μέρος του μεριδίου της αγοράς που κέρδισε φαίνεται ότι αποκτήθηκε εις βάρος των ιαπωνικών ναυπηγείων, πρέπει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των σχετικών παραγγελιών προέρχεται από φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ. Στο μεταξύ, τα επίπεδα των τιμών έχουν μειωθεί ακόμη περισσότερο, όπως περιγράφεται παραπάνω, γεγονός που οδήγησε δυο ιαπωνικές εταιρείες που διατηρούν γραμμές πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (K-Line και NYK) να δώσουν μεγάλες παραγγελίες στην Κορέα. Δεδομένης της παραδοσιακής προτίμησης των Ιαπώνων για παραγγελίες στην εγχώρια αγορά τους, αυτό αποδεικνύει ολοφάνερα το γεγονός ότι οι χαμηλές τιμές που προσφέρει η Κορέα έχουν αλλάξει ριζικά την αγορά. Η θέση της ΕΕ φαίνεται ότι συνεχώς αποδυναμώνεται στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς, με μια ελαφρά μόνο αντιστάθμιση λόγω της πτώσης της αξίας του ευρώ κατά 20% από τον Ιανουάριο του 1999. Με την υπερτίμηση του γιεν το περασμένο έτος τα προβλήματα των ναυπηγείων της Ιαπωνίας έχουν οξυνθεί ακόμη περισσότερο. Δεν πρέπει να παραβλεφθεί το γεγονός ότι μια ενδεχόμενη υπερτίμηση του ευρώ θα φέρει τάχιστα τη ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ σε μια εξίσου δραματική θέση με εκείνη των ναυπηγείων της Ιαπωνίας. Από την άλλη πλευρά, μια υπερτίμηση του won της Κορέας δεν είναι απαραίτητο ότι θα προκαλέσει μετατόπιση μεριδίων της αγοράς εκτός Κορέας εάν δεν συνοδεύεται από αλλαγή συμπεριφοράς εκ μέρους των ναυπηγείων της Κορέας.

2.4. Συμπεράσματα

Η γενική ανάλυση της αγοράς που επιχειρήθηκε σε αυτή τη δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιβεβαιώνει τα πορίσματα της πρώτης έκθεσης, ότι δηλαδή:

- Στην ναυπηγική αγορά υφίσταται πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, αλλά σχετικά με το θέμα αυτό και τις επιπτώσεις του στην κατάσταση της αγοράς δεν υπάρχει καμία ανάλυση για την οποία να συμφωνούν από τη μια πλευρά η Ιαπωνία και η ΕΕ και από την άλλη η Κορέα. Ωστόσο, στο πλαίσιο των «Εγκεκριμένων Πρακτικών» η Κορέα για πρώτη φορά αναγνώρισε την αναγκαιότητα αντιμετώπισης του προβλήματος.
- Η επέκταση της παραγωγικής ικανότητας στη Νότια Κορέα, ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1994 έως 1996 υπήρξε ο βασικός λόγος για τη συνεχή και αύξουσα κατάσταση ανισορροπίας. Παρά το γεγονός ότι τρεις κορεατικοί όμιλοι που δραστηριοποιούνται στη ναυπηγική βιομηχανία (Hyundai, Daewoo και Samsung) ανακοίνωσαν πρόσφατα τη μείωση των δραστηριοτήτων τους στον ναυπηγικό τομέα προκειμένου να επικεντρωθούν περισσότερο σε άλλους βιομηχανικούς τομείς και να «βελτιώσουν την αποδοτικότητα του ομίλου», αυτό δεν σημαίνει περικοπές στην παραγωγική ικανότητα, σύμφωνα την Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Κορέας. Τουλάχιστον όσον αφορά τη Hyundai Mipo, οι ενδείξεις οδηγούν προς την κατεύθυνση της ενεργοποίησης της υπάρχουσας ναυπηγικής επισκευαστικής ικανότητας για την ναυπήγηση νέων πλοίων. Επιπλέον, η Hyundai πρόκειται να διευρύνει περαιτέρω τη ναυπηγική της ικανότητα με την ένταξη των προβληματικών ναυπηγείων Halla/Samho στις ναυπηγικές δραστηριότητες του ομίλου της. Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι το Samho πρόκειται να θέσει πάλι σε λειτουργία τη δεύτερη δεξαμενή ναυπήγησης που διαθέτει μετά από έντονη ζήτηση συγκεκριμένων τύπων πλοίων.
- Οι τιμές μειώθηκαν περαιτέρω, ιδιαίτερα για τους τύπους πλοίων τους οποίους ανταγωνίζεται επιθετικά η Κορέα, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ζήτησης και τη μαζική μετατόπιση μεριδίων της αγοράς προς τα ναυπηγεία της Κορέας. Η σημαντικότερη μετατόπιση μεριδίων της αγοράς σημειώθηκε σε σχέση με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου σήμερα η Κορέα κατέχει κυρίαρχη θέση, ειδικότερα όσον αφορά τα μεγαλύτερα και τεχνολογικά πιο προηγμένα πλοία.
- Η επέκταση της Κορέας έχει πραγματοποιηθεί σε βάρος όλων των υπολοίπων σημαντικών ναυπηγικών περιφερειών, με τις μεγαλύτερες απώλειες σε βάρος της Ιαπωνίας. Η κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ παραμένει κρίσιμη, με μια ελαφρά αντιστάθμιση από την άνθιση του τομέα των κρουαζιερόπλοιων, τα σχετικά καλά βιβλία παραγγελιών και την υποτίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ.

3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

3.1. Μελέτη σχετικά με την παρακολούθηση της ναυπηγικής αγοράς

Για τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέφυγε σε συμβούλους των οποίων οι υπό εξέλιξη μελέτες παρουσίασαν μία προσομοίωση ανάλυσης κόστους, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχετικών στοιχείων κόστους τόσο της άμεσης κατασκευής πλοίων όσο και του ναυπηγείου γενικότερα. Η προσομοίωση βασίζεται σε στοιχεία κόστους τα οποία καλύπτουν το άμεσο κόστος (υλικά, εργατικά, εξοπλισμός, κλπ.) και το έμμεσο κόστος (χρηματοδότηση του πλοίου και του εξοπλισμού παραγωγής, πάγια έξοδα, ασφάλεια, κλπ.). Η υπολογισθείσα τιμή κατασκευής περιλαμβάνει επίσης 5% περιθώριο κέρδους. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την προσομοίωση κόστους περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της πρώτης έκθεσης.

Η προσομοίωση κόστους δεν αποτελεί μία *παρέκταση* του κόστους ναυπήγησης στην ΕΕ, όπως υποστήριξαν η ναυπηγική βιομηχανία και η κυβέρνηση της Κορέας. Αποτελεί μάλλον μία συστηματική ανασύνθεση του κόστους συγκεκριμένων παραγγελιών σε συγκεκριμένα ναυπηγεία. Συγκριτικά στοιχεία που δόθηκαν από τη ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας, σχετικά με τα επίπεδα των ημερομισθίων, τα πάγια έξοδα ή την παραγωγικότητα των ναυπηγείων επιβεβαιώνουν τις υποθέσεις που χρησιμοποιήθηκαν στην προσομοίωση κόστους. Ενώ, για παράδειγμα, η Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Κορέας υπολογίζει το μέσο επίπεδο των πάγιων εξόδων των κορεατικών ναυπηγείων ως το 13% του λειτουργικού κόστους, η προσομοίωση κόστους χρησιμοποιεί συγκεκριμένους αριθμούς για κάθε ναυπηγείο που συμπεριέλαβε η έρευνα, οι οποίοι κυμαίνονται μεταξύ 7,5 και 18%. Για τα μεγάλα ναυπηγεία της Κορέας τα πάγια έξοδα υπολογίζεται ότι αγγίζουν το 10,2 έως 10,9% (ήτοι χαμηλότερα από ό,τι είχε υπολογίσει η ίδια η Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Κορέας).

Στη συνέχεια της μελέτης συγκεντρώθηκαν νέα στοιχεία, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την επαλήθευση προηγούμενων ερευνών κόστους. Συνεπώς, για τις εννέα παραγγελίες που εξετάστηκαν στην πρώτη έκθεση έγιναν εκ νέου υπολογισμοί, όπου ήταν απαραίτητο, και τα νέα πορίσματα παρατίθενται κατωτέρω. Όπως ήδη αναφέρθηκε και στην πρώτη έκθεση, όλες οι παράμετροι υπολογίστηκαν «συντηρητικά» προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το ελάχιστο κόστος που έχει υπολογιστεί για συγκεκριμένα έργα δεν θα αμφισβητηθεί. Προς το παρόν, η προσομοίωση ανάλυσης κόστους δεν περιλαμβάνει εκτίμηση των πληθωριστικών επιπτώσεων, εφόσον κάτι τέτοιο θα ήταν άκρως κερδοσκοπικό για τις παραγγελίες που γίνονται τώρα αλλά πρόκειται να εκτελεστούν μέσα στα επόμενα χρόνια (πράγμα χαρακτηριστικό για τα ναυπηγικά συμβόλαια). Ωστόσο, έχει ληφθεί υπόψη κάθε διαπιστωμένη αλλαγή στο κόστος εργασίας, στις συναλλαγματικές ισοτιμίες ή στην κατάσταση του χρέους των εξεταζόμενων ναυπηγείων. Αυτό ισχύει κυρίως για τα ναυπηγεία που έχουν επωφεληθεί από χρεοστάσια και αφέσεις χρεών (π.χ. η Daewoo Heavy Industries ή οι επιχειρήσεις Halla Engineering and Heavy Industries [που σήμερα λειτουργούν ως Samho Heavy Industries]).

