



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 6.5.2003
KOM(2003) 232 lopullinen

SEITSEMÄS KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE

MAAILMAN LAIVANRAKENNUSTILANTEESTA

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	3
2.	Markkina-analyysi.....	4
2.1.1.	Tilaukset ja markkinaosuudet	4
2.1.2.	Hintakehitys	6
3.	Kustannusselvitykset.....	9
3.1.1.	Aiempien kustannusselvitysten päivitys	9
3.1.2.	Uudet kustannusselvitykset.....	12
4.	Päätelmät.....	14

1. JOHDANTO

Tämä seitsemäs komission kertomus neuvostolle maailman laivanrakennustilanteesta kattaa markkinakehityksen vuonna 2002, ja se on laadittu, koska komissio on velvollinen raportoimaan maailman laivanrakennusmarkkinoiden tilanteesta neuvoston asetuksen (EY) N:o 1540/98¹ 12 artiklan mukaisesti. Kertomus on kuuden edellisen kertomuksen² mukainen.

Neuvosto päätti 27. kesäkuuta 2002, että komission olisi vielä pyrittävä löytämään ratkaisu ongelmiin, jotka aiheutuvat tietyistä korealaisten telakoiden liiketavoista, sekä pääsemään Etelä-Korean kanssa yhteisymmärrykseen. Kuten komission kuudennessa kertomuksessa todettiin, Korean kanssa ei saatu aikaan sopimusta.

Koska neuvotteluratkaisua ei tullut, komissio käynnisti 21. lokakuuta 2002 toiminnan WTO:ssa ja jatkaa nyt tällä linjalla. Tämän lisäksi, ja neuvoston 27. kesäkuuta 2002 tekemän päätöksen kanssa yhdensuuntaisesti, tulivat 2. heinäkuuta 2002 voimaan laivanrakennukseen sovellettavat väliaikaiset suojajärjestelyt³. Niissä annetaan lupa telakoiden suoraan tukeen, joka on korkeintaan 6 prosenttia tietyillä alustyypeillä⁴, ja sitä sovelletaan sopimuksiin, jotka on allekirjoitettu 24. lokakuuta 2002 alkaen.

OECD:n tasolla neuvottelut uudesta laivanrakennusalan sopimuksesta alkoivat joulukuussa 2002. Tässä vaiheessa on kuitenkin liian aikaista ennustaa näiden neuvottelujen tulosta, jotka jatkuvat vähintään vuoteen 2005 asti.

Vastauksena aiempaan pyyntöön, jonka neuvosto esitti päätelmissään toukokuussa 2001, EU:n laivanrakennusteollisuus on yhteistyössä komission kanssa käynnistänyt LeaderSHIP 2015 -aloitteen, jolla on tarkoitus kehittää uusia toimintatapoja ja teknologian painopisteitä sekä tukea yhteisön laivanrakennusteollisuutta erityisesti vakiinnuttamalla yhdenvertaiset toimintaolosuhteet koko maailmassa ja alueellisella tasolla. Se kokoaa yhteen kaikki tärkeimmät teollisuudenalan toimijat, ammattiliitot ja EU:n politiikan avaintoimijat komissiosta ja parlamentista. LeaderSHIP 2015 -aloitteen yhteydessä tarkastellaan kaikkia laivanrakennukseen liittyviä kysymyksiä maailmankaupasta ammattitaidon haasteisiin ja yhteiseen laivaston kehittämiseen ja hankintoihin. Aloitteen myötä on jo kehitetty ideoita mahdollisiksi toimintalinjoiksi, joilla turvataan Euroopan laivanrakennusalan kilpailukyky tulevaisuudessa. Niillä pyritään aktiivisesti vastaamaan maailman laivanrakennusmarkkinoiden tilanteeseen. Työn tulokset esitellään neuvostolle tämän vuoden aikana.

Sen lisäksi, että tässä kertomuksessa esitetään tiivistelmä markkinakehityksestä vuonna 2002, siinä päivitetään aiemmin tehdyt kustannusselvitykset ja lisätään joitain uusia kuudennen kertomuksen jälkeen tehtyjä kustannusselvityksiä.

¹ EYVL L 202, 18.7.1998, s. 1.

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

³ Neuvoston asetus (EY) N:o 1177/2002.

⁴ Nämä alustyyppit ovat konttialukset, kemikaali- ja tuotesäiliöalukset ja LNG-säiliöalukset. Viimeksi mainitulla tyyppillä edellytyksenä on komission vahvistus siitä, että vuotta 2002 koskevien tutkimusten mukaan yhteisön teollisuus on kärsinyt aineellista vahinkoa ja vakavaa haittaa tällä markkinasegmentillä Korean epäterveiden toimintatapojen vuoksi.

Tässä kertomuksessa ei toisteta tiettyjä keskeisiä osia, kuten komission suorittaman markkinoiden seurannan laajuuteen ja menetelmiin liittyviä seikkoja. Niitä on käsitelty aiemmissa kertomuksissa, ja niistä on esitetty luettelo viidennen laivanrakennuskertomuksen johdannossa.