Τόσο η μελέτη όσο και η παρούσα έκθεση δεν αποσκοπούν στην εκτίμηση του κατά πόσον τα ναυπηγεία της Κορέας ή των άλλων ασιατικών χωρών είναι γενικά επικερδή. Δεδομένης της περιορισμένης διάθεσης ενοποιημένων λογαριασμών για τα κορεατικά ναυπηγεία, μια τέτοιου είδους διαπίστωση είναι σχεδόν αδύνατο να

επιτευχθεί. Ωστόσο η εκτίμηση ότι η συνεχιζόμενη λειτουργία των κορεατικών ναυπηγείων, ως γεγονός, αποτελεί απόδειξη αποδοτικότητας θα ήταν εξίσου λανθασμένη, εφόσον η διάρθρωση της κορεατικής οικονομίας γενικά και οι όμιλοί της ειδικότερα έχουν προσφέρει πολλές δυνατότητες για την κάλυψη ζημιών. Ωστόσο, η ορθή εφαρμογή νέων λογιστικών πρακτικών θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση της διαφάνειας. Μόνο για εταιρείες που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον τομέα της ναυπηγικής και όπου οι έρευνες καλύπτουν το σύνολο του χαρτοφυλακίου του ναυπηγείου (τύποι πλοίων που κατασκευάζονται) είναι δυνατή η διατύπωση εκτίμησης σχετικά με τη συνολική αποδοτικότητα. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν το Halla και το Daedong Shipbuilding Co., τα οποία τελούν και τα δύο υπό δικαστική διαχείριση από το 1997 και έκτοτε δεν έχουν σημειώσει κέρδη. Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα εν λόγω ναυπηγεία γίνεται λόγος στο Παράρτημα II της πρώτης έκθεσης.

3.2. Ενημέρωση προηγούμενων ερευνών

Στο πλαίσιο της έκθεσης COM (1999) 474 τελικό διερευνήθηκαν οι παρακάτω παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας:

- Πλοία τοποθέτησης καλωδίων (μία σειρά 13 πλοίων), 9.280 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, τα οποία θα ναυπηγηθούν στο Hyundai Mipo
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3.400 TEU (σειρά 5 πλοίων), 27.750 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Samsung Heavy Industries
- Επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) (μία σειρά δύο σκαφών), 25.200 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Samsung Heavy Industries
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 6.800 TEU (μία σειρά 2 πλοίων), 52.390 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Hyundai Heavy Industries
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3.500 TEU (μία σειρά 2 πλοίων), 28.500 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Halla Engineering and Heavy Industries
- Ένα πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax, 19.500 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, το οποίο θα ναυπηγηθεί από τη Halla Engineering and Heavy Industries
- Ένα πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax, 22.600 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, το οποίο θα ναυπηγηθεί από την Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Ένα πλοίο μεταφοράς προϊόντων, 19.074 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, το οποίο θα ναυπηγηθεί από την Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Ένα δεξαμενόπλοιο VLCC, 47.100 κόρων αντισταθμιστικής ολικής χωρητικότητας, το οποίο θα ναυπηγηθεί από την Daewoo Heavy Industries.

Τα πορίσματα της λεπτομερούς έρευνας παρατίθενται περιληπτικά στον παρακάτω πίνακα και τα ενημερωμένα στοιχεία παρουσιάζονται με έντονους χαρακτήρες.

Πίνακας 3 - Σύγκριση των τιμών παραγγελίας και υπολογισθείσες τιμές κατασκευής επιλεγμένων νέων πλοίων (ενημέρωση)

	Αναφερθείσα τιμή παραγγελίας σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ	Υπολογισθείσα τιμή κατασκευής σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ	Ζημία/κέρδος ως ποσοστό της υπολογισθείσας τιμής κατασκευής	Σχόλια
Πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Hyundai)	37,3	45,4	-17,84%	Δηλωμένη τιμή 31 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Εάν επιβεβαιωθεί, η ζημία υπολογίζεται σε 31,7%.
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3.400 TEU (Samsung)	36	56,4	-36,17%	Δηλωμένη τιμή 33 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Εάν επιβεβαιωθεί, η ζημία υπολογίζεται σε 41,5%
Επιβατικά πορθμεία οριζόντιας φόρτωσης (Samsung)	69,5	90,9	-23,54%	
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 6.800 TEU (Hyundai)	73,5	86,9	-15,42%	
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 3.500 TEU (Halla)	38	52,3	-27,34%	
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax (Halla)	18,9	31,8	-40,56%	
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην Panamax (Daedong)	18,5	24,9	-25,70%	
Πλοία μεταφοράς προϊόντων (Daedong)	21,5	24,9	-13,65%	
Δεξαμενόπλοια VLCC (Daewoo)	68,5	84,3 (86,3)	-18,74% (-21,11%)	Βάσει πρόσφατων στοιχείων σχετικά με το ναυπηγείο η συμβολή αυτής της παραγγελίας στην εξυπηρέτηση του χρέους υπολογίζεται σε 18,0 εκατ. αντί 16,0 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ

Η κυβέρνηση και η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας άσκησαν ορισμένη κριτική σχετικά με την εγκυρότητα των προαναφερθέντων πορισμάτων. Εκφράστηκε ο ισχυρισμός ότι για τις περισσότερες παραγγελίες δεν υπάρχει γνήσιος ανταγωνισμός μεταξύ της ΕΕ και της Κορέας, εφόσον και οι δύο πλευρές δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Στην πράξη αυτό μπορεί να οφείλεται στις πρακτικές τιμολόγησης εκ μέρους της Κορέας και σε συμπεριφορές αθέμιτου

ανταγωνισμού, αλλά οι παραπάνω παραγγελίες εν μέρει επιλέχθηκαν επειδή στους διαγωνισμούς συμμετείχαν και ναυπηγεία της ΕΕ, τα οποία όμως δεν τους κέρδισαν.

Από πλευράς Κορέας εκφράστηκε επίσης ο ισχυρισμός ότι οι βασικές υποθέσεις που έγιναν για τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν λανθασμένες και ότι δεν ελήφθησαν υπόψη τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των ναυπηγείων της Κορέας (π.χ. περικοπές ημερομισθίων, συναλλαγματική ισοτιμία won/δολαρίου ΗΠΑ, χαμηλότερο κόστος υλικών). Ωστόσο, όλα αυτά τα στοιχεία έχουν αναλυθεί με τη χρησιμοποίηση τελευταίων δεδομένων. Τα στοιχεία που έδωσε η Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Κορέας, σχετικά με τα χαμηλότερα ημερομίσθια (μείον 4% από το 1997 έως το 1998) ή το φθίνον εργατικό δυναμικό (μείον 3,2% από το 1997 έως το 1998) είναι είτε παραπλανητικά (το 1998 ήταν μια ιδιαίτερη χρονιά για τη ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας, όπως επεξηγήθηκε στο κεφάλαιο 2 και στην προηγούμενη έκθεση· τα ημερομίσθια το 1999 αυξήθηκαν και είναι αμφίβολο κατά πόσον οι αριθμοί αυτοί αντικατοπτρίζουν την πλήρη έκταση των πληρωμών επιβράβευσης) είτε δεν επαρκούν για να εξηγήσουν τα σημαντικά κενά μεταξύ κόστους παραγωγής και τιμών πώλησης.

3.3. Νέες παραγγελίες που ερευνήθηκαν

Πέραν των εννέα παραγγελιών που εξετάστηκαν για την πρώτη έκθεση, εξετάστηκαν άλλες 13 παραγγελίες για τη δεύτερη έκθεση. Εννέα εξ αυτών είχαν δοθεί σε έξι διαφορετικά ναυπηγεία της Νότιας Κορέας και οι υπόλοιπες τέσσερις σε τέσσερα ναυπηγεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Η Επιτροπή εξασφάλισε μια ισορροπημένη επιλογή των περιπτώσεων λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τον γενικό στόχο της μελέτης, τον σχετικά επείγοντα χαρακτήρα της υπόθεσης και τη διαθεσιμότητα σημαντικών στοιχείων προς σύγκριση. Οι νέες παραγγελίες που διερευνήθηκαν είναι:

- Ένα πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Capesize, 25.680 cgt, το οποίο θα ναυπηγηθεί από το Halla (νυν Samho Heavy Industries)
- Ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων/χημικών, 22.597 cgt, το οποίο θα ναυπηγηθεί από το Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) (μια σειρά 2 σκαφών), 22.500 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Daewoo Heavy Industries
- Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών (μια σειρά 2 σκαφών), 5.980 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd.
- Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην τύπου Panamax (μια σειρά 4 σκαφών), 19.000 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Daewoo Heavy Industries
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.514 TEU (μία σειρά 3 σκαφών), 42.835 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Samsung Heavy Industries
- Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) (μια σειρά 2 σκαφών), 88.500 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Hyundai Heavy Industries
- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.500 TEU (μία σειρά 5 σκαφών), 43.875 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Hyundai Heavy Industries

- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.551 TEU (μία σειρά 2 σκαφών), 43.875 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Hyundai Heavy Industries
- Δεξαμενόπλοια VLCC (μία σειρά 5 σκαφών), 46.800 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Dalian New Shipyard, PRC
- Πλοία μεταφοράς αιθυλενίου (μία σειρά 2 σκαφών), 10.320 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Jiangnan Shipyard Co. Ltd., PRC
- Πλοία οριζόντιας φόρτωσης χάρτου (Ro-Ro) (μία σειρά 6 σκαφών), 11.445 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Jinling Shipyard, PRC
- Επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) (μία σειρά δύο σκαφών), 27.000 cgt, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Guangzhou Shipyard International, PRC

Τα παραπάνω επιλεγμένα έργα δεν αποτελούν όλα επικυρωμένες παραγγελίες, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η χρηματοδότηση δεν έχει ακόμη εξασφαλιστεί, γεγονός που ίσως οδηγήσει σε υψηλότερες ή χαμηλότερες τιμές στις παραγγελίες, ανάλογα με τη συγκεκριμένη περίπτωση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ωστόσο είναι πεπεισμένη ότι οι πληροφορίες που έχουν χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση είναι προς το παρόν οι καλύτερες διαθέσιμες.

Στον πίνακα που ακολουθεί συνοψίζονται τα πορίσματα των προαναφερόμενων 13 παραγγελιών.

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

	Αναφερθείσα τιμή παραγγελίας σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ	Υπολογισθείσα τιμή κατασκευής σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ	Ζημία/κέρδος ως ποσοστό της υπολογισθείσας τιμής κατασκευής
Πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Capesize (Halla/Samho)	32	47,25	-32,28%
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων/χημικών (Daedong)	24,5	29,5	-16,95%
Επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) (Daewoo)	80	96,1	-16,75%
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών (Il Heung)	10,5	12,3	-14,63%
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην τύπου Panamax (Daewoo)	22,5	27,3	-17,58%
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.514 TEU (Samsung)	55	69	-20,29%
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) (Hyundai)	165	186	-11,29%
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.500 TEU (Hyundai)	54,3	64,2	-15,42%
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.551 TEU (Hyundai)	56	69,5	-19,42%
Δεξαμενόπλοια VLCC (Dalian New)	70	76,1	-8,02%
Πλοία μεταφοράς αιθυλινίου (Jiangnan)	22	μη διαθέσιμα στοιχεία*	-
Πλοία οριζόντιας φόρτωσης χάρτου (Ro-Ro) (Jinling)	22	28,5	-22,81%
Επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) (Guangzhou)	56	61,4	-8,8%

* Τα οικονομικά στοιχεία που ήταν απαραίτητα για τον υπολογισμό της συμβολής του πλοίου στην εξυπηρέτηση του χρέους του ναυπηγείου δεν μπόρεσαν να ανακτηθούν. Το συνολικό λειτουργικό κόστος για τη συγκεκριμένη παραγγελία υπολογίστηκε σε 19,7 εκατ. δολάρια ΗΠΑ που αφήνει ορισμένα περιθώρια για την εξυπηρέτηση του χρέους και για μικρό κέρδος. Επομένως, όπως φαίνεται το σκάφος είχε τιμολογηθεί σωστά.

Τα αποτελέσματα από τις έρευνες των παραπάνω περιπτώσεων είναι απολύτως σύμφωνα με τα πορίσματα της πρώτης έκθεσης. Τα ναυπηγεία της Κορέας εξακολουθούν να προσφέρουν πλοία σε τιμές αρκετά κάτω από το κόστος. Οι χαμηλές τιμές και πάλι προσφέρονται από τα ναυπηγεία που βρίσκονται στην πλέον κρίσιμη οικονομική κατάσταση (Daewoo, Halla/Samho and Daedong).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων της Κορέας εξακολουθεί να αποτελεί παράγοντα διατήρησης των τιμών σε τόσο χαμηλά επίπεδα. Καθώς όλα τα ναυπηγεία της Κορέας έχουν τεράστια χρέη και η εξασφάλιση ταμειακών ροών είναι πολύ σημαντική για την επιβίωσή τους, κανένα από αυτά δεν αποτολμά να αυξήσει τις τιμές μονομερώς. Στις περιπτώσεις όπου ο εγχώριος ανταγωνισμός είναι περιορισμένος, π.χ. λόγω συμφωνιών χορήγησης αδειών (όπως στην περίπτωση του εξεταζόμενου πλοίου μεταφοράς LNG), τα κορεατικά ναυπηγεία διατηρούν υψηλότερα επίπεδα τιμών (η παραγγελία του πλοίου μεταφοράς LNG, σύμφωνα με τους υπολογισμούς κόστους δεν θα αποφέρει κέρδος, αλλά δεν θα προκαλέσει και σημαντική ζημία).

Είναι χαρακτηριστικό ότι στον υπολογισμό των τιμών, όπως φαίνεται, δεν λαμβάνεται υπόψη και το κόστος για την εξυπηρέτηση του χρέους. Οι τιμές στην Κορέα φαίνεται να διαμορφώνονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι πλοιοκτήτες να μην μπορούν να αντισταθούν, ενώ τα ναυπηγεία της Κορέας φαίνεται ότι βασίζονται στην εκ των υστέρων διαμόρφωση πλεονεκτικών όρων διακανονισμού του χρέους τους. Η κυβέρνηση της Κορέας, έχοντας μεγάλα τμήματα του εμπορικού τραπεζικού τομέα υπό τον έλεγχό της, είναι πολύ πιθανό να ασκεί αποφασιστική επιρροή σε χρηματοδοτικά θέματα που σχετίζονται με μια από τις μεγαλύτερες εξαγωγικές βιομηχανίες της Κορέας. Ο ρόλος των «εμπορικών» τραπεζών της Κορέας πρέπει να εξεταστεί ακόμη πιο σχολαστικά, όπως αποδείχθηκε συγκεκριμένα στην περίπτωση της Daewoo. Για την αποφυγή πτώχευσης του ομίλου της Daewoo, οι τοπικές τράπεζες δέχθηκαν τεράστιες ζημιές στα ανεξόφλητα δάνειά τους και οι ξένοι πιστωτές αναγκάστηκαν να υποβάλουν αγωγές. Πρόσφατες εκθέσεις δείχνουν ότι η κρατική Τράπεζα Ανάπτυξης της Κορέας θα αναλάβει το 37% (σύμφωνα με άλλες πηγές 60%) του ενεργητικού κατά τη διάθεση των μετοχών του ναυπηγικού τμήματος της Daewoo. Το γεγονός αυτό θα αντιστοιχεί σε de facto μερική κρατικοποίηση του ναυπηγικού τομέα της Daewoo.

Η ανάλυση των συμβολαίων που σύναψε η Κίνα είναι σημαντικά πιο σύνθετη σε σχέση με τα συμβόλαια της Κορέας. Τα αίτια πρέπει να αναζητηθούν στη βιομηχανική διάρθρωση και στην απουσία των αρχών της οικονομίας της αγοράς (βλ. επίσης παράρτημα). Για την καλύτερη αντίληψη της κατάστασης είναι απαραίτητη η περαιτέρω διερεύνησή του. Οι τέσσερις έρευνες που διεξήχθησαν δεν παρουσιάζουν συνεκτική εικόνα. Πιο συγκεκριμένα, μια παραγγελία εμφανίζει σαφή ζημία, κατά πάσα πιθανότητα λόγω της προηγμένης τεχνολογίας των συγκεκριμένων πλοίων και λόγω έλλειψης εμπειρίας του ναυπηγείου στον συγκεκριμένο τομέα. Οι άλλες τρεις παραγγελίες μπορεί να είναι επικερδείς, αλλά και πάλι δεν είναι γνωστοί πλήρως όλοι οι όροι των παραγγελιών. Στην περίπτωση του VLCC, μια συμφωνία

αντιπραγματισμού φαίνεται να αποτελεί μέρος του συμβολαίου (η National Iranian Tanker Company εξοφλεί τα σκάφη εν μέρει μέσω παραδόσεων πετρελαίου). Οι ακριβείς όροι της εν λόγω συμφωνίας καθώς και οι συγκεκριμένοι όροι πληρωμής αυτού του παρατεταμένου πρόγραμματος ναυπήγησης μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην αποδοτικότητα της παραγγελίας για το ναυπηγείο.

3.4. Επιπτώσεις στα κοινοτικά ναυπηγεία

Όπως και στην πρώτη έκθεση σχετικά με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, όταν μια παραγγελία εκτελείται σε τιμή που δεν καλύπτει το κόστος και που είναι τόσο χαμηλή ώστε η παραγγελία να δίδεται εκτός των ναυπηγείων της ΕΕ, τότε πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι κάτι τέτοιο έχει αρνητικές επιπτώσεις στα ναυπηγεία της ΕΕ. Αυτό ισχύει κυρίως για τις περιπτώσεις όπου κάποιος πλοιοκτήτης συνήθιζε να δίνει παραγγελίες σε ναυπηγεία της ΕΕ. Ωστόσο, είναι γεγονός ότι ακόμη και εκεί όπου οι ασιάτες ανταγωνιστές κατείχαν σημαντικά μερίδια της αγοράς κατά το παρελθόν, οι πιέσεις από μια τέτοια πολιτική τιμολόγησης θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις συνολικά στην αγορά και σε αυτή τη βάση οι τιμές μπορεί να εξελιχθούν σε επιζήμιες. Ενώ ένα μεμονωμένο συμβόλαιο μπορεί να μην στερήσει ευθέως το έργο από μια ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ, θα προκαλέσει όμως συνολικά στην αγορά φαινόμενα "τρικλοποδιάς" που θα έχουν επιζήμιες επιπτώσεις στη ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ. Καθώς τα ναυπηγεία της ΕΕ εξακολουθούν να διαθέτουν τις εγκαταστάσεις και την τεχνογνωσία για την κατασκευή πλοίων που αντιστοιχούν σε τμήματα της αγοράς που έχουν ήδη χαθεί κατά το παρελθόν, μία αύξηση των τιμών θα έδινε τη δυνατότητα σε αυτά τα ναυπηγεία να διεκδικήσουν και πάλι συμβόλαια και στις εν λόγω αγορές.

Από τις εννέα παραγγελίες που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας και οι οποίες εξετάζονται στην παρούσα έκθεση, μόνο έξι μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν επιπτώσεις στα ναυπηγεία της ΕΕ. Οι υπόλοιπες τρεις αφορούν είδη πλοίων τα οποία παλαιότερα κατασκευάζονταν εντατικά σε ναυπηγεία της ΕΕ, αλλά σήμερα πια κατασκευάζονται σπάνια στην Ευρώπη. Τα βασικά των έξι περιπτώσεων είναι τα εξής:

- Τα επιβατικά πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ro) τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Daewoo Heavy Industries θα λειτουργήσουν στη Μεσόγειο για λογαριασμό Ιταλού πλοιοκτήτη, ο οποίος παλαιότερα δεν είχε παραγγείλει πλοία στην Κορέα. Αυτός ο τύπος πλοίου είναι νέος για το ναυπηγείο και ο εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων της Κορέας για τη διεκδίκηση της εν λόγω παραγγελίας υπήρξε έντονος. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την προσφορά πολύ χαμηλής τιμής, περίπου κατά 15% χαμηλότερης από την πλησιέστερη ευρωπαϊκή προσφορά. Η συγκεκριμένη παραγγελία έχει και συμβολική αξία για το ναυπηγείο, δεδομένου ότι το κομμάτι των επιβατικών πλοίων οριζόντιας φόρτωσης της Μεσογείου αποτελούσε κατά το παρελθόν ευρωπαϊκό αντικείμενο.
- Το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών, το οποίο θα ναυπηγηθεί από τη Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd. για λογαριασμό Νορβηγού πλοιοκτήτη, αφορά ένα μικρότερο εξειδικευμένο σκάφος (μόνο 3.650 dwt). Το ναυπηγείο δεν εξήγαγε τέτοιου είδους πλοία και προσπάθησε να εισχωρήσει στην ευρωπαϊκή αγορά παρουσιάζοντας χαμηλή προσφορά. Μέχρι τώρα η κατασκευή τέτοιων σκαφών αποτελούσε αντικείμενο μικρότερων και

εξειδικευμένων ναυπηγείων της ΕΕ, τα οποία δυσκολεύονται να διαφοροποιήσουν τα χαρτοφυλάκιά τους.