2. MARKKINA-ANALYYSI

2.1.1. Tilaukset ja markkinaosuudet

Erilaiset maailman laivanrakennusmarkkinoilla ja sen tietyillä segmenteillä ongelmia aiheuttavat ilmiöt (aiempien vuosien ylisuuret tilaukset, Yhdysvaltojen talouden hidastuminen, maailmantalouden epävakaisuus sekä syyskuun 11. päivän tapahtumien vaikutukset) vaikuttivat tilanteeseen edelleen koko vuoden 2002 ajan. Tilauksia saatiin vuonna 2002 vähemmän kuin vuosina 2000 ja 2001, ja niiden määrä oli yhteensä 20 470 000 tasattua bruttovetoisuustonnina (tämä määrä oli 29 430 000 vuonna 2000 ja 23 340 000 vuonna 2001 – lähde: Lloyd's Register/OECD). Näin ollen tilausten määrä väheni 12,3 prosentilla vuodesta 2001 vuoteen 2002, kun se oli vähentynyt 20,7 prosentilla vuodesta 2000 vuoteen 2001.

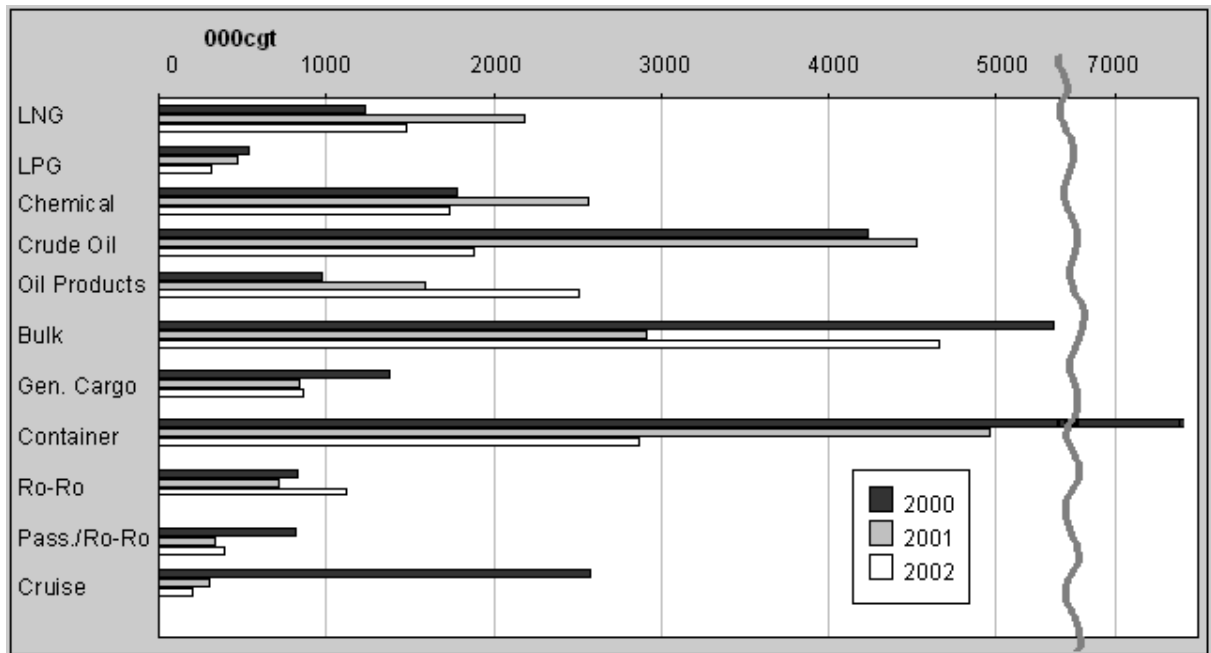
Heikentyneet markkinaolosuhteet ovat vaikuttaneet eniten konttialuksiin ja risteilyaluksiin (kuten seuraavasta kuvasta ilmenee). Ainoastaan yksi risteilyalustilaus on tehty vuoden 2001 syyskuun 11. päivän jälkeen, ja risteilyalusteollisuus on selvästi osoittanut, että markkinoiden keskittymisvaiheen odotetaan jatkuvan seuraavat kaksi kolme vuotta, eli uudet risteilyalustilaukset ovat tarkoin rajattuja ja valittuja. Konttialusten Post-Panamax-segmentillä on kirjattu joitain tilauksia, mutta tilausten määrä on selvästi aiempaa alhaisempi. Merkittävät konttialusoperaattorit kirjasivat tappioita tai huomattavaa vähennystä voitoissa vuonna 2002, ja ne pyrkivät nyt lisäämään suurempien alustensa määrää yksikkökustannusten alentamiseksi keskipitkällä aikavälillä. Koska suuri määrä Post-Panamax-konttialuksia tulee markkinoille seuraavien 24 kuukauden aikana, rahtihintojen odotetaan edelleen alenevan tällä markkinasegmentillä, ja investointeja on tarkasteltava ennemminkin markkinoiden keskittymisen kuin laajenemisen valossa. Koska korot ovat nykyisellään hyvin alhaiset, osa varustamoista saattaa olla taipuvainen tekemään nyt päätöksen uusiin aluksiin investomisesta, eli aikaisemmin kuin normaalitilanteessa.