- Η παραγγελία για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 5.514 TEU, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Samsung Heavy Industries, δόθηκε από Γερμανό πλοιοκτήτη. Φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου στη συνέχεια θα είναι μια μεγάλη ευρωπαϊκή γραμμή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πρόκειται για ένα από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Postpanamax, για τα οποία τα ναυπηγεία της Κορέας συμμετέχουν στους διαγωνισμούς με μεγάλο σθένος, επειδή ως παραγγελίες θεωρούνται περισσότερο αποδοτικές από τις παραγγελίες πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην ή δεξαμενόπλοιων. Όπως όμως φαίνεται από τη συγκεκριμένη έρευνα, η εν λόγω παραγγελία είναι δύσκολο να αποβεί επικερδής.
- Τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) είναι πολύ εξειδικευμένα και δαπανηρά σκάφη. Για την κατασκευή των δεξαμενών φορτίου, όπως και για τον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου απαιτείται αρκετά υψηλή τεχνογνωσία και τα ναυπηγεία της ΕΕ αποτελούσαν κατά το παρελθόν τον βασικό παράγοντα σε αυτό το κομμάτι της αγοράς. Στο διάστημα 1990 έως 1998, το 63% των παραγγελιών πλοίων μεταφοράς LNG είχε δοθεί στην Ιαπωνία, με την ΕΕ να κατέχει το 27% της αγοράς και την Κορέα να βρίσκεται στο 10%. Τελευταία, τα βιβλία παραγγελιών πλοίων μεταφοράς LNG εμφάνισαν ένα ποσοστό 43% για την Ιαπωνία και 57% για την Κορέα. Η ΕΕ δεν έλαβε καμία παραγγελία. Αυτό αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα της εισβολής της Κορέας σε ένα τμήμα της αγοράς με υψηλή αξία, το οποίο παλαιότερα κατείχε η Ιαπωνία και η ΕΕ και παρά το γεγονός ότι η παραγγελία μπορεί να είναι οριακά επικερδής, η διάβρωση που έχει σημειωθεί σε μια ακόμη εξειδικευμένη αγορά της ΕΕ θα πρέπει να προκαλέσει ανησυχίες. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ίδιο ναυπηγείο κατασκευάζει παρόμοια πλοία για την κρατική Korea Gas Corporation στην αναφερόμενη τιμή των 212 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ, έναντι της τιμής των 165 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ που ζητήθηκε από τον μη Κορεάτη πελάτη.
- Οι δυο παραγγελίες για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Post-Panamax, τα οποία θα ναυπηγηθούν από τη Hyundai Heavy Industries (5.500 και 5.551 TEU, αντιστοίχως) δόθηκαν από έναν Ιάπωνα πλοιοκτήτη και από έναν πλοιοκτήτη από την Ταϊβάν. Η παραγγελία που έγινε από την Ιαπωνία είναι σαφώς εις βάρος των ναυπηγείων της Ιαπωνίας (είναι η πρώτη παραγγελία την οποία έκανε εκτός Ιαπωνίας ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης). Ο πλοιοκτήτης της Ταϊβάν συνήθιζε να δίνει παραγγελίες στην Ιαπωνία και στην China Shipbuilding Co. που βρίσκεται στην Ταϊβάν. Για την ναυπήγηση των νέων του πλοίων στη Hyundai θα χρησιμοποιηθεί ένα σχέδιο της China Shipbuilding Co. και οι επιπλέον αμοιβές που θα προκύψουν εξηγούν το υψηλότερο κόστος ναυπήγησης σε σχέση με την ιαπωνική παραγγελία. Παρότι ίσως θεωρηθεί δεδομένη η παραγγελία των εν λόγω σκαφών σε ασιατικά ναυπηγεία, ακόμη και σε ακριβότερες τιμές, πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένα από τα πλέον προηγμένα ναυπηγεία της ΕΕ θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρόθυμους ανταγωνιστές στο συγκεκριμένο είδος πλοίου εάν τα επίπεδα των τιμών κάλυπταν το κατασκευαστικό κόστος.

3.5. Συμπεράσματα

- Η μελέτη παρακολούθησης της ναυπηγικής αγοράς την οποία ανέθεσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξακολουθεί να παράγει απτά αποτελέσματα. Η προσομοίωση ανάλυσης του κόστους που χρησιμοποιήθηκε είναι σταθερή και προσφέρεται για την ανάλυση του πραγματικού κόστους των ναυπηγικών εργασιών στα κορεατικά ναυπηγεία. Για τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας απαιτούνται περαιτέρω στοιχεία προκειμένου να δημιουργηθεί μία πιο συνεπής εικόνα. Αυτό αφορά ειδικότερα με την οικονομική κατάσταση των ναυπηγείων της Κίνας.
- Η εξέταση του κόστους καλύπτει 22 παραγγελίες (18 για τη Νότιο Κορέα και 4 για τη ΛΔΚ) οι οποίες - εκτός των εναλλακτικών επιλογών για επιπλέον πλοία - αντιστοιχούν σε 65 σκάφη (50 στην Κορέα, 15 στην ΛΔΚ), με αξία που υπολογίζεται σε 4,29 δισ. δολάρια ΗΠΑ (3,616 δισ. δολάρια ΗΠΑ για την Κορέα και 0,674 δισ. δολάρια ΗΠΑ για την ΛΔΚ).
- Καμία από τις παραγγελίες για την κατασκευή νέων πλοίων σε κορεατικά ναυπηγεία που μελετήθηκαν δεν ήταν σαφώς επικερδής και υπάρχουν πλέον περισσότερες πειστικές ενδείξεις γεγονός ότι τα κορεατικά ναυπηγεία προσφέρουν πλοία σε τιμή κάτω του κόστους. Σε πολλές περιπτώσεις οι τιμές όχι μόνο δεν καλύπτουν την εξυπηρέτηση του χρέους αλλά ούτε και τις λειτουργικές δαπάνες. Οι απώλειες υπολογίζεται ότι κυμαίνονται μεταξύ 11% και 32% της κανονικής τιμής (τιμή κάλυψης κόστους + 5% περιθώριο κέρδους). Για παραγγελίες που έχουν δοθεί στην Κίνα δεν μπορούν ακόμη να εξαχθούν συμπεράσματα: από τις τρεις παραγγελίες που ερευνήθηκαν οι δύο φαίνεται να είναι επικερδείς, ενώ η τρίτη είναι πολύ πιθανόν να επιφέρει ζημία.
- Τα ναυπηγεία της Κορέας εξακολουθούν να διεκδικούν παραγγελίες σε όλα τα τμήματα της αγοράς, ειδικότερα σε εκείνα στα οποία αντιστοιχούν τα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και άλλα υψηλής αξίας πλοία, χωρίς να αποκλείουν και άλλα μικρότερα και πιο εξειδικευμένα. Έτσι όπως διαμορφώνεται η κατάσταση, τα μοναδικά πλοία που εξακολουθούν να αποτελούν εξειδικευμένη αγορά για τα ναυπηγεία της ΕΕ είναι τα κρουαζιερόπλοια. Επειδή πολλά ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν δραστηριοποιούνται σε αυτό το κομμάτι, έχουν μείνει τώρα χωρίς ικανοποιητικό όγκο νέων παραγγελιών.
- Η λειτουργία του χρηματοπιστωτικού συστήματος της Κορέας σε σχέση με τη χρηματοδότηση των ναυπηγείων και των ναυπηγικών εργασιών παραμένει αδιαφανής και δεδομένου ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια κυβερνητικής παρέμβασης καθώς μεγάλα τμήματα του τραπεζικού τομέα ανήκουν στο κράτος, πιθανόν να υπήρξε παρέμβαση του δημόσιου τομέα σε χρηματοοικονομικά και οργανωτικά θέματα. Οι πιστώσεις και οι εγγυήσεις που παρέχονται στα ναυπηγεία δεν εναρμονίζονται με τις παγκόσμιες επιχειρηματικές πρακτικές και οι εκτιμήσεις του εμπορικού κινδύνου που έχουν αναληφθεί δεν φαίνεται να ακολουθούν τους νόμους και τη λογική της οικονομίας της αγοράς.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΡΑΣΗ

Η παγκόσμια αγορά εμπορικών πλοίων εξακολουθεί να αντιμετωπίζει κρίση. Η προσφορά υπερκαλύπτει σαφώς τη ζήτηση και υπάρχουν ελάχιστες ενδείξεις ότι η κατάσταση μπορεί να βελτιωθεί (π.χ. μέσω ρυθμιστικών σχεδίων στον τομέα της ασφάλειας στη ναυτιλία που θα ενθαρρύνουν τη ναυπήγηση νέων δεξαμενόπλοιων). Στην πραγματικότητα, είναι περισσότερο πιθανό να συμβεί το αντίθετο: όλα τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, ακόμη και εκείνα που τελούν υπό πτώχευση από το 1997. Επιπλέον, οι ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας ανακοίνωσε την επαναλειτουργία αδρανών δεξαμενών και επιπλέον τη μετατροπή επισκευαστικών εγκαταστάσεων σε εγκαταστάσεις ναυπήγησης. Η αναδιάρθρωση του ομίλου της Daewoo, η οποία εκκρεμεί, δεν φαίνεται να οδηγεί σε μείωση του ναυπηγικού δυναμικού ικανότητας. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ανακοίνωσε την απαγόρευση της κατασκευής νέων ναυπηγείων και της αύξησης του ναυπηγικού δυναμικού προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω πλεονάζουσα ικανότητα.

Η σχετικά έντονη ζήτηση πλοίων κατά τα τελευταία 2-3 χρόνια δεν επέδρασε θετικά στις τιμές. Αντιθέτως, οι τιμές σχεδόν όλων των τύπων πλοίων εξακολούθησαν να μειώνονται. Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι οι συνήθεις μηχανισμοί της οικονομίας της αγοράς δεν ισχύουν στον τομέα της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Η συνεχιζόμενη ύφεση στις τιμές προκλήθηκε από την προσφορά υπερβολικά χαμηλών τιμών εκ μέρους των ναυπηγείων της Κορέας που αρχικά στόχευαν τα μερίδια της αγοράς που κατείχαν η Ιαπωνία και η ΕΕ. Οι τελευταίες εξελίξεις όμως έδειξαν ότι ο εσωτερικός ανταγωνισμός στην Κορέα, ειδικότερα όσον αφορά τις παραγγελίες μεγάλων πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια είχε τεράστια επίδραση στη διαμόρφωση των τιμών. Στα σημερινά επίπεδα τιμών τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της ΕΕ σαφώς δεν μπορούν να είναι ανταγωνιστικά.

Η αναλυτική έρευνα του κόστους αποκάλυψε το μέγεθος των ζημιών τις οποίες τα ναυπηγεία της Κορέας είναι πρόθυμα να υποστούν, προκειμένου να εξασφαλίσουν μερίδια στην αγορά και ταμειακές ροές. Παρά τη σχετική μείωση της διαφοράς ανάμεσα στο πραγματικό κόστος και στις προσφερόμενες τιμές, οι απώλειες υπολογίζεται ότι κυμαίνονται μεταξύ 11% και 32% του κατασκευαστικού κόστους. Επιπλέον, με εξαίρεση τα κρουαζιερόπλοια, όλα τα υπόλοιπα τμήματα της αγοράς βρίσκονται στο στόχαστρο των ναυπηγείων της Κορέας, αφήνοντας για τα ναυπηγεία της ΕΕ μόνο μικρές τοπικές παραγγελίες και πολύ εξειδικευμένα πλοία.

Κατά συνέπεια, η δεύτερη αυτή έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά επιβεβαιώνει τα πορίσματα της πρώτης έκθεσης της Επιτροπής.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος (όπως ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών κατά τη συνεδρίασή του στις 9 Νοεμβρίου 1999) εφαρμόζονται σήμερα όλες οι γραμμές δράσης. Συγκεκριμένα η Επιτροπή έχει καταβάλει έντονες προσπάθειες προκειμένου να εξασφαλίσει δεσμεύσεις από την κυβέρνηση της Κορέας σχετικά με τη μη ανάμειξη της στη χρηματοδότηση ναυπηγικών δραστηριοτήτων. Μετά από αρκετούς γύρους διαβουλεύσεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση της Κορέας ολοκλήρωσαν τις συνομιλίες τους και υπέγραψαν στις 10 Απριλίου 2000 τα «Εγκεκριμένα πρακτικά σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά». Τα εν λόγω Εγκεκριμένα Πρακτικά

επικεντρώνονται στη μη χορήγηση επιδόσεων, στον τραπεζικό τομέα, στην οικονομική διαφάνεια (σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα λογιστικής), στις εμπορικές πρακτικές εμπορικής τιμολόγησης και σε έναν αποτελεσματικό μηχανισμό διαβουλεύσεων. Ο γενικός στόχος είναι η προώθηση δίκαιων και ανταγωνιστικών συνθηκών στο πλαίσιο της παγκόσμιας αγοράς και η προσπάθεια σταθεροποίησης της με συνακόλουθη αύξηση των τιμών των πλοίων σε επίπεδα εμπορικά βιώσιμα.

Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς που επιχειρήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνετέλεσαν στη συλλογή επαρκών αποδεικτικών στοιχείων εκ μέρους της βιομηχανίας της ΕΕ, τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην κατάθεση προσφυγής δυνάμει του κανονισμού για τα εμπόδια στις συναλλαγές και η βιομηχανία ανακοίνωσε πρόσφατα την πρόθεσή της να προβεί σε αυτή την ενέργεια. Κατ' επέκταση η Επιτροπή θα συνεχίσει την παρακολούθηση της αγοράς.

Οι συμφωνίες με τους αντιπροσώπους του ΔΝΤ μέχρι στιγμής δεν έχουν οδηγήσει σε αποτελέσματα ικανά ώστε να τερματιστούν οι πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού που ακολουθούν τα ναυπηγεία της Κορέας. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Κορέα αποπληρώνει τα δάνεια που έχει λάβει από το ΔΝΤ πριν από τις καθορισμένες ημερομηνίες τους και με αυτό τον τρόπο μειώνει τη δυνατότητα επιρροής του ΔΝΤ στην πολιτική της.

Οι συνιστώμενες ενέργειες είναι

- να συνεχιστεί η άσκηση πίεσης προς την Κορέα για την πλήρη εφαρμογή των «Εγκεκριμένων Πρακτικών» και την ανάληψη ευθυνών προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της κατάστασης της αγοράς, ειδικότερα σε σχέση με τα επίπεδα των τιμών και την ικανότητα νέων ναυπηγήσεων.
- να εφαρμοστούν πλήρως οι διατάξεις των «Εγκεκριμένων Πρακτικών» από τη στιγμή της έναρξης της ισχύος τους, με χρήση του μηχανισμού διαβούλευσης, όποτε κρίνεται απαραίτητο.
- να συγκεντρωθούν περισσότερα και πιο λεπτομερή στοιχεία σχετικά με πιθανές επιζήμιες τιμολογήσεις και άλλες συμπεριφορές μη προσανατολισμένες στην αγορά, με στόχο την κατάθεση και υποστήριξη προσφυγής δυνάμει του κανονισμού για τα εμπόδια στις συναλλαγές, εάν κρίνεται απαραίτητο.
- να ενημερώνεται το ΔΝΤ σχετικά με τα πορίσματα των ερευνών και να ζητηθεί η στενή παρακολούθηση και εκτίμηση της βιομηχανικής αναδιάρθρωσης, την οποία η Κορέα έχει δεσμευτεί ότι θα πραγματοποιήσει.
- να ενθαρρυνθεί η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ προκειμένου να βελτιώσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητά της.

5. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 - Αποπερατώσεις 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά περιφέρεια . σελ. 11

Διάγραμμα 2 - Βιβλία παραγγελιών 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά σελ.12
περιφέρεια

Διάγραμμα 3 - Νέες παραγγελίες 1997-1999 σε εκατ. cgt και ανά σελ.13
περιφέρεια

Διάγραμμα 4 - Μερίδια αγοράς για τις νέες παραγγελίες σελ.15
σε ποσοστιαίες αναλογίες και βάσει cgt, 1997 - 1999

Πίνακας 1 - Εξέλιξη των τιμών νεότευκτων πλοίων..... σελ.16
(ετήσια μέσα ποσοστά σε εκατ. δολάρια ΗΠΑ)

Πίνακας 2 - Εξέλιξη των τιμών νεότευκτων πλοίων..... σελ.16
(ποσοστιαίες ετήσιες μεταβολές)

Διάγραμμα 5 - Μερίδια αγοράς για τις νέες παραγγελίες πλοίων μεταφοράς . σελ.18
εμπορευματοκιβωτίων σε ποσοστιαίες αναλογίες και βάσει cgt, 1997 - 1999

Πίνακας 3 - Σύγκριση των τιμών παραγγελίας και υπολογισθείσες..... σελ.22
τιμές κατασκευής επιλεγμένων νέων πλοίων (ενημέρωση)

Πίνακας 4 - Σύγκριση των τιμών παραγγελίας και υπολογισθείσες..... σελ.25
τιμές κατασκευής επιλεγμένων νέων πλοίων (ενημέρωση)

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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

Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1540/98 της 29ης Ιουνίου 1998 περί νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, Επίσημη Εφημερίδα L 202, 18/07/1998 σ. 0001 - 0010

Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 3286/94 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 p. 0071 - 0078

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗ ΛΑΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας είναι πολύμορφη, αλλά στην πλειονότητά τους τα ναυπηγεία είναι κρατικά, πρωτίστως στο πλαίσιο της Κρατικής Ένωσης Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSSC). Οι κρατικές επιχειρήσεις δεν δημοσιοποιούν λογιστικές καταστάσεις και τίθεται σε αμφισβήτηση το κατά πόσον τα επιμέρους ναυπηγεία γνωρίζουν το πραγματικό κόστος. Επίσης πολλά από τα κρατικά ναυπηγεία εμφανίζουν τεράστια διαφοροποίηση και, κατ' επέκταση, είναι πολύ δύσκολο να γίνει ανάλυση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συντελούνται σε αυτά, έστω και επί τόπου.

Το 1999 πραγματοποιήθηκε μια τεράστια αναδιάρθρωση της CSSC, διότι δεν αναπτυσσόταν σύμφωνα με τους προσδοκώμενους ρυθμούς. Ενώ πριν από μερικά χρόνια τα ναυπηγεία της Κίνας θεωρούνταν ότι αποτελούσαν παγκόσμια απειλή, η απειλή αυτή απέτυχε σε μεγάλο βαθμό να υλοποιηθεί. Το γεγονός είναι ότι τα ημερομίσθια και το κόστος αυξήθηκαν σημαντικά κατά τα τελευταία έτη χωρίς ταυτόχρονη βελτίωση της απόδοσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα. Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από πλεονάζον προσωπικό και χαμηλή απόδοση, με αποτέλεσμα ορισμένοι αναλυτές να θεωρούν το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου στην Κίνα υψηλότερο απ' ό,τι στην Ιαπωνία ή στη Νότια Κορέα.