Muiden alustyyppien, kuten LNG-säiliöalusten, kemikaalisäiliöalusten ja öljysäiliöalusten kysyntä heikkeni myös, vaikkakin vähemmässä määrin.

Ainoastaan tuotesäiliöalusten ja irtorahtialusten tilaukset ovat lisääntyneet, mikä johtuu vanhojen alusten korvaamisesta merenkulun turvallisuutta koskevien EU:n uusien säännösten seurauksena ("Erika" ja "Prestige") sekä Japanin ja Kiinan kotimaankysynnästä. Irtorahtialusten kysyntään ovat myös vaikuttaneet myönteisesti uudet suunnittelusäännöt, jotka tulevat voimaan 1. heinäkuuta 2003. Näissä säännöissä edellytetään tiettyjen kyseisen päivän jälkeen tilattujen alusten teräsrakenteen joidenkin osien vahvistamista, minkä seurauksena teräspaino kasvaa noin 5 prosenttia ja sitä myötä myös rakennuskustannukset nousevat. Näiden alustyyppien tuotantoarvo on kuitenkin alhainen ja näillä segmenteillä kilpailu sopimuksista on erittäin kovaa, mikä johtaa jatkuvaan hintojen alenemiseen.

Seuraavassa kuvassa näkyy tilaustoiminnan kehittyminen vuosina 2000–2002 tärkeimpien alustyyppien osalta (lähde: Lloyd's Register/OECD/kuva komission yksiköiden mukauttamana).

Uusien tilausten kehitys tärkeimpien alustyyppien osalta, 2000–2002



EN	FI
Cgt	tasattua bruttovetoisuustonnina
LNG	LNG-
LPG	LPG-
Chemical	Kemikaali-
Crude Oil	Raakaöljy-
Oil Products	Öljytuote-
Bulk	Irtorahti-
Gen. Cargo	Yleisrahti-
Container	Kontti-
Ro-Ro	Ro-ro-
Pass./Ro-Ro	Matkustaja-/ro-ro-
Cruise	Risteily-

Tämä kehityskulku vaikuttaa maailman merkittäviin laivanrakennusalueisiin eri tavoin. Japanin telakat hyötyvät edelleen irtorahtialusten vahvasta kotimaisesta kysynnästä, koska nämä tilaukset sijoittuvat lähes kokonaan Japaniin (tämä johtuu perinteisistä tilauskuvioista, mutta myös siitä, että Japanin telakat ovat optimoineet tämäntyyppisten alusten sarjatuotannon), mutta Etelä-Korea taistelee Kiinan kanssa tankkerisopimuksista, joita tekevät pääasiassa eurooppalaiset varustamot. Koska tämä kilpailu perustuu lähes kokonaan hintaan, näistä sopimuksista ei ole odotettavissa merkittävää tuottoa, minkä yksityiskohtaiset kustannusselvitykset osoittavat. EU:n telakat eivät enää toimi aktiivisesti näillä alhaisen voittomarginaalin segmenteillä. Tämän seurauksena EU:n telakoiden tuotantovolyyymi laskee, mikä näkyy selvästi jäljempänä esitetystä markkinaosuuskehityksestä, jonka odotetaan jatkuvan. Lisäksi kaikissa suurissa eurooppalaisissa laivanrakennusmaissa on menetetty työpaikkoja ja telakoita on suljettu. Tärkeimmät myönteisesti kehittyvät

segmentit EU:n laivanrakentajien kannalta ovat lauttasektori⁵ (joka kattaa pääasiassa matkustaja/ro-ro-alusluokan) ja pienten säiliöalusten⁶ sektori, joissa korvaamistarpeet ovat kasaantumassa. Näiden kehityskulkujen on kuitenkin vielä toteuduttava, ja ne voivat tapahtua liian myöhään monien telakoiden kannalta, joiden työt loppuvat jo vuonna 2003 ja 2004. Lisäksi voidaan olettaa, että Korean laivanrakentajat yrittävät saada jalansijaa näillä markkinasegmenteillä hyvin alhaisilla hintatarjouksilla.

Markkinaosuudet kehittyivät seuraavasti (bruttovetoisuuden perusteella):

	2000	2001	2002
Etelä-Korea	36 %	30 %	28 %
EU	19 %	13 %	7 %
Japani	26 %	33 %	37 %
Kiina	7 %	11 %	13 %

Kaikkia edellä kuvattuja kehityskulkuja on tarkasteltava suhteessa laivanrakennussektorin huomattavaan ylikapasiteettiin, jonka arvioidaan olevan vähintään 20 prosenttia yli sen kapasiteetin, joka tarvitaan vanhojen alusten korvaamiseksi ja merikuljetusten kasvun aiheuttaman mahdollisen lisäkysynnän kattamiseksi⁷. Tämä ylikapasiteetti jatkaa kasvuaan, kun uusia telakkainvestointeja toteutetaan erityisesti Kiinassa ja nyt myös Vietnamin. Samanaikaisesti Korean telakat jatkavat nykyisen tuotantokapasiteetin laajentamista pääasiassa lisäämällä laivanrakennuksen tehtävien alihankintaa, myös teräsrakenteiden osalta. Tällä odotetaan olevan jatkuva negatiivinen vaikutus hintoihin.