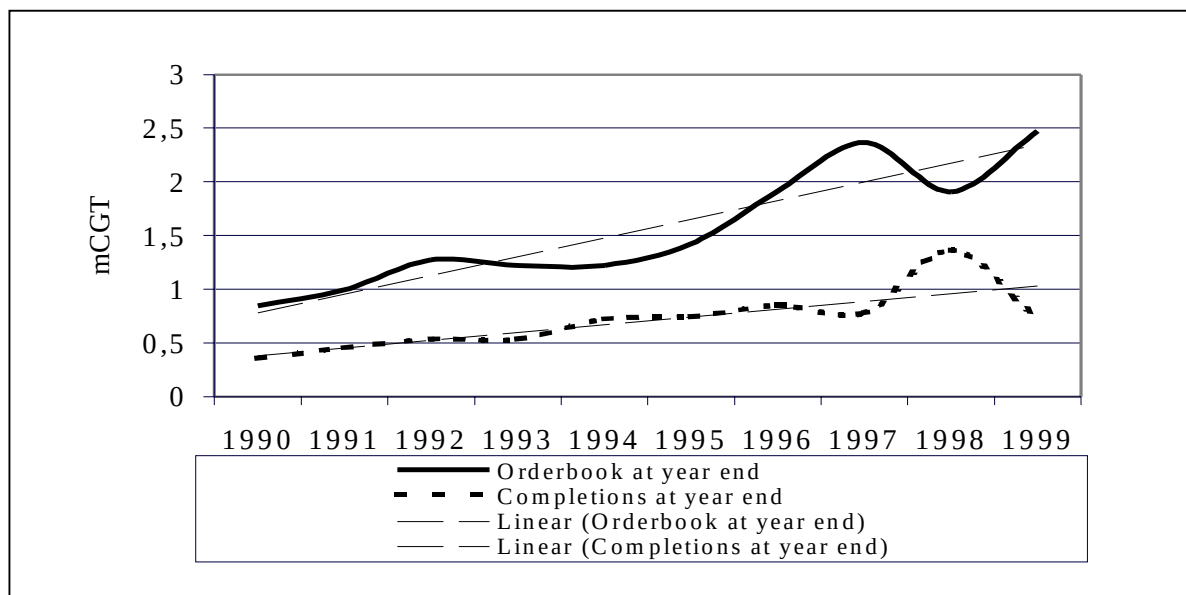
Το 1996, η CSSC είχε δηλώσει ότι στα σχέδιά της συμπεριλαμβανόταν ο διπλασιασμός του μεριδίου της στην παγκόσμια αγορά έως το 2000 από 5% σε 10%, επιτυγχάνοντας αξία εξαγωγών μεταξύ 1,2 και 1,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Το 1999 το πραγματικό μερίδιο που επιτεύχθηκε και για τις δυο κατηγορίες, gt και cgt, ήταν 7%, παρά το γεγονός ότι ο στόχος των συνολικών εσόδων μπορεί και να είχε επιτευχθεί. Αυτό παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα με τη βοήθεια στατιστικών από την Chinese Shipbuilding Industry Association.

Πίνακας Α.1 - Παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων σε ναυπηγεία της Κίνας (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)

	1997	1998	1999
Παραγγελίες εξωτερικού	2,07 εκατ. dwt	1,712 εκατ. dwt	4,48 εκατ. dwt
Σύνολο παραγγελιών	2,29 εκατ. dwt		8,55 εκατ. dwt
Σύνολο εσόδων από εξαγωγές πλοίων	1,5 δισ δολάρια ΗΠΑ	1,73 δισ δολάρια ΗΠΑ	1,8 δισ δολάρια ΗΠΑ

Ανάμεσα στα τέλη του 1996 και το 1999 το βιβλίο παραγγελιών αυξήθηκε από 1,4 εκατ. cgt σε 2,5 εκατ. cgt, αύξηση περίπου της τάξεως του 80%. Αυτό καταδεικνύεται μέσα από τον ακόλουθο πίνακα με την παρουσίαση του βιβλίου παραγγελιών από το 1990 σε όρους cgt και από το ποσοστό παραδόσεων νέων πλοίων κατά το ίδιο διάστημα.

Διάγραμμα Α.1 - Βιβλίο παραγγελιών και παραγωγή στα ναυπηγεία της Κίνας (Πηγή: Lloyd's Register of Shipping)



Παρά την εντυπωσιακή αύξηση που σημειώθηκε στο βιβλίο παραγγελιών, το γεγονός θα πρέπει να εκτιμηθεί συγκριτικά. Η Κίνα διαθέτει τεράστια ναυπηγική βιομηχανία (πιθανώς πάνω από 800 ναυπηγεία συνολικά, περιλαμβανομένων και των επισκευαστικών ναυπηγείων) και όμως το βιβλίο παραγγελιών της προηγείται μόνο οριακά σε σχέση με την Ιταλία (2,1 εκατ. cgt) ή τη Γερμανία (2,0 εκατ. cgt). Επίσης βρίσκεται μία τάξη μεγέθους πίσω από τα γιγαντιαία βιβλία παραγγελιών της Νότιας Κορέας (10,6 εκατ. cgt) και της Ιαπωνίας (8,6 εκατ. cgt). Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας θέλει ακόμη πολλά χρόνια μέχρι να εξελιχθεί στην παγκόσμια απειλή που πολλοί θεωρούν ότι αποτελεί.

Η διαφορά του ποσοστού αύξησης μεταξύ βιβλίου παραγγελιών και παραδόσεων αποτελεί επίσης ένα ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί μέσα από την παραπάνω γραφική παράσταση. Για το ίδιο χρονικό διάστημα η γραμμή τάσης της αύξησης του βιβλίου παραγγελιών εμφανίζει ποσοστό ανάπτυξης της τάξεως του 17,5% ετησίως, ενώ η αύξηση στις παραδόσεις είναι περίπου της τάξεως του 7,2%. Από αυτό συμπεραίνεται ότι η δυνατότητα παράδοσης πλοίων μεγάλης χωρητικότητας επιβραδύνει τη δυνατότητα παραγωγής περισσότερων παραγγελιών και αυτό το γεγονός είναι πιθανόν να παρακωλύει την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Μπορεί επίσης να οδηγήσει σε προβλήματα στην παραγωγή προκαλώντας τη συσσώρευση ανεκτέλεστων υποχρεώσεων και αποθεμάτων, τα οποία ασφαλώς ασκούν μεγαλύτερη πίεση στα ναυπηγεία.

Κατά τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική επέκταση της ναυπηγικής ικανότητας τόσο μέσω της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων όσο και της αναβάθμισης των υφιστάμενων ναυπηγείων. Τα νέα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην προσέλκυση παραγγελιών, οι οποίες οφείλονται εν γένει στις δυσχερείς συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί στην αγορά και ειδικότερα στις πολύ χαμηλές τιμές. Ένα καλό παράδειγμα είναι οι νέες εγκαταστάσεις VLCC στο Dalian που μόλις πρόσφατα κατάφερε να κλείσει την πρώτη του παραγγελία VLCC, παρά τις πολύχρονες προσπάθειες που είχε καταβάλει για να διεισδύσει στην αγορά. Ο πρόεδρος της Dalian New Shipyard άσκησε έντονες πιέσεις, προκειμένου να υποτιμηθεί το Yuan, με στόχο τη βελτίωση του ανταγωνισμού και την προσέλκυση παραγγελιών στο ναυπηγείο του. Ωστόσο, οι εν λόγω δυσκολίες δεν σταμάτησαν τη διαδικασία της επέκτασης, συμπεριλαμβανομένης της πρότασης για την κατασκευή ενός ναυπηγείου στο Wai Gao Qiao που θα αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Έχουν αναφερθεί πέντε μεγάλα

ναυπηγεία τα οποία βρίσκονται υπό κατασκευή και άλλα πέντε τα οποία βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού.

Οι επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες δεν έχουν επιφέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Πολλά ναυπηγεία έχουν εγκαταστήσει αυτόματες γραμμές πινάκων και νέα ναυπηγικά μηχανήματα. Το πρόβλημα όμως εντοπίζεται στο γεγονός ότι τα ναυπηγεία δεν έχουν φτάσει ακόμη σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο από πλευράς τεχνολογίας, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν τόσο εκλεπτυσμένα μηχανήματα. Τέτοιες προσπάθειες εξασφάλισης ενός τρόπου για την επίτευξη χαμηλότερου κόστους είναι καταδικασμένες να αποτύχουν, δεδομένου ότι ο εξοπλισμός δεν αποτελεί την απάντηση στο πλεονάζον προσωπικό και στην κακή διαχείριση που αποτελούν τα δυο γενεσιουργά αίτια της χαμηλής απόδοσης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα.

Ο τομέας της ναυπηγικής στην Κίνα χαρακτηρίζεται από έλλειψη εργασίας και δυσκολίες στην προσέλκυση νέων παραγγελιών. Αναφορικά με αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ναυπηγεία της Κίνας είναι θύματα της επιθετικής ναυπηγικής ικανότητας της Κορέας όπως και τα ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ιαπωνίας. Ωστόσο ακόμη και χωρίς το στοιχείο της Κορέας είναι πολύ πιθανό τα ναυπηγεία της Κίνας να μην είχαν ικανό αριθμό παραγγελιών λόγω ανεπαρκούς απόδοσης.

Οι στόχοι του 1996 σχετικά με την ανάπτυξη του κλάδου απέτυχαν και από μια άλλη άποψη που είναι σημαντική για την έρευνα του κόστους. Σύμφωνα με δηλώσεις που είχαν γίνει τότε, έως το έτος 2000 η χρήση εγχώριων μηχανημάτων θα κάλυπτε το 80% του εξοπλισμού των πλοίων που θα κατασκευάζονταν σε ναυπηγεία της Κίνας. Αυτό ασφαλώς δεν έγινε και στην πραγματικότητα η χρήση κινέζικου εξοπλισμού ήταν πολύ περιορισμένη. Ακόμη και για σκάφη που κατασκευάστηκαν για τοπικούς πλοιοκτήτες, η πολύ χαμηλή ποιότητα των κινέζικων μηχανημάτων οδήγησε σε ένα πολύ μεγάλο βαθμό στη χρησιμοποίηση εισαγόμενων υλικών, παρά το γεγονός ότι οι φόροι εισαγωγών καθιστούν τις εισαγωγές σχεδόν απαγορευτικές.

Περίληπτικά, η ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται σε αναταραχή και προτείνονται διάφορες ενέργειες για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η κινεζική κυβέρνηση ανήγγειλε πρόσφατα μια σειρά μέτρων με στόχο να διασφαλίσει τη ναυπήγηση των πλοίων που προορίζονται για εγχώρια χρήση σε εγχώρια ναυπηγεία, μαζί με την άρση των φόρων και των δασμών που παλαιότερα επιβάλλονταν στα πλοία και στα μηχανήματα, προκειμένου να υποστηρίξει τον τομέα. Ωστόσο, μέχρι να επιλυθούν τα θεμελιώδη προβλήματα της ανεπαρκούς απόδοσης, η εν λόγω βιομηχανία είναι απίθανο να αξιοποιήσει τις πραγματικές της δυνατότητες.

Αναδιάρθρωση της CSSC

Η CSSC ιδρύθηκε το 1982 για την εκμετάλλευση των ναυπηγείων τα οποία παλαιότερα ήταν χωρισμένα σε ομάδες σύμφωνα με το 6ο Υπουργείο Μηχανημάτων και το Υπουργείο Επικοινωνιών (ΥΕ). Το ΥΕ συνέχισε να είναι υπεύθυνο για έναν αριθμό μικρότερων ναυπηγείων που κατασκεύαζαν παράκτια σκάφη και επισκεύαζαν πλοία, ενώ η CSSC ανέλαβε τη διαχείριση των κύριων τομέων της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Παρότι οι λογιστικές καταστάσεις δεν δημοσιοποιούνται, διάφορες πηγές επιβεβαίωσαν την πληροφορία ότι οι μεγάλες ζημιές που σημειώθηκαν από τότε που η εν λόγω βιομηχανία εισήλθε στην διεθνή αγορά, στις αρχές του 1980, έδωσαν την ώθηση για την αναδιάρθρωση της βιομηχανίας που βρίσκεται υπό κρατικό έλεγχο. Οι βασικοί λόγοι που κρύβονται πίσω από την εν λόγω κατάσταση θεωρούνται ότι είναι οι εξής (σύμφωνα με τις κινεζικές αρχές):

- Χαμηλή παραγωγικότητα, λόγω κεντρικά διευθυνόμενου συστήματος,
- Κακή διαχείριση,
- Ανεπαρκής σχεδιασμός,
- Έλλειψη γνώσης των διεθνών πρακτικών;
- Διαφθορά.

Η ενίσχυση για την κάλυψη των ζημιών αποτέλεσε την κύρια μορφή επιδότησης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα. Για την επίτευξη των στόχων της η κυβέρνηση αναγνώρισε την ανάγκη έγκρισης μηχανισμών καθαρά εμπορικών που εν μέρει συγκρούονται με την ιδεολογία, η οποία για παράδειγμα απαγορεύει τις περικοπές προσωπικού· είναι φανερό ότι θα περάσει καιρός έως ότου επιτευχθούν οι στόχοι της βιομηχανίας και γίνει κατανοητό το πλέγμα των εμπορικών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα στις κρατικές επιχειρήσεις. Για παράδειγμα, σχετικά με την εκτέλεση συμβολαίων είναι συνήθης η πρακτική της υπεργολαβίας στο πλαίσιο της οποίας απασχολείται εργατικό δυναμικό χαμηλού κόστους, έστω και αν υποαπασχολείται, αντί για το μόνιμο εργατικό δυναμικό.

Μέχρι τα μέσα του περασμένου έτους η κρατική βιομηχανία ήταν πρωτίστως, πλην όμως όχι αποκλειστικά, υπό τον έλεγχο της μονολιθικής CSSC. Την επιχείρηση διηύθυναν βασικά δημόσιοι υπάλληλοι, ως ένα κυβερνητικό κλάδο. Μετά την αναδιάρθρωση, η βιομηχανία θα διασπαστεί σε δύο κύριους ομίλους:

- Κρατική Ένωση Ναυπηγικής της Κίνας (CSSC - νότιος ναυπηγικός όμιλος, ο οποίος περιλαμβάνει ναυπηγεία στις πόλεις Guangdong, Jiangxi, Anhui and Shanghai),
- Κρατική Ένωση Ναυπηγικής Βιομηχανίας της Κίνας (CSIC - βόρειος ναυπηγικός όμιλος, ο οποίος περιλαμβάνει ναυπηγεία στις πόλεις Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi and Liaoning).

Οι εν λόγω επιχειρήσεις λογοδοτούν εν τέλει στην κινεζική κυβέρνηση και ρυθμίζονται από την επιτροπή επιστημών, τεχνολογίας και εθνικής άμυνας. Η μεγαλύτερη από τις δύο είναι η CSIC με έδρα στο Beijing, της οποίας τα κεφάλαια ανέρχονται σε 9,5 δισ. Yuan (περίπου 1,15 δισ. δολάρια ΗΠΑ). Η CSIC περικλείει 48 βιομηχανικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των Dalian, Dalian New, Qingdao Behei, Liaoning Shipyard και Tianjin Shipbuilding Corporation. Αυτή η εταιρεία διατηρεί επίσης 28 μονάδες με δραστηριότητες στους τομείς των επιστημών, του σχεδιασμού και της έρευνας.

Η CSSC διαθέτει κεφάλαια που υπολογίζονται σε 6,4 δισ. Yuan (περίπου 0,8 δισ. δολάρια ΗΠΑ). Διατηρεί 30 βιομηχανικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Guangdong Shipping και Shanghai Global Container.

Το βασικό όφελος που θα εξαχθεί από την αναδιάρθρωση είναι η υποδιαίρεση της βιομηχανίας σε ομίλους, οι οποίοι διοικούνται ευκολότερα. Το βασικό μειονέκτημα είναι η εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των ομίλων και δεν είναι ακόμη σαφής ο τρόπος με τον οποίο το εν λόγω πρόβλημα θα επιλυθεί. Οι μεταρρυθμίσεις διαιρούν τη βιομηχανία ευρέως σε Βορά και Νότο. Ενώ οι δύο όμιλοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και την αύξηση της αξίας των κεφαλαίων τους για λογαριασμό του κράτους, η κάθε επιμέρους μονάδα είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό των προϊόντων της και για τις πολιτικές τιμολόγησης που θα ακολουθήσει. Οι ευρύτεροι όμιλοι δεν έχουν το δικαίωμα να συνάψουν συμβόλαια εκ μέρους των μελών τους ούτε και να αναμειχθούν στη ρουτίνα μιας επιχείρησης, εκτός και αν μια

συγκεκριμένη ενέργεια κριθεί ως επιζήμια για το σύνολο της βιομηχανίας.

Εκτός από τους δυο βασικούς ομίλους υπάρχουν και άλλα εμπορικά ναυπηγεία (κυρίως μικρότερου μεγέθους και τοπικά) που τίθενται υπό τον έλεγχο των παρακάτω οργανισμών:

- Ναυπηγικές βιομηχανίες που λειτουργούν υπό τον έλεγχο του Υπουργείου Επικοινωνιών,
- Τοπικά ναυπηγεία που λειτουργούν υπό τον έλεγχο επαρχιακών κυβερνήσεων στα Jiangsu και Fujian,
- Κοινοπραξίες ναυπηγείων (Kawasaki-COSCO, Raffles-Shangdong και Samsung-Ningbo).

Επιπλέον, υπάρχει και ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών ναυπηγείων, με κύριο παράδειγμα το Guangzhou Shipyard International. Η κυβέρνηση ήταν διστακτική όσον αφορά την παραίτησή της από τον έλεγχο μέσω της ιδιωτικοποίησης και της πώλησης, όπως επίσης είχε δισταγμούς σχετικά με την ίδρυση κοινοπραξιών, επειδή κατά το παρελθόν είχε κακή εμπειρία επί του θέματος.

Ουσιαστικά στην Κίνα υπάρχουν τρία κύρια ναυπηγικά κέντρα. Το 50% των ναυπηγήσεων περίπου πραγματοποιείται στην περιφέρεια Shanghai. Σήμερα τα ναυπηγεία στην Shanghai περιορίζονται στη ναυπήγηση πλοίων μεγέθους περίπου του Panamax λόγω περιορισμών από τα ρεύματα του αέρα στον ποταμό Huang Pu. Η απαλλαγή από αυτόν τον περιορισμό είναι ένα από τα βασικά κίνητρα για τη δημιουργία ενός νέου ναυπηγείου στο Wai Gao Qiao, το οποίο δεν εμπίπτει στους περιορισμούς που έχουν επιβληθεί λόγω του ποταμού. Το Dalian είναι το δεύτερο σημαντικότερο κέντρο και επιλέχθηκε ως τόπος για τη δημιουργία του πρώτου VLCC ναυπηγείου. Το Guangzhou είναι το τρίτο σημαντικότερο γεωγραφικό κέντρο, ενώ υπάρχουν και άλλα ναυπηγεία σε διάφορα μέρη της χώρας. Η γεωγραφική κατανομή των ναυπηγείων είναι σημαντική σε σχέση με το κόστος, δεδομένου ότι το κόστος διαφοροποιείται σημαντικά από περιφέρεια σε περιφέρεια στην Κίνα, με τις Shanghai και Guangzhou να εμφανίζουν το υψηλότερο κόστος σε ολόκληρη τη χώρα.

Η βάση διαμόρφωσης του κόστους στη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας

Κόστος εργασίας, εργασιακές πρακτικές και απόδοση

Η Κίνα για μεγάλο διάστημα θεωρείτο ως χώρα με χαμηλό κόστος παραγωγής, ειδικότερα σε σχέση με τα ημερομίσθια. Το εν λόγω πλεονέκτημα διαβρώθηκε κατά τα τελευταία έτη, λόγω της αύξησης των ημερομισθίων και της ανόδου του επιπέδου ζωής. Ο πληθωρισμός παραμένει άκαμπτos. Ανάμεσα στο 1980 και στο 1998 ο μέσος όρος των ημερομισθίων στον μεταποιητικό τομέα αυξήθηκε κατά 16% (πηγή: China Statistical Yearbook) και σε απόλυτες τιμές τα ημερομίσθια αυξήθηκαν πάνω από 400% in στη δεκαετία 1988 - 1998.

Ωστόσο οι επιπτώσεις του πληθωρισμού στα ημερομίσθια δεν είναι ομοιόμορφες. Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται ανάμεσα στις διάφορες περιφέρειες είναι πολύ έντονες. Έτσι το μέσο εισόδημα στην Shanghai είναι περίπου 90% υψηλότερο απ' ό,τι στην Liaoning. Υπάρχει επίσης και έντονη διαφοροποίηση στα είδη των επιχειρήσεων (κρατικές ή άλλες όπως κοινοπραξίες ιδιωτικές επιχειρήσεις και καθ' ολοκληρία ξένες επιχειρήσεις). Από αυτές, οι επιχειρήσεις που φέρουν το στοιχείο της ξένης ιδιοκτησίας τείνουν να προσελκύουν τις υψηλότερες προμηθευτικές πληρωμές.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές και μεταξύ αγροτικών και

αστικών κέντρων. Για παράδειγμα το 1996 ο μέσος όρος ημερομισθίου στα αστικά κέντρα ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερος του μέσου ημερομισθίου στις αγροτικές περιοχές.