2.1.2. Hintakehitys

Alusten hinnat olivat vuoden 2002 lopulla yleisesti alhaisemmat kuin vuoden 2001 lopulla. Clarkson Research Studies on johtava hintatietojen lähde, ja sen mukaan voitiin havaita seuraavat trendit.

[Alustyyppit lueteltuina Clarksonin mukaan.]

[Konttialusten osalta konttikuljetuskapasiteetti ilmaistaan TEU-yksikköinä (Twenty-Foot-Equivalent-Unit), jolloin yli 5000 TEU:n kokoluokan alukset kuuluvat niin sanottuihin Post-Panamax-konttialuksiin.]

[LNG-säiliöalus tarkoittaa nesteytetyn maakaasun säiliöalusta (Liquified Natural Gas), LPG-säiliöalus tarkoittaa nestekaasusäiliöalusta (Liquefied Petroleum Gas).]

⁵ Tämä on seurausta äskettäin annetusta EU-lainsäädännöstä, joka koskee erityisiä ro-ro-alusten vakausvaatimuksia ja matkustaja-alusten turvasääntöjä ja standardeja.

⁶ Merenkulun turvallisuutta koskevan uuden EU-lainsäädännön seurauksena, joka annettiin tai jota ehdotettiin "Erika"- ja "Prestige"-onnettomuuksien jälkeen.

⁷ KSA, Korean laivanrakentajien järjestö, odottaa ylikapasiteetin vuonna 2005 olevan 16,1 %, kun taas AWES, Euroopan laivanrakentajien ja -korjaajien järjestö, odottaa sen olevan 29,3 % (lähde: OECD).

[VLCC on lyhenne sanoista Very Large Crude oil Carrier.]

[Ro-ro tarkoittaa roll-on/roll-off -tyyppistä rahtialusta.]

Termit Aframax, Suezmax, Panamax, Capesize, Handymax ja Handysize ilmaisevat tiettyjä säiliöalusten ja irtorahtialusten vakiomittoja ja -spesifikaatioita.

Tärkeimpien alustyyppien hintakehitys 2001–2002

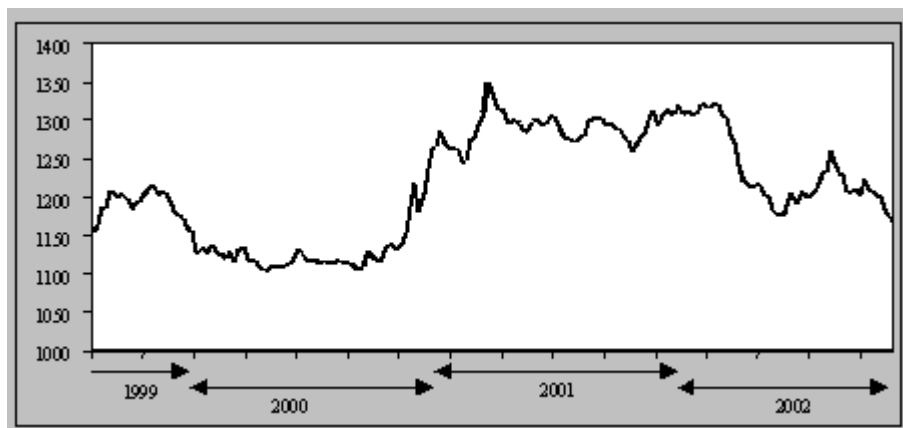
Alustyyppi	Hinta vuoden 2001 lopussa (milj. USD)	Hinta vuoden 2002 lopussa (milj. USD)	Muutos
VLCC-säiliöalus	70,00	63,50	-9,29 %
Suezmax-säiliöalus	46,50	43,75	-5,91 %
Aframax-säiliöalus	36,00	34,75	-3,47 %
Panamax-säiliöalus	32,00	31,25	-2,34 %
Handysize-säiliöalus	26,25	27,00	+2,86 %
Capesize-irtorahtialus	36,00	36,25	+0,69 %
Panamax-irtorahtialus	20,50	21,50	+4,88 %
Handymax-irtorahtialus	18,50	19,00	+2,70 %
Handysize-irtorahtialus	14,50	15,00	+3,45 %
LNG-säiliöalus	165,00	150,00	-9,09 %
LPG-säiliöalus	60,00	58,00	-3,33 %
725 TEU konttialus	13,00	13,00	0,00 %
1000 TEU konttialus	15,50	15,50	0,00 %
1700 TEU konttialus	21,50	21,00	-2,33 %
2000 TEU konttialus	28,00	27,00	-3,57 %
2750 TEU konttialus	31,00	29,50	-4,84 %
4600 TEU konttialus	52,00	45,00	-13,46 %
6200 TEU konttialus	72,00	60,00	-16,67 %
Ro-ro-alus (pieni)	27,50	27,50	0,00 %
Ro-ro-alus (suuri)	39,50	39,50	0,00 %

Tästä taulukosta voidaan tehdä joitain johtopäätöksiä:

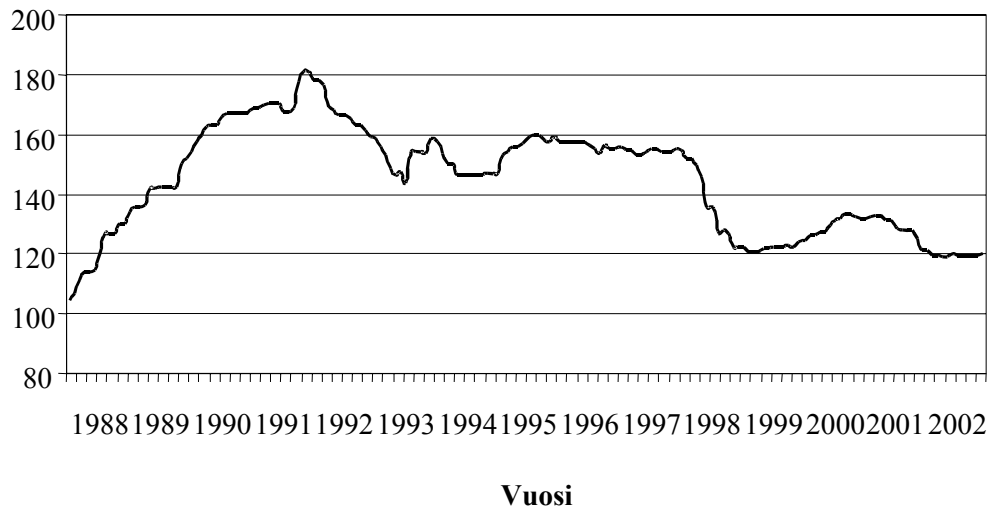
- Hinnat ovat olleet vakaita niillä segmenteillä, joilla EU:n telakat ovat vahvoja ja joilla Korean telakat eivät ole erityisen aktiivisia, eli pienten konttialusten ja ro-ro-alusten segmenteillä.
- Hinnat ovat nousseet marginaalisesti (2,9 %) pienten säiliöalusten segmentillä, mikä johtuu vanhojen alusten korvaamisen aiheuttamasta voimakkaasta kysynnästä merenkulun turvallisuutta koskevan uuden EU-lainsäädännön seurauksena (tai sen ennakoimiseksi). Kun kuitenkin otetaan huomioon merkittävästi kasvaneet tuotantokustannukset Koreassa ja Kiinassa (maissa, joissa suurin osa näistä tilauksista nykyisin tehdään) ja vahva kysyntä tällä segmentillä, tämä hinnannousu on hyvin vaatimaton.
- Hinnat nousivat kaikkien irtorahtialustyyppien osalta Japanissa ja Kiinassa vahvan kotimaisen kysynnän seurauksena ja sen vuoksi, että tätä alustyyppiä koskevat tiukemmat suunnittelusäännöt tulevat voimaan 1. heinäkuuta 2003. Koska useimmat tilaukset sijoittuvat Japaniin, Japanin hallituksen asettama hintakuri vaikuttaa toimivan, ja Kiinan telakat pitäytyvät Japanin hintajohtajien noudattamassa hintatasossa.
- Hinnat ovat jälleen heikentyneet huomattavasti niillä segmenteillä, jotka ovat Korean telakoiden päätoimialuetta (kaasusäiliöalukset ja suuret konttialukset) ja joilla ne kilpailevat suoraan toistensa kanssa. Tämä vahvistaa komission aiemman päätelmän, jonka mukaan kova kilpailu Etelä-Koreassa vaikuttaa haitallisesti maailmanmarkkinoihin, ja Korean suuret telakat näyttäivät asettavan hinnat noudattamatta aina todellisia tuotantokustannuksia.

On syytä huomata, että Yhdysvaltain dollarin arvon alenemisen suhteessa euroon, woniin ja jeniin olisi pitänyt johtaa hintojen nousuun (Yhdysvaltain dollareissa) kautta linjan. Koska näin ei tapahtunut, on pääteltävä, että alusten hinnat ovat kaiken kaikkiaan laskeneet edelleen. Seuraavasta kuvasta näkyy wonin liikkuminen suhteessa Yhdysvaltain dollariin kaudella II/1999–2002. Wonin huomattavan vahvistumisen vuonna 2002 ja erityisesti sen viimeisellä neljänneksellä olisi pitänyt pakottaa Korean tuottajat pyytämään korkeampia hintoja Yhdysvaltain dollareina, mutta näin ei tapahtunut.

Valuuttakurssikehitys – won suhteessa Yhdysvaltain dollariin



Komission laskema alusten hintaindeksi heijastaa hintakehityssuuntia (ks. kuva). Siitä käy ilmi, että hintojen vaatimaton nousu vuosina 2000 ja 2001, jolloin tilauksia saatiin runsaasti, ei jatkunut, ja hinnat ovat alhaisemmalla tasolla kuin yli vuosikymmeneen.



Uusien alusten rakentamisen hintaindeksi (1987 = 100)

3. Kustannusselvitykset

3.1.1. Aiempien kustannusselvitysten päivitys

Edellisten kertomusten tapaan tämä kertomus sisältää kaikkien aiempien sellaisten kustannusselvitysten päivityksen, jotka komissio on tehnyt osana markkinoiden seuranta. Kyseisissä kustannusselvityksissä käytetyt menetelmät on selostettu kahdessa ensimmäisessä kertomuksessa eikä niitä siksi toisteta tässä yhteydessä. Lähestymistapaa hienosäädetään jatkuvasti.

Koska laivanrakennusprojektit kestävät huomattavan kauan ja todelliset kustannukset saattavat muuttua aluksen toimitukseen mennessä, kustannusselvitysten on perustuttava etukäteisolettamuksiin. Näitä olettamuksia tarkistetaan jatkuvasti ja tulokset päivitetään, kun saadaan uutta tai parempaa tietoa. Tämä käy ilmi seuraavasta taulukosta. Yksityiskohtaisia tietoja tarkasteltavasta tilauksesta saa siitä laivanrakennuskertomuksesta, jossa kyseistä tilausta käsitellään. Komission suorittaman markkinaseurannan edistyessä aiemmin tarkasteltuja ja sittemmin loppuun suoritettuja alustilauksia voidaan käyttää kustannusselvityksen todentamiseksi. Tähän mennessä ajantasaistetut luvut ovat vastanneet alkuperäisiä havaintoja.

Käytetyt lyhenteet tarkoittavat seuraavia korealaisia telakoita:

DHI: Daewoo Heavy Industries

DSME: Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering

HHI: Hyundai Heavy Industries

HMD: Hyundai Mipo Dockyard

HHIC: Hanjin Heavy Industries and Construction

SHI: Samsung Heavy Industries

Tutkimukseen valittujen uusien laivanrakennussopimusten tilaushintojen ja arvioitujen rakennuskustannusten vertailu (päivitetty joulukuussa 2002)

TELAKKA	ALUSTYYPPI	VARUSTAMO	SOPIMUS- HINTA (MILJ. USD)	TAVAN- OMAINEN HINTA (MILJ. USD)	TAPPIO/VOIT- TO, PROSENTTIA TAVANOMAI- SESTA HINNASTA	VIITE LAIVAN- RAKENNUS- KERTOMUK- SEEN NRO
Daedong	Tuotesäiliöalus	Seaarland	21,5	25,7	-16 %	1
Daedong	Panamax- irtorahtialus	Sanama	18,5	26,0	-29 %	1
Daedong	Kemikaali- säiliöalus	Cogema	24,5	30,2	-19 %	2
Daedong	2500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
STX (ex- Daedong)	Tuotesäiliöalus	Target Marine	25,5	28,7	-11 %	6
STX (ex- Daedong)	Tuotesäiliöalus	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %	6
STX (ex- Daedong)	LPG-säiliöalus	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %	6
DHI	VLCC	Anangel	68,5	74,2	-8 %	1
DHI	Lautta	Moby	74,3	88,4	-16 %	2
DHI	Panamax- irtorahtialus	Chandris	22,5	22,8	-1 %	2
DHI	LNG-säiliöalus	Bergesen	151,1	164,2	-8 %	3
DHI	ULCC	Hellespont	85,0	93,7	-9 %	4
DSME (ex-DHI)	LNG-säiliöalus	Exmar	162,0	169,2	-4 %	5
Halla	Panamax- irtorahtialus	Diana	18,9	31,1	-39 %	1
Halla	3500 TEU	Detjen	38,0	53,0	-28 %	1
Halla	Capesize- irtorahtialus	Cargocean	32,0	46,2	-31 %	2
Samho (ex-Halla)	Aframax- öljysäiliöalus	Chartworld Shipping	33,5	41,5	-19 %	4
Samho (ex-Halla)	VLCC	Oldendorff	69,5	90,9	-14 %	5
Samho (ex-Halla)	Suezmax- öljysäiliöalus	Thenmaris	43,0	55,4	-19 %	5

Samho (ex-Halla)	Capesize-irtorahtialus	Marmaras	36,0	53,6	−33 %	6
HHI	6800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	−10 %	1
HHI	5600 TEU	K Line	54,3	59,1	−8 %	2
HHI	LNG-säiliöalus	Bonny Gas	165,0	176,8	−7 %	2
HHI	5500 TEU	Yang Ming	56,0	63,7	−13 %	2
HHI	Lautta	Stena	70,0	88,2	−21 %	4
HHI	Suezmax-öljysäiliöalus	Jebsen	43,0	51,2	−16 %	4
HHI	7200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	79,5	−9 %	3
HHI	Suezmax-öljysäiliöalus	Athenian Sea Carriers	43,0	49,9	−14 %	3
HHI	LNG-säiliöalus	Golar	162,6	178,4	−9 %	5
HHI	Capesize-irtorahtialus	Golden Union	36,0	45,2	−20 %	6
HHI	2500 TEU	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	−16 %	6
HMD	Kaapelialus	Ozone	37,3	46,8	−20 %	1
HMD	Kemikaali-säiliöalus	Bottiglieri	24,5	26,3	−7 %	4
HMD	Tuotesäiliöalus	Schoeller	26,0	27,1	−4 %	6
HHIC	6250 TEU	Niederelbe	62,0	66,2	−6 %	3
HHIC	5608 TEU	Conti	58,0	61,0	−5 %	3
HHIC	1200 TEU	Rickmers	19,5	21,3	−8 %	3
Il Heung	Kemikaali-säiliöalus	Naviera Quimica	10,5	13,0	−19 %	2
SHI	5500 TEU	Nordcapital	55,0	68,0	−19 %	2
SHI	3400 TEU	CP Offen	36,0	52,4	−31 %	1
SHI	Lautta	Minoan	69,5	87,9	−21 %	1
SHI	7400 TEU	OOCL	79,7	91,5	−13 %	4
SHI	LNG-säiliöalus	British Gas	162,5	176,5	−8 %	5
SHI	5762 TEU	CP Offen	55,0	66,7	−18 %	5
Shina	Tuotesäiliöalus	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	−10 %	3

3.1.2. Uudet kustannusselvitykset

Kuudennen laivanrakennuskertomuksen julkaisemisen jälkeen on tehty viisi uutta kustannusselvitystä.

Ne koskevat seuraavia Etelä-Korean telakoiden saamia tilauksia:

- 5 100 TEU konttialus (kuuden aluksen sarja), tasattu bruttovetoisuus 40 776, rakentaja Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering
- 4 900 TEU konttialus (neljän aluksen sarja), tasattu bruttovetoisuus 34 775, rakentaja Hanjin Heavy Industries and Construction
- Kemikaali- ja tuotesäiliöalus (neljän aluksen sarja), tasattu bruttovetoisuus 24 480, rakentaja STX Shipbuilding Co. (ex-Daedong)
- Capesize-irtorahtialus, tasattu bruttovetoisuus 26 250, rakentaja Hyundai Heavy Industries
- Tuotesäiliöalus (neljän aluksen sarja), tasattu bruttovetoisuus 23 200, rakentaja Hyundai Mipo Dockyard.

Kyseisten kustannusselvitysten tulosten tiivistelmä on seuraava:

Selvitykseen valittujen uusien alusten ilmoitettujen tilaushintojen ja arvioitujen rakennuskustannusten vertailu (uudet selvitykset)

TELAKKA	ALUSTYYPPI	VARUSTAMO	SOPIMUS- HINTA (MILJ. USD)	TAVAN- OMAINEN HINTA (MILJ. USD)	TAPPIO/VOITTO, PROSENTTIA TAVANOMAISESTA HINNASTA
DSME	5100 TEU	Hamburg Süd	58,0	64,5	-10 %
HHIC	4900 TEU	MSC	45,0	48,3	-7 %
STX	Kemikaali- ja tuotesäiliöalus	Safmarine Corp.	27,0	37,0	-27 %
HHI	Capesize- irtorahtialus	Transmed Shipping	36,0	46,4	-22 %
HMD	Tuotesäiliöalus	Athenian Sea Carriers	27,8	36,1	-23 %

Nämä tulokset vahvistavat aiempien kertomusten päätelmät. Korean telakat myyvät edelleen aluksia hinnoilla, jotka vaikuttavat tavanomaista hintaa alhaisemmilta (täydet tuotantokustannukset lisättynä 5 prosentin voittomarginaalilla). Hinnat näytetään tyypillisesti asetettavan tasolle, joka kattaa suorat toimintakustannukset, mutta ei inflaatiosta aiheutuvia kustannuksia ja kaikkia rahoituskustannuksia. Koska Korean telakoiden valmistamien alusten hinnat ovat tuotantokustannusten noususta huolimatta pysyneet historiallisen alhaisella tasolla viiteajanjakson aikana, sopimushinnan ja tavanomaisen hinnan erotus kasvaa edelleen. Viimeisimpien selvitysten mukaan tämä erotus on keskimäärin 20 prosenttia (painottamaton), kun taas vuosi sitten annetussa viidennessä kertomuksessa erotus oli 8 prosenttia.

Korean telakoiden tuotantokapasiteetti on valtava, joten markkinoiden laskusuhdanne vaikuttaa niihin erityisesti, koska niiden on täytettävä suuret rakennustelakkansa ja varmistettava riittävä kassavirta suoriutuakseen lyhytaikaisista veloistaan. Näin ollen näyttää siltä, että Korean telakat pyrkivät saamaan melkein minkä tahansa markkinoille ilmaantuvan tilauksen siitä riippumatta, onko kyseinen tilaus kannattava Korean kustannukset huomioon ottaen vai ei. On huomattava, että säiliöaluksilla on yhä tärkeämpi osuus Korean telakoiden tilauskirjoissa, vaikka Hyundai Heavyn laivanrakennusosaston varatoimitusjohtaja ja markkinointijohtaja antoivat maaliskuussa 2001 lausunnon, jonka mukaan HHI aikoo keskittyä kasvattamaan voittomarginaalia valitsemalla tarkemmin toteutettavat tilaukset⁸. Myös muut telakanjohtajat sanoivat Korean telakoiden siirtyvän pois säiliö- ja irtorahtialusten markkinasegmenteiltä, koska kustannukset nousevat korkeampien palkkojen, inflaation ja valuuttakurssimuutosten myötä, eikä arvoltaan vähäisemmistä aluksista ole enää mahdollista saada voittoa. Tämä kehityskulku ei ole toteutunut, ja näin ollen useat Korean telakat ilmoittivat tappioista vuonna 2002. Muut telakat ilmoittivat muodollisista voitoista.

Erityisen kiinnostava on tutkittu 5 100 TEU:n konttialuksen tilaus Hamburg Südille. Tähän tilaukseen saatiin tarjoukset yhdeltä Euroopan ja kahdelta Korean telakalta. DSME voitti lopulta tilauksen tarjoushinnalla 55 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria, minkä johdosta SHI teki Korean hallitukselle valituksen DSME:n harjoittamasta hinnan alituksesta. Korean hallitus määräsi tämän jälkeen DSME:n nostamaan hinnan SHI:n tasolle 58 miljoonaan Yhdysvaltain dollariin. Perusteluna tälle Korean hallituksen poikkeukselliselle toimenpiteelle (Korean hallitus oli toistuvasti todennut komissiolle, ettei sillä ollut vaikutusvaltaa Korean telakoiden liiketoimintatapoihin), kauppaa-, teollisuus- ja energiaministeriön laivanrakennusosaston johtaja sanoi Daewoon markkinahintoihin nähden liian alhaisen hintatarjouksen voivan haitata tervettä kilpailua ja vahingoittaa Korean vientitoiminnan harjoittajien uskottavuutta⁹. On epäselvää, nostiko DSME tosiasiallisesti hintaa, sillä Hamburg Süd vakuuttaa edelleen, että sopimus allekirjoitettiin 55 miljoonan Yhdysvaltain dollarin hintaan, eikä sen mukaan näin merkittävälle hinnanmuutokselle ole mitään perusteita.

⁸ Reutersin haastattelu, 7. maaliskuuta 2001.

⁹ Lloyd's List, 11. marraskuuta 2002.

4. PÄÄTELMÄT

Vakavat vaikeudet maailman laivanrakennusmarkkinoilla jatkuvat, koska tilaukset vähenevät tärkeimmillä laivanrakennusalueilla ja hinnat ovat jumiutuneet hyvin alhaiselle tasolle. Tämä johtuu pääasiassa tuotannon ylikapasiteetista, aiemmasta ylitarjonnasta, taloustaantumasta eri puolilla maailmaa sekä syyskuun 11. päivän tapahtumien vaikutuksista. Viimeksi mainitulla oli huomattava vaikutus risteilyalusteollisuuden lyhyen ja keskipitkän aikavälin näkymiin ja siten myös uusien risteilyalusten kysyntään. Kovaa kilpailua Korean sisällä on pidettävä avaintekijänä useimpien alustyyppien laskeneille hinnoille. Ainoastaan Japanin ja Kiinan telakat pystyvät nykyisellään kasvattamaan myyntiään, Japanissa tämä johtuu vakaasta kotimaisesta kysynnästä ja Kiinassa hyvästä hintakilpailukyvästä.

Uusien alusten tilaukset vähenivät maailmanlaajuisesti 12 prosentilla vuonna 2002 verrattuna vuoteen 2001. EU:ssa tuotanto keskittyi enenevästi risteilyaluksiin, ja tilanne oli paljon pahempi, koska tilaukset vähenivät yli 50 prosentilla verrattuna vuoteen 2001 ja yli 70 prosentilla verrattuna vuoteen 2000.

Vaikein tilanne vähentyneiden tilausten vuoksi on konttialuksilla ja risteilyaluksilla, mutta myös öljysäiliöalusten, kemikaalisäiliöalusten ja LNG-säiliöalusten kysyntä on laskenut. Tuotesäiliöalusten kysyntä on kasvanut, mikä johtuu merenkulun turvallisuutta koskevan EU:n uuden lainsäädännön edellyttämästä aluskaluston uusimisesta, sekä irtorahtialusten kohdalla. Tällä kysynnän lisäyksellä oli kuitenkin hyvin vähäinen vaikutus hintoihin.

Seurauksena on, että telakoilta loppuvat työt, ja muutamat, lähinnä eurooppalaiset telakat ovat jo menneet konkurssiin tai irtisanoneet työntekijöitä.

Uusien alusten hinnat ovat laskeneet entisestään ja ovat nyt alimmillaan yli vuosikymmeneen. Hintojen nousu ei toteutunut vuonna 2002, ja se on yhtä epätodennäköistä vuonna 2003.

Eteläkorealaiset telakat ovat kaikkien tärkeimpien kustannustekijöiden kasvusta huolimatta edelleen laskeneet tarjoushintojaan, ja komission analyysin mukaan monet korealaiset telakat saattavat pian joutua vaikeuksiin täyttäessään lyhyen aikavälin taloudellisia velvoitteitaan.

Eteläkorealaisten telakoiden saamia tilauksia koskevat komission yksityiskohtaiset kustannusselvitykset vahvistavat aiempien kertomusten päätelmät, joiden mukaan alusten tarjoushinnat eivät näytä kattavan tuotantokustannuksia kokonaisuudessaan. Korean telakoiden hintatarjouksissa ei tyypillisesti oteta huomioon inflaatiota ja velanhoitoa. Selvitykset osoittavat, että tarjoushintojen ja arvioitujen tavanomaisten hintojen välinen erotus on kasvussa.