Στην Κίνα δεν υπάρχουν επίσημες στατιστικές παραγωγικότητας για την βιομηχανία στο σύνολό της. Ωστόσο, υπάρχουν στατιστικά στοιχεία για την παραγωγή ανά κάτοικο για οκτώ μεγάλες βιομηχανίες (πηγή: China Statistical Yearbook), τα οποία εμφανίζουν ετήσια αύξηση της παραγωγικότητας κατά την τελευταία δεκαετία περίπου της τάξεως του 3% μόνο. Με άλλα λόγια, η ανάπτυξη της παραγωγικότητας υστέρησε σημαντικά σε σχέση με την αύξηση της βάσης του κόστους με αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών

Οι εν λόγω οικονομικές αλλαγές και η άνοδος του επιπέδου ζωής, ειδικότερα στα αστικά κέντρα, προκάλεσαν την αύξηση του κόστους και των τιμών στη διάρκεια των τελευταίων δυο δεκαετιών. Η μέση ετήσια αύξηση του δείκτη τιμών καταναλωτή ανάμεσα στο 1988 και 1998 ήταν 8% (πηγή: China Statistical Yearbook). Και πάλι όμως ο συνολικός μέσος όρος καλύπτει ένα σημαντικό διαχωρισμό μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Η μέση αύξηση στις αστικές περιοχές για το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 10%. Σε απόλυτους όρους οι τιμές καταναλωτή αυξήθηκαν κατά 2,5 φορές μέσα στο διάστημα 1988 - 1998. Πρόσφατα οι αυξήσεις περιορίστηκαν λόγω της πίεσης της ανταγωνιστικότητας. Το 1998 καταγράφηκε η πρώτη πτώση των τιμών που ήταν γενικά 3% στις τιμές καταναλωτή. Στις αστικές περιοχές η πτώση ήταν μόνο 1% και δεν έγινε ιδιαίτερα αντιληπτή.

Οι εργοστασιακές τιμές των βιομηχανικών αγαθών αυξήθηκαν επίσης ανταποκρινόμενες στη αύξηση της βάσης του κόστους. Στη δεκαετία 1988-1998 οι εργοστασιακές τιμές αυξήθηκαν περίπου κατά 100%, με ετήσιο μέσο όρο αύξησης 9,3% (πηγή: China Statistical Yearbook).

Τα ναυπηγεία της Κίνας τείνουν να αποδειχθούν σημαντικοί εργοδότες. Ένα χαρακτηριστικό παραδοσιακό ναυπηγείο μπορεί να απασχολεί από 9.000 έως 12.000 άτομα. Όλοι αυτοί οι εργάτες δεν απασχολούνται άμεσα στη ναυπήγηση των πλοίων, δεδομένου ότι πολλά ναυπηγεία παρουσιάζουν διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους. Παρά ταύτα, πρόκειται για τεράστια ναυπηγεία σύμφωνα με τη σύγχρονη αντίληψη. Ο αδρανής χρόνος είναι χαρακτηριστικά πάρα πολύς (σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις υπολογίστηκε γύρω στο 17% των πληρωμένων ωρών σε ένα από τα πιο παραγωγικά ναυπηγεία) και αυτό σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια σημαίνει ότι τα ναυπηγεία της Κίνας εμφανίζουν σε γενικές γραμμές πλεονάζον προσωπικό. Η κατάσταση δεν μπορεί να αλλάξει λόγω των απαγορευτικών διατάξεων σχετικά με τις απολύσεις προσωπικού, όπως θα απαιτούσε η κατάσταση. Το πραγματικό ποσοστό του πλεονάζοντος προσωπικού εξαρτάται από το επίπεδο του βιβλίου παραγγελιών. Εάν υποθεθεί ότι το τρέχον σχετικά υψηλό βιβλίο παραγγελιών συνδέεται με ένα κατάλληλο επίπεδο επάνδρωσης, από την ανάλυση φαίνεται ότι τα κρατικά ναυπηγεία στη διάρκεια των τελευταίων ετών υπέφεραν από πλεονάζον προσωπικό που έφθανε το διπλό αριθμό εργατών από εκείνο που ήταν πραγματικά απαραίτητος. Το πλεονάζον προσωπικό επιδεινώνεται περισσότερο από τη συχνή χρήση χαμηλόμισθου εργατικού δυναμικού στο πλαίσιο υπεργολαβιών (συνήθως περίπου στο 60% του κόστους χρησιμοποίησης των εργατών της ίδιας της επιχείρησης), το οποίο αντικαθιστά τους εργάτες των ναυπηγείων που κοστίζουν περισσότερο, προκειμένου να μειωθεί το άμεσο κόστος έναντι των συμβολαίων. Αυτό συμβαίνει συχνά χωρίς να γίνονται περικοπές στο εργατικό δυναμικό που αντικαθίσταται.

Κόστος υλικών

Η Κίνα συγκαταλέγεται στις μεγάλες παραγωγικές χώρες χάλυβα και το μεγαλύτερο ποσοστό μαλακού και υψηλής αντοχής χάλυβα συλλέγεται από την εγχώρια παραγωγή. Ειδικοί τύποι χάλυβα ίσως εισάγονται από την Ιαπωνία ή τη Νότια Κορέα. Οι τιμές του χάλυβα αυξάνονται

σταθερά στο εσωτερικό της Κίνας κατά ένα ετήσιο μέσο ποσοστό 6% στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Η τρέχουσα τιμή για τον χάλυβα Α ποιότητας που χρησιμοποιείται στη ναυπηγική είναι κατά πάσα πιθανότητα υψηλότερη από εκείνη που ίσως να πωλείται σε ένα εργοστάσιο της Κορέας, αλλά κάτω από ένα κεντρικά διευθυνόμενο σύστημα τα ναυπηγεία δέχονται συχνά την εντολή να αγοράζουν από τοπικά εργοστάσια χάλυβα πολλές φορές άσχετα από το κατά πόσον χρειάζονται τον χάλυβα. Έτσι έχει δημιουργηθεί μια κατάσταση όπου πολλά από τα παραδοσιακά ναυπηγεία του κρατικού τομέα πνίγονται από αποθέματα και συσσώρευση χάλυβα.

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αύξηση της ποσότητας των μηχανημάτων που παράγονται εγχώρια και χρησιμοποιούνται σε πλοία που κατασκευάζονται στην Κίνα έχουν μέχρι στιγμής αποβεί άκαρπες. Εξοπλισμοί που κατασκευάζονται στην Κίνα, ενώ είναι φθηνοί, δεν θεωρούνται ως επαρκώς αξιόπιστοι από την πλειοψηφία των πλοιοκτητών (περιλαμβανομένων και αυτών της ίδιας της Κίνας) και η χρησιμοποίησή τους θεωρείται ότι διακυβεύει την αξία μεταπώλησης του πλοίου. Για τούτο τον λόγο η μεγάλη πλειοψηφία των μηχανημάτων είναι εισαγόμενη. Η εισαγωγή μηχανημάτων γίνεται κατά προτίμηση από την Ευρώπη ή την Ιαπωνία με λιγότερες εισαγωγές από τη Νότια Κορέα, εξαιρουμένων των κυρίων μηχανών. Η έρευνα συνεχίζεται προκειμένου να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο βαθμός του πλεονεκτικού κόστους που απολαμβάνουν τα ναυπηγεία της Κίνας. Η έρευνα σήμερα δείχνει ότι τα εγχώρια μηχανήματα είναι περίπου 30% φθηνότερα από τα εισαγόμενα, αλλά η χρήση τους είναι περιορισμένη, κατά κύριο λόγο στα βασικά μηχανήματα και σε μηχανήματα που χρειάζονται άδεια για την κατασκευή τους.

Επιτόκια

Η κυβέρνηση έχει ως στόχο τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης γύρω στο 8% ετησίως και προσπαθεί να δημιουργήσει τις οικονομικές προϋποθέσεις, προκειμένου να προωθήσει τα σχέδιά της, περιλαμβάνοντας μέτρα για την τόνωση της αύξησης της κατανάλωσης και για την ανάπτυξη της υποδομής. Υπό το φως αυτών των δεδομένων και γνωρίζοντας ότι οι τιμές έχουν σημειώσει ελαφρά πτώση η λαϊκή τράπεζα της Κίνας (PBC) τα τελευταία χρόνια μειώνει συνεχώς τα επιτόκια. Τα επιτόκια για τα δάνεια κεφαλαίων κίνησης για κρατικές επιχειρήσεις έχουν μειωθεί από περίπου 10% σε περίπου 6% από το τέλος του 1996. Τον Ιανουάριο του 2000 τα επιτόκια της PBC για τα δάνεια κεφαλαίων κίνησης ήταν 5,85% για 12 μήνες και 5,60% για 6 μήνες. Τα επιτόκια για ιδιωτικές επιχειρήσεις πριμοδοτούνται με 30 πόντους και πρόσφατα βρίσκονται περίπου στο 7,25%.

Συναλλαγματικές ισοτιμίες

Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες διατηρούνται σταθερές τα τελευταία χρόνια τόσο ώστε η σχέση Yuan και δολαρίου ΗΠΑ να θεωρείται αμετάβλητη. Το νόμισμα εμφανίζεται δυνατό έναντι του δολαρίου μέσα από μια σταδιακή διαδικασία, κάτι που όμως έχει μειώσει την ανταγωνιστικότητα. Οι μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες, τουλάχιστον σε σχέση με το δολάριο, έχουν προσφέρει ελαφρά ανακούφιση από το αυξανόμενο κόστος, παρά τις εκκλήσεις των εξαγωγικών βιομηχανιών (συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγικής βιομηχανίας) για υποτίμηση. Οι απώλειες στην ανταγωνιστικότητα γίνονται περισσότερο αισθητές όταν το Yuan μετριέται σε σχέση με τα νομίσματα της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας.