



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.5.2000
KOM(2000) 263 endelig

KOMMISSIONENS ANDEN RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS VÆRFTSINDUSTRI

KOMMISSIONEN ANDEN RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning	5
1.1. Opfølgning på Europa-Kommissionens første rapport om situationen inden for verdens værftsindustri.....	6
2. Generel markedsanalyse	8
2.1. Markedsandele	8
2.2. Prisudviklingen	13
2.3. Containerskibssegmentet	14
2.4. Konklusion.....	15
3. Nærmere markedsovervågning og analyse	16
3.1. Markedsovervågningsundersøgelse af skibsbygningsmarkedet	16
3.2. Ajourføring af tidligere undersøgelser	17
3.3. Nye undersøgelser af ordrer.....	19
3.4. Effekten på EU's værfter.....	21
3.5. Konklusion.....	23
4. Konklusioner og henstillinger til tiltag	24
5. Oversigt over tabeller og grafer.....	26
6. Referencer	27
Bilag: Værftsindustrien i Kina	28
CSSC's omstrukturering.....	30
Den kinesiske værftsindustri's omkostningsgrundlag	32
Lønomkostninger, arbejdsforhold og præstationer	32
Materialeomkostninger	33
Rentesatser	33
Valutakurser	33

Sammendrag

Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 om nye regler for skibsbygningsindustrien fastsætter, at Kommissionen skal rapportere om situationen på verdensmarkedet for skibsbygning. Den første rapport (KOM(1999) 474 endelig udg.) blev forelagt for Rådet i oktober 1999 og var genstand for Rådets konklusioner i november, hvori Kommissionen blev opfordret til fortsat at undersøge situationen. Denne rapport er den anden rapport om emnet.

Der er fortsat krise på verdensmarkedet for kommerciel skibsfart. Udbuddet overstiger klart efterspørgslen, og der er få tegn på en bedring af situationen.

Som følge heraf har den relativt større efterspørgsel efter skibe i 1998-1999 ikke haft en positiv virkning på priserne, som tværtimod for næsten alle skibstypers vedkommende er fortsat med at falde. Prisdepressionen skyldes ekstremt lave prisudbud fra sydkoreanske værfter og med de nuværende prisniveauer svinder EU's og Japans markedsandele fortsat, skønt virkningen er mindre udtalt for EU's vedkommende.

De nye detaljerede undersøgelser af omkostninger for skibsbygningsordrer, som rapporten indeholder, har endnu engang afsløret i hvilken grad de sydkoreanske værfter er villige til at acceptere underskud for at sikre markedsandele og cashflow. De anslåede tab ligger på mellem 11% og 32% af de faktiske bygningsomkostninger, hvilket er lidt mindre end omkostningsundersøgelserne i Kommissionens første rapport om situationen inden for verdens værftsindustri (KOM(1999) 474 endelig udg.), hvor tabene blev anslået til 13-40%. Det lille fald kan dog skyldes, at forskellige ordrer er udvalgt til undersøgelse. Med undtagelse af krydstogtskibe fokuserer de sydkoreanske værfter på alle markedssegmenter og efterlader kun små nationale ordrer og højt specialiseret tonnage til EU-værfterne. Kommissionens anden rapport om situationen på verdens skibsbygningsmarked bekræfter således resultaterne i den første rapport.

De tiltag, der kan tages for at løse problemet (som Ministerrådet anmodede om på sit møde den 9. november 1999) er sat i værk (jf. kapitel 1). Kommissionen har især gjort sig store anstrengelser for at få den sydkoreanske regering til at forpligte sig til ikke-indblanding i skibsbygningsaktiviteters finansiering. Efter nogle konsultationsrunder afsluttede Kommissionen og den sydkoreanske regering deres drøftelser og den 10. april 2000 underskrev de en "aftaleprotokol om verdens skibsbygningsmarked". Aftaleprotokollen vedrører især ikke-subsidiering, bankvirksomhed, finansiel gennemsækelighed (hvad angår international regnskabspraksis), kommerciel prisfastsættelse og en effektiv konsultationsmekanisme. Hovedformålet er at fremme ligelige og konkurrencemæssige vilkår på verdensmarkedet og at arbejde sammen om at stabilisere markedet og dermed medvirke til at øge skibspriserne til et niveau, der er kommercielt bæredygtigt.

Det bevismateriale, der er indsamlet som let i Europa-Kommissionens markedsovervågning har hjulpet EU-industrien til at samle tilstrækkeligt med elementer til en klage i henhold til handelshindringsforordningen og industrien har fornyligt meddelt, at den er villig til at indgive en sådan klage. Europa-Kommissionen vil fortsætte sin markedsovervågning.

Det anbefales at

- fortsætte med at lægge pres på Sydkorea for at landet fuldt ud gennemfører "aftaleprotokollen" og tager ansvar for at arbejde for at forbedre markedssituationen, især hvad angår priser og nybygningskapacitet,

- gennemføre bestemmelserne i "aftaleprotokollen" fuldt ud når de er trådt i kraft, og gøre brug af konsultationsmekanismen om nødvendigt,
- indsamle flere og mere detaljerede oplysninger om eventuel undergravende prisfastsættelse og anden ikke-markedsmæssig praksis for at iværksætte og om nødvendigt støtte en klage i henhold til handelshindringsforordningen,
- holde IMF underrettet om resultaterne og anmode om en nøje overvågning og evaluering af den lovede omstrukturering af Sydkoreas industri,
- tilskynde EU's værftsindustri til at forbedre sin konkurrenceevne yderligere.

1. INDLEDNING

Europa-Kommissionens rapport om situationen på verdensmarkedet for skibsbygning er den anden i en række rapporter, og den indeholder en opfølgning og udvidelse af den første rapport, som blev forelagt for Ministerrådet den 9. november 1999 som KOM(1999) 474 endelig udgave. Denne første rapport var en respons på Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, som fastlog, at Europa-Kommissionen skal forelægge en rapport for Rådet om markedssituationen og vurdere, om europæiske værfter påvirkes af illoyal handelspraksis. Hvis det fastslås, at illoyal handelspraksis skader industrien, skal Kommissionen i givet fald foreslå Rådet passende foranstaltninger.

Den anden rapport tager udgangspunkt i den første rapports fremgangsmåde og resultater, og derfor gentages visse elementer i den første rapport ikke. Det drejer sig om den langsigtede analyse af udbud og efterspørgsel, generelle bemærkninger om skibsbygningskontrakter og det underliggende analysearbejde, analysen af Sydkoreas finansielle sektor, nærmere oplysninger om undersøgelsen af visse værfter og beskrivelsen af den anvendte metodologi. Den første rapports oplysninger er opdateret, hvor det har været relevant, bl.a. de nærmere undersøgelser af skibsbygningsomkostninger på ordrer til asiatiske værfter, da den underliggende omkostningsmodel genanvendes hver gang nye eller bedre oplysninger foreligger.

Hovedkonklusionerne fra den første rapport var:

- Der er betydelig overkapacitet på skibsbygningsmarkedet, og denne ventes at vokse som følge af faldende efterspørgsel og stigende udbud.
- Den væsentligste årsag til den fortsatte og voksende ubalance mellem udbud og efterspørgsel er den sydkoreanske kapacitetsudvidelse, især i perioden 1994-1996, og sydkoreanske værfter har store vanskeligheder med at tiltrække nok ordrer til at sikre deres cashflow. Ikke desto mindre er Sydkorea i gang med at udvide sin kapacitet yderligere.
- Priserne på skibe er styrtdykket med 15-30% siden 1998, særlig for skibstyper som Sydkorea konkurrerer om, hvilket har fremrykket efterspørgslen og flyttet markedsandele til sydkoreanske værfter.
- Markedsovervågningsundersøgelsen for skibsbygning har leveret en stabil omkostningsmodel, der er velegnet til at analysere de sydkoreanske værfters faktiske skibsbygningsomkostninger (de eneste værfter, der blev undersøgt i den første rapport).
- Ingen af de ni ordrer på nye skibe, der blev undersøgt, var klart overskudsgivende og der er overbevisende indikationer på, at sydkoreanske værfter tilbyder skibe til under kostpris.
- To sydkoreanske værfter, der begge har været under konkursbehandling siden 1997, udviser en forretningsadfærd, der i EU ville betragtes som uacceptabel. Særligt foruroligende aspekter er tidligere og nuværende gælds eftergivelse og gældsmoratorier, fordelagtige renter, nye kreditfaciliteter og garantier for nye skibsbygningsprojekter.

- Som det anvendes til finansiering af værfter og skibsbygningsprojekter er Sydkoreas finansielle system fortsat uigennemskueligt, og da der er betydeligt spillerum for statsintervention fordi store dele af banksektoren er statsejet, kan staten have blandet sig i finansielle og organisationsmæssige anliggender.

Denne anden rapport fra Europa-Kommissionen udvider prisundersøgelserne til værfter i Den kinesiske Folkerepublik, som har set deres markedsandele vokse betydeligt i 1999. Fire ordrer gennemgås nærmere og resultaterne præsenteres i kapitel 3. Skønt Kina generelt betragtes som en vigtig skibsbygningsnation fremover, er især skibsværfternes men også Kinas økonomiske strukturer generelt en alvorlig hindring for industriens konkurrenceevne. De kinesiske værfters aktiviteter er derfor stadig begrænset til skibstyper, hvor lønomkostningerne er en dominerende faktor, og i øjeblikket ser de kinesiske værfter ikke ud til generelt at være en trussel mod EU-værfterne, som det er tilfældet med de sydkoreanske værfter. Bilaget indeholder nærmere data om den kinesiske værftsindustri.

1.1. Opfølgning på Europa-Kommissionens første rapport om situationen inden for verdens værftsindustri

Industrirådet noterede sig Kommissionens første rapport på sit møde den 9. november 1999 og opfordrede Kommissionen, medlemsstaterne og industrien til at koncentrere indsatsen om fire områder:

- engagere repræsentanter for Republikken Sydkorea i bilaterale drøftelser for at standse den illoyale konkurrence
- indsamle så meget detaljeret bevismateriale som muligt om den påståede illoyale konkurrencepraksis med henblik på at tage passende skridt i WTO.
- opfordre IMF til fortsat at undersøge, om betingelserne og forudsætningerne for de IMF-ledede redningspakker overholdes til fulde
- fortsætte indsatsen for at etablere lige konkurrenceforhold inden for sektoren i de relevante internationale fora, herunder OECD, så håndhævelsen af ligelige konkurrenceregler ikke forsinkes.

Kommissionen, medlemsstaterne og industrien har reageret på opfordringerne og relaterede aktiviteter er sat i værk. De foreløbige resultater kan resumeres som følger:

- I december 1999 og februar og marts 2000 blev der afholdt tre runder af bilaterale drøftelser med den sydkoreanske regering og industri. Europa-Kommissionen og den sydkoreanske regering afsluttede deres drøftelser og underskrev den 10. april 2000 en "aftaleprotokol vedrørende verdensmarkedet for skibsbygning". Aftaleprotokollen fokuserer på ikke-subsidiering, bankvirksomhed, finansiell gennemskuelighed (mht. internationale revisionsstandarder), markedsrettet prisfastsættelse og en effektiv konsultationsmekanisme. Hovedformålet er at fremme ligelige og konkurrencemæssige vilkår på verdensmarkedet og arbejde sammen for at stabilisere markedet og dermed medvirke til få skibspriserne op på et kommercielt bæredygtigt niveau.
- Der indsamles bevismateriale for at støtte en eventuel klage i henhold til handelshindringsforordningen (EF) nr. 3286/94 og industrien har meddelt, at

den vil indgive en klage, hvis der ikke sker en mærkbar forbedring af sydkoreansk forretningspraksis. Det kan senere føre til en klage inden for WTO. Den japanske skibsbygningsindustri har meddelt, at den selv overvejer at indgive en klage til WTO mod den sydkoreanske konkurrencepraksis. Den amerikanske skibsbygningsforening Shipbuilders Council of America (SCA), som repræsenterer ca. 50 mindre amerikanske værfter, har anmodet den amerikanske handelsrepræsentant om at støtte EU's bestræbelser, fordi amerikanske værfter i stigende grad mister eksportordrer på mindre søværnsskibe og offshore-konstruktioner til sydkoreanske værfter. Skønt disse markedssegmenter ikke er undersøgt nærmere, anses de sydkoreanske tilbudspriser for at være urealistisk lave.

- Der er afholdt to møder med IMF repræsentanter, et med direktøren for IMF's Asien og Stillehavsafdeling på den tyske regerings anmodning, og et i Sydkorea mellem Kommissionen og den lokale IMF repræsentant. På begge møder gentog IMF's repræsentanter organisationens officielle holdning, dvs. at IMF ikke overvåger sektoraktiviteter og derfor ikke havde nogen beviser for den illoyale handelspraksis, pålagt långivning eller skjult støtte til sydkoreanske værfter. IMF er tværtimod overbevist om, at Sydkorea har gjort bemærkelsesværdige fremskridt efter krisen i 1997 og at den markedsøkonomiske omstrukturering kører på skinner. Som aftalt sendte Europa-Kommissionen flere oplysninger til IMF samt nærmere spørgsmål, som kunne hjælpe IMF med at undersøge forsvarligheden af de finansielle ordninger mellem værfterne og de långivende banker. IMF's svar afventes.
- OECD's arbejdsgruppe 6 diskuterede ligeledes situationen inden for værftsindustrien på et møde i Paris i december 1999. Trods Europa-Kommissionens delegations forsøg på at nå til en fælles forståelse af problemerne med Sydkorea, blev der ikke gjort mærkbare fremskridt. Drøftelserne genoptages i foråret 2000 på basis af et japansk forslag om at undersøge, hvorledes man kan stabilisere verdensmarkedet for skibsbygning. Europa-Kommissionen støtter Japans initiativ.

2. GENEREL MARKEDSANALYSE

Der er ikke sket de store fremskridt hvad angår analysen af det nuværende skel mellem udbud og efterspørgsel efter skibsbygningskapacitet siden den første rapport. De tre største skibbygningsforeninger, den vesteuropæiske AWES (Association of West European Shipbuilders and Shiprepairers) og den japanske SAJ (Shipbuilders' Association of Japan) på den ene side og den sydkoreanske KSA (Korean Shipbuilders' Association) på den anden, er ikke enige om skellets størrelse og anslår forskellige niveauer for den fremtidige efterspørgsel og udbud. Begge sider er enige om, at afstanden vil vokse i de kommende år pga. øget værftsaktivitet, omstillingen af nogle reparationsværfter til nybygninger og nye konkurrenters ankomst på markedet, herunder Kina.

Om en øget efterspørgsel til dels kan opveje denne ekstra kapacitet er meget vanskeligt at forudsige. Mens den nuværende flådes aldersstruktur eller den kommende europæiske lovgivning om tidligere udfasning af tankskibe, der ikke betragtes som teknisk sikre, synes at være et tegn på stigende fremtidig efterspørgsel, kan dette opvejes af en langsom verdensøkonomisk vækst eller af, at den amerikanske økonomi taber pusten. Det kan desuden heller ikke antages, at al tonnage, der har nået en vis alder, vil blive erstattet, da bygningen af nogle af disse skibe var spekulativ og skibene aldrig burde være taget i brug. Som nævnt i den første rapport har det kraftige prisfald på skibe siden 1997 igen ført til spekulative ordrer og det står klart, at denne ekstra tonnage vil reducere den fremtidige efterspørgsel. En anden væsentlig faktor er olieprisen, som på et vist niveau kan udløse energibesparende tiltag og dermed reducere behovet for søtransport.

Den samlede nybygningskapacitet på verdensplan udgør p.t. ca. 21 mio. KBRT (kompenserede bruttoregistertons, et mål, der kombinerer skibsstørrelse og skibstype-specifikke bygningsaktiviteter). Nybygningsproduktionen androg i 1999 i alt 16,4 mio. KBRT mod 17,2 mio. KBRT i 1998 og 16,4 mio. KBRT in 1997 (kilde: Lloyd's Skibsregister). Dette tal viser, at efterspørgslen faktisk ligger et godt stykke under udbuddet og at der ikke kan forventes en væsentlig prisstigning på nybygninger pga. øget efterspørgsel, i det mindste i den nærmeste fremtid.

2.1. Markedsandele

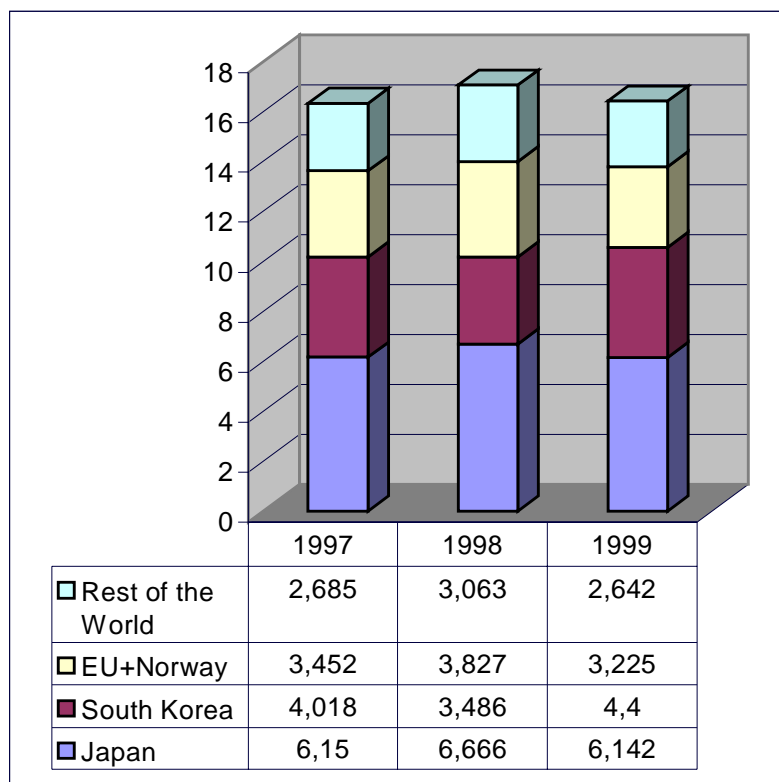
For at opnå en fuldstændig analyse af markedssituationen inden for skibsbygning, må tre sæt data tages i betragtning:

- færdige og afleverede skibe, som indikator for den aktuelle skibsbygningsproduktion. Produktionsdata vedrører udførelsen af tidligere ordrer,
- ordrebøger, som indikator for den forventede produktion på mellemlang sigt. Disse tal viser værfternes bekræftede arbejdsbyrde i de næste 1 til 2 år, og
- nye ordrer, som indikator for den skønnede produktion på lang sigt. Disse tal afspejler den aktuelle markedssituation, herunder f.eks. spekulative bevægelser, og kan bruges til at analysere ændringer i markedsandele.

Da rapporten ikke kan dække skibsbygningsmarkedets samlede historie, er den specifikke analyse begrænset til perioden 1997-1999, hvor virkningen af de sydkoreanske værfters massive ekspansion og den efterfølgende økonomiske krise begyndte at kunne mærkes på verdensmarkedet.

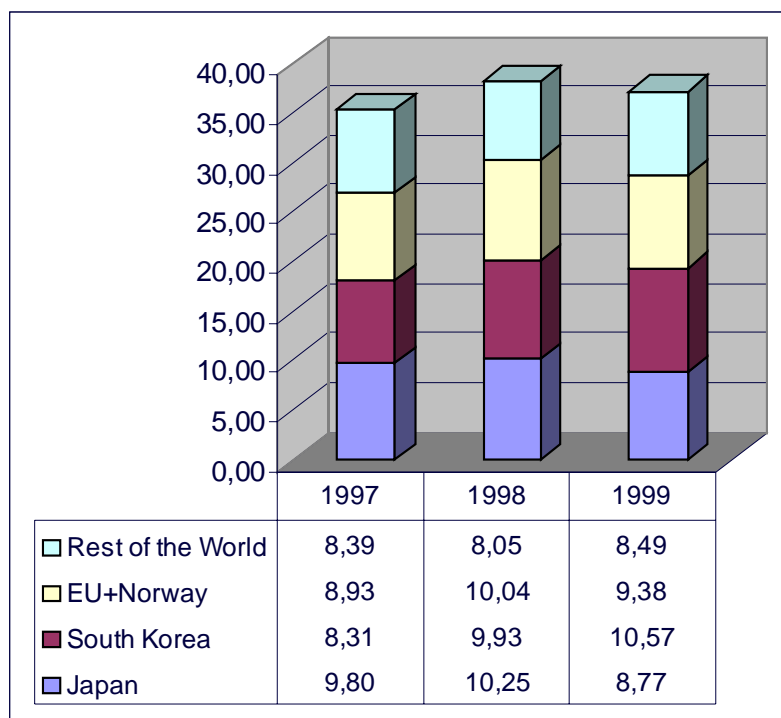
Nedenstående figurer viser data om udviklingen i leverancer, ordrebøger og nye ordrer baseret på KBRT og fordelt på hver større skibsbygningsregion. En kort analyse følger efter hver figur.

Fig. 1 - Færdigbyggede skibe 1997-1999 i mio. KBRT og pr. region (Kilde: Lloyd's Skibsregister)



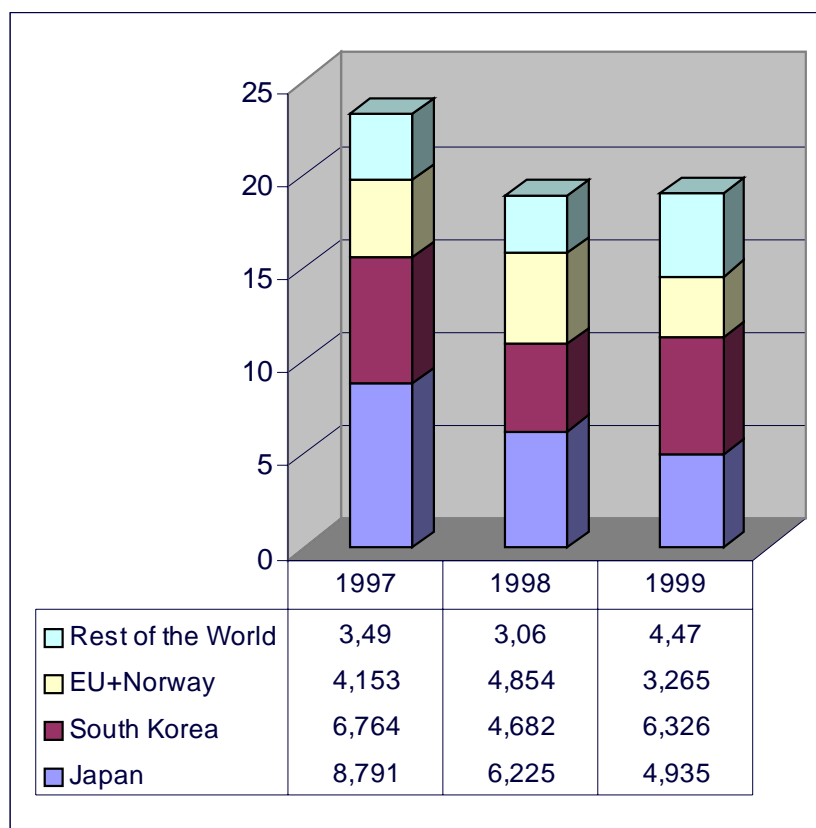
Som allerede omtalt i den første rapport var 1998 et exceptionelt år for skibsbygningen i verden, da Sydkoreas økonomiske krise hindrede skibsproduktionen og ordreindgangen til landet. Trenden hvad angår færdigbyggede skibe ser ud til at være en øget markedsandel til Sydkorea men den samlede produktion er relativt stabil men langt fra den anslåede skibsbygningskapacitet på ca. 21 mio. KBRT. "Overskudskapaciteten" må siges at ligge på ca. 20-25% af den faktiske produktion.

Fig. 2 - Ordrebøger 1997-1999 i mio. KBRT og pr. region (Kilde: Lloyd's Skibsregister)



Mellem 1997 og 1999 er det samlede ordrevolumen vokset med ca. 5% og det må siges, at denne fremgang kun har været til fordel for de sydkoreanske konkurrenter. Japan står over for svindende ordrebøger mens det er lykkedes EU at holde sin andel på et relativt højt niveau. Sydkorea har oplevet en ordrefremgang på 27% mens EU-værfterne kun oplevede en ordrefremgang på linie med den fremherskende trend i den pågældende periode. Faldende ordrevolumen er et tegn på en forværret kommerciel situation på mellemlang sigt, og hvis man inkluderer de supplerende oplysninger om nye ordrer, kan der drages konklusioner om den forventede kommercielle situation.

Fig. 3 - Nye ordrer 1997-1999 i mio. KBRT og pr. region (Kilde: Lloyd's Skibsregister)

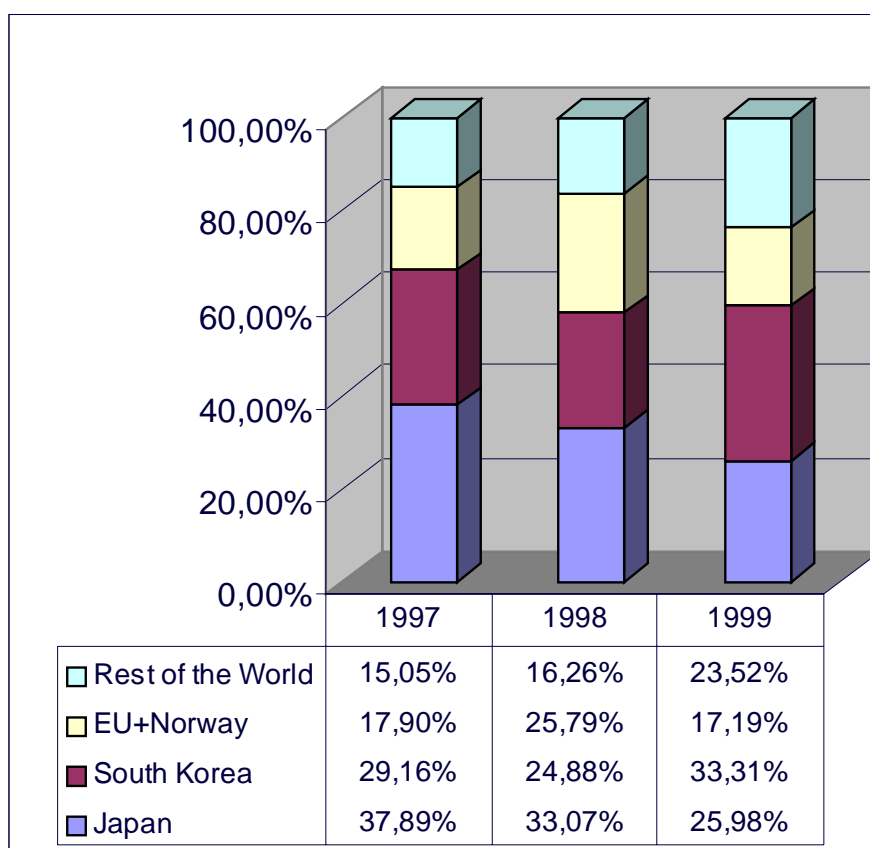


Situationen ændrer sig markant for så vidt angår rapporterede nye ordrer, som er nøgleindikatoren for den aktuelle markedssituation. Specielt Japan har mistet markedsandele til Sydkorea med færre ordrer selv i 1998, som var et usædvanligt år, hvor de sydkoreanske værfter have vanskeligt ved at konkurrere om ordrer. Den generelle tendens viser klart, at sydkoreanske værfter har opnået større markedsandele i nye ordrer og det har fortrinsvist været på Japans bekostning (minus 44% i KBRT i perioden 1997-1999), mens tilbagegangen i EU's nye ordrer svarede til den generelle trend (et fald på 18% i KBRT i samme periode). Mens EU-værfterne stadig har lidt pusterum som følge af deres relativt gode ordrebeholdninger (skønt situationen afviger kraftigt for nogle værfters vedkommende) og euroens lavere værdi i forhold til USD, står de japanske værfter generelt over for en situation, hvor ordrebøgerne tømmes og der ikke er nok nye ordrer til at fastholde det tidligere produktionsniveau. Det kan tyde på, at der på længere sigt går markedsandele fra Japan til Sydkorea og i mindre omfang fra EU til Sydkorea.

Den kraftigt stigende produktion af krydstogtskibe med en relativt høj KBRT-værdi har stabiliseret situationen for EU's værftsindustri generelt, men det må bemærkes, at kun 9 værfter (ud af 150) har aktiviteter inden for dette markedssegment, og at det er et begrænset antal værfter, der nemt kan omstille sig til krydstogtskibsproduktion som følge af tekniske og kommercielle begrænsninger. Det vides, at sydkoreanske og japanske værfter aktivt søger ordrer på krydstogtskibe (idet Japan ser ud til at forsøge at kompensere for ordrer der er tabt til Sydkorea inden for andre markedssegmenter). Når markedet har fået tillid til, at de asiatiske værfter kan producere krydstogtskibe til tiden og af passende kvalitet, vil Europas niche sikkert blive udfordret og det er muligt, at EU vil miste flere markedsandele. Skønt

ovenstående analyse synes at vise, at EU-værfterne stadig står relativt godt på markedet (selv om det ikke nødvendigvis betyder at driften giver overskud), kan situationen variere kraftigt for visse medlemsstaters og visse værfters vedkommende, alt afhængig af produktporteføljen. De små og mellemstore værfter, som producerer handelsskibe f.eks. containerskibe, produkttankskibe eller gastankskibe, er de mest truede, fordi de typisk ikke kan kompensere for tabte markedsandele ved at bygge store krydstogtskibe eller skibe til søværnet, selv om de generelt konkurrerer godt på produktiviteten. Der har allerede været nogle betalingsstandsninger. Den seneste udvikling på Belfast-værftet Harland and Wolff viser, at store værfter står over for lignende problemer, især når visse strategiske ordrer går tabt og andre markedssegmenter er blevet utilgængelige på grund af konkurrencen fra Sydkorea.

Fig. 4 - Markedsandele af nye ordrer i pct. baseret på KBRT, 1997 - 1999 (Kilde: Lloyd's Skibsregister)



Sydkoreas hurtige tilbagekomst efter det problemfyldte 1998 fremgår klart af udviklingen i markedsandele udtrykt i KBRT-procentdele. EU-værfterne kunne ikke fastholde deres 1998-stilling, hvor de nød godt af den økonomiske usikkerhed omkring Sydkorea. Kina har også opnået en større markedsandel men denne har været selektiv, som omtalt i et følgende kapitel. I 1999 tegnede Sydkorea sig for 33,3% af samtlige nye ordrer, mens Japan stod for 26,0% , EU 17,2% og resten af verden 23,5%. Dermed er Sydkorea nu langt den største skibsbygningsnation i verden.

I januar 2000 oplevede Sydkorea en endnu mere markant ordrefremgang: i den måned gik 65% af alle skibsbygningsordrene i verden til sydkoreanske værfter, hvilket svarer til 72% af hele KBRT-volumenet. Opgjort i KBRT tegnede EU sig for blot 7% og Japan sig for 10% (kilde: Lloyd's Skibsregister). I februar 2000 forbedredes EU's

situation væsentligt (29% markedsandel målt i KBRT) på grund af en række ordrer på specialiseret tonnage. Japan opnåede dog ikke en større markedsandel og det må bemærkes, at ordreaktiviteten faldt med 44% i forhold til januar. Ordrene er primært på post-Panamax containerskibe - en skibstype der blev opfundet i Europa i 1988 og som indtil for nyligt var EU's og japanske værfters domæne. Skibstypen betragtes i brede kredse som den fremtidige containerskibsfarts "arbejdshest" og dens størrelse og effektivitet gør den til en ny økonomisk dimension inden for verdensskibsfarten. Det må være i EU's strategiske maritime interesse at fastholde kompetencen til at bygge disse skibe. Post-Panamax containerskibe er desuden et produkt fra EU's mest moderne og teknologisk-avancerede værfter, og hvis disse værfter ikke kan tiltrække disse ordrer, må grunden søges andre steder end i spørgsmålet om industriens konkurrencedygtighed.

2.2. Prisudviklingen

Tabel 1 - Prisudviklingen på nye skibe (åsgennemsnit i mio. USD)

	1997	1998	1999
Panamax containerskib	53,0	42,0	38,0
1.100 TEU containerskib	20,0	18,0	17,5
Very Large Crude Oil Carrier (VLCC)	83,0	72,5	70,0
Capesize Bulk Carrier	40,5	33,0	37,0
Panamax Bulk Carrier	27,0	20,0	22,8
Tweendecker 15.000 dwt	16,5	14,0	13,0

Kilde: Clarkson World Shipyard Monitor.

Tabel 2 - Prisudviklingen på nye skibe (pct. årlige ændringer)

	1997/1998	1998/1999	1997/1999
Panamax containerskib	-20,75%	-9,52%	-28,30%
1.100 TEU containerskib	-10,00%	-2,78%	-12,50%
Very Large Crude Oil Carrier (VLCC)	-12,65%	-3,45%	-15,66%
Capesize Bulk Carrier	-18,52%	12,12%	-8,64%
Panamax Bulk Carrier	-25,93%	14,00%	-15,56%
Tweendecker 15.000 dwt	-15,15%	-7,14%	-21,21%

Ser man på gennemsnitsprisen på nogle af de vigtige skibstyper i årene 1997-1999 fremgår det, at efterspørgselsstigningen fra 1998-1999 (jf. figur 3) generelt ikke havde en positiv effekt på priserne. I numerisk gennemsnit er priserne på nye skibe faldet 17% siden 1997.

Nævneværdige undtagelser er Capesize og Panamax bulk carriers (massegodsskibe), for hvilke priserne er steget svagt med hhv. 12% og 14% siden 1998. For disse skibstyper ligger priserne dog stadig langt under niveauet i 1997. Årsagerne til prisvariationen på bulk carriers kan ses ud fra det sydkoreanske Halla-værfts situation, idet det har koncentreret produktionen om disse skibe. Halla-værftet har

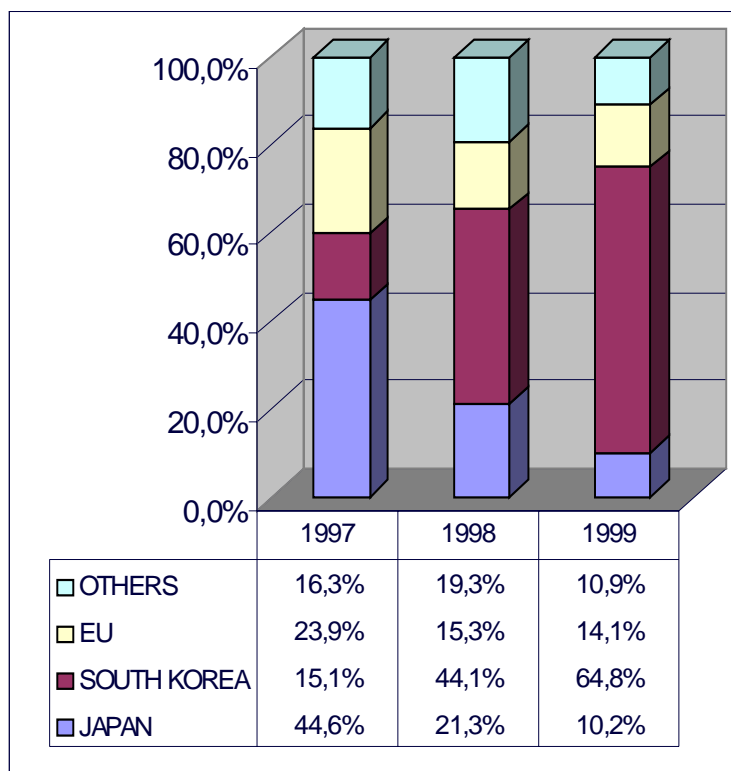
været prispførende og har tilbudt ekstremt lave priser for at opfylde den massive kapacitet, der blev skabt i Samho. Som nærmere angivet i bilag II i den første rapport, har Halla haft økonomiske problemer siden 1997. For at løse problemerne og redde værftet accepterede Hyundai-koncernen en management samarbejdsordning, hvor Hyundai overtager det ledelsesmæssige ansvar mod en fast andel af fremtidige overskud. Desuden ville de indenlandske kreditorer (primært statskontrollerede banker) reducere Hallas gæld inden Hyundai helt overtog Halla. I den forbindelse har Hyundai krævet, at Halla genforhandler skibspriser som ansås for alt for lave selv efter sydkoreanske forhold. Det er uvist, om det er lykkedes Halla at genforhandle priser, men dette kan have påvirket priserne på netop disse skibstyper.

For alle andre vigtige skibstyper er priserne faldet yderligere og priserne ultimo 1999 er endnu engang lavere end årsgennemsnittet for nogle skibstyper (Capesize bulk carrier: 35 mio. USD; Panamax bulk carrier: 22 mio. USD; VLCC: 69 mio. USD [priser for december 1999; kilde: Clarkson World Shipyard Monitor])

2.3. Containerskibssegmentet

Som omtalt i den første rapport er containerskibsmarkedet det største markedssegment inden for handelsskibsfarten målt i KBRT og containerskibe har tidligere været et af de japanske og EU-værfters hovedprodukter. I den første rapport anførtes, at sydkoreanske værfter siden 1997 har gjort betydelige indhug i containerskibsmarkedet. Tendensen er fortsat, og for dette markedssegment tegner situationen sig således:

Figur 5 - Markedsandele for nye ordrer på containerskibe i procent og baseret på KBRT, 1997 - 1999 (Kilde: Lloyd's Skibsregister)



Sydkorea har styrket sin dominerende stilling inden for bygning af containerskibe og har gjort yderligere indhug i EU's og Japans markedsandele. Landet har også taget markedsandele fra gruppen af "andre", som i dette segment består af lande som Kina, Taiwan og Polen. Skønt stigningen i Sydkoreas markedsandel mest ser ud til at være taget fra japanske værfter, må det noteres, at de fleste af de pågældende ordrer kommer fra EU-operatører. I mellemtiden er priserne faldet yderligere, jf. ovenfor, og det har medført at to japanske operatører (K-Line og NYK) har placeret væsentlige ordrer i Sydkorea. Da japanske skibsejere traditionelt foretrækker at placere ordrer i Japan viser det, at Sydkoreas lave udbudspriser har ført til dramatiske ændringer på markedet. EU's stilling i markedssegmentet svækkes konstant og opvejes kun lidt af euroens depreciering på 20% siden januar 1999. Den japanske valutas kraftige appreciering i det seneste år har øget de japanske værfters problemer. Det må erindres, at EUR's appreciering hurtigt ville bringe EU's skibsbygningsindustri ud i en lignende situation som de japanske. Derimod vil den sydkoreanske valutas appreciering ikke nødvendigvis flytte markedsandele væk fra Sydkorea med mindre den ledsages af en ændret opførsel fra de sydkoreanske værfters side.

2.4. Konklusion

Den generelle markedsanalyse i denne anden rapport fra Europa-Kommissionen bekræfter den første rapports resultater, nemlig:

- Der er overkapacitet på skibsbygningsmarkedet, men Japan og EU på den ene side og Sydkorea på den anden er ikke enige om en analyse af omfanget og markedseffekten. I "aftaleprotokollen" erkender Sydkorea for første gang, at problemet må håndteres.
- Sydkoreas kapacitetsudvidelse, primært i perioden 1994-1996, er hovedårsagen til den fortsatte og voksende ubalance. Skønt tre sydkoreanske chaebol inden for skibsbygning (Hyundai, Daewoo og Samsung) for nyligt meddelte, at de indskrænker deres skibsbygningsaktiviteter for i højere grad at koncentrere sig om andre industriaktiviteter og "forbedre gruppernes overskudsevne", indebærer dette ifølge den sydkoreanske skibsbygningsforening ikke, at produktionskapaciteten nedskæres. For Hyundai Mipo peger indikationerne i det mindste i en anden retning, idet reparationskapaciteten i stigende grad anvendes til nybygninger. Hyundai vil desuden øge sin kapacitet yderligere ved at indlemme det nødlidende Halla/Samho værft i dets skibsbygningsaktiviteter. For nyligt meddeltes det, at Samho genåbnede dets anden bygningsdok på grund af stærk efterspørgsel efter bestemte skibstyper.
- Priserne er faldet yderligere især for nogle skibstyper, som Sydkorea aggressivt konkurrerer om, og det har fremskyndet efterspørgslen og flyttet massive markedsandele til de sydkoreanske værfter. Den væsentligste udvikling er i markedsandele inden for containerskibe, hvor Sydkorea nu indtager en dominerende stilling, specielt inden for de største og teknisk mest avancerede skibe.
- Sydkoreas ekspansion er sket på bekostning af alle de andre større skibsbygningsregioner og Japan har høstet de største tab. Situationen inden for EU's værftsindustri er fortsat kritisk og opvejes kun i mindre grad af boomet inden for krydstogtskibe, de relativt gode ordrebeholdninger og EUR's depreciering over for USD.

3. NÆRMERE MARKEDSOVERVÅGNING OG ANALYSE

3.1. Markedsovervågningsundersøgelse af skibsbygningsmarkedet

Europa-Kommissionen henvender sig til konsulenter for at indsamle de nødvendige data. Deres igangværende undersøgelse har fastlagt en omkostningsberegningsmodel, som inkluderer samtlige relevante omkostningskomponenter for selve skibsbygningen og værftet generelt. Modellen er baseret på både direkte (materiale, arbejdskraft, udstyr, mv.) og indirekte omkostninger (finansiering af skibet og produktionsanlæg, indirekte omkostninger, forsikring, mv.). Den beregnede bygningspris inkluderer også en overskudsmargin på 5%. Bilag I i den første rapport indeholder flere oplysninger om omkostningsmodellen.

Omkostningsmodellen er ikke en *ekstrapolering* af EU's skibsbygningsomkostninger, som den sydkoreanske værftsindustri og regering har antydnet. Den er snarere en metodisk *omkostningsrekonstruktion* for bestemte ordrer til bestemte værfter. Sammenligningsdata fra den sydkoreanske værftsindustri om lønniveauer, indirekte omkostninger eller værftsproduktiviteten bekræfter omkostningsmodellens antagelser. Mens den sydkoreanske skibsbygningsforening (South Korean Shipbuilders' Association) for eksempel angiver, at de sydkoreanske værfters indirekte omkostninger gennemsnitligt udgør 13% af driftsomkostningerne, anvender omkostningsmodellen specifikke tal for hvert værft, der undersøges, og som ligger på mellem 7,5% og 18%. For de største sydkoreanske værfter anslås de indirekte omkostninger til 10,2-10,9% (dvs. lavere end den sydkoreanske skibsbygningsforening selv antager).

Som undersøgelsen skrider frem indsamles yderligere oplysninger og disse bruges til at validere tidligere omkostningsundersøgelser. Følgelig er de ni ordrer, der undersøgte i den første rapport, i givet fald blevet genberegnet og de opdaterede resultater er anført nedenfor. Som anført i den første rapport, holdes parametrene på den sikre side, så de beregnede minimumsomkostninger for bestemte projekter ikke kan anfægtes. Omkostningsmodellen inkluderer i øjeblikket ikke nogen vurdering af inflationseffekten, da det ville være meget spekulativt for ordrer, der afgives nu men udføres i de kommende år (hvilket er typisk for skibsbygningskontrakter). Der tages dog højde for bekræftede ændringer i lønomkostninger, valutakurser eller de undersøgte værfters gældsstilling. Det er særligt relevant for værfter, der har modtaget gældseftergivelse og -moratorier (f.eks. Daewoo Heavy Industries eller Halla Engineering and Heavy Industries [der nu opererer under navnet Samho Heavy Industries]).

Det ligger ikke inden for undersøgelsens mandat eller rapportens omfang, at vurdere om sydkoreanske eller andre asiatiske værfter generelt er overskudsgivende. Det er så godt som umuligt at udtale sig herom på grund af den begrænsede adgang til konsoliderede regnskaber fra de sydkoreanske værfter. Det er imidlertid lige så forkert at antage, at de sydkoreanske værfters fortsatte virke derfor er bevis for deres rentabilitet, idet den sydkoreanske økonomis struktur generelt og mere specifikt chaebol'ernes finansielle struktur har budt på mange muligheder for at skjule tab. En korrekt gennemførelse af nyligt indførte revisionspraksis kan imidlertid øge gennemskueligheden. Der kan kun gives en samlet udtalelsen om rentabilitet, hvor selskaber udelukkende er beskæftiget med skibsbygning og hvor undersøgelserne dækker hele værftets portefølje (skibstyper der produceres). Det er tilfældet for Halla

og Daedong Shipbuilding Co., da begge værfter har været under konkursbehandling siden 1997 og ikke har givet overskud siden. Flere oplysninger kan findes i bilag II til den første rapport.

3.2. Ajourføring af tidligere undersøgelser

Følgende ordrer, der er afgivet til sydkoreanske skibsværfter, blev gennemgået i forbindelse med rapporten KOM(1999) 474 endelig udg.:

- Kabellægger (serie på 13 skibe), 9.280 KBRT bygges på Hyundai Mipo værft
- Containerskib, 3.400 TEU (serie på 5), 27.750 KBRT, bygges af Samsung Heavy Industries
- Ro/Ro passagerfærge (serie på 2), 25.200 KBRT, bygges af Samsung Heavy Industries
- Containerskib, 6.800 TEU (serie på 2), 52.390 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- Containerskib, 3.500 TEU (serie på 2), 28.500 KBRT, bygges af Halla Engineering and Heavy Industries
- Panamax bulk carrier, 19.500 KBRT, bygges af Halla Engineering and Heavy Industries
- Panamax bulk carrier, 22.600 KBRT, bygges af Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Produkttankskib, 19.074 KBRT, bygges af Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Very Large Crude Oil Carrier (VLCC), 47.100 KBRT, bygges af Daewoo Heavy Industries

Resultaterne af de nærmere undersøgelser resumeres i nedenstående tabel, hvor de ajourførte data er fremhævet:

Tabel 3 - Sammenligning af priser på nye ordrer og beregnede konstruktionspriser på nye skibe (opdateret)

	Rapporterede kontraktpris i mio. USD	Beregnete kontraktpris i mio. USD	Tab/overskud i procent af beregnede bygningspris	Bemærkninger
Kabellægger (Hyundai)	37,3	45,4	-17,84%	Pris på 31 mio. USD også rapporteret. Hvis bekræftet udgør det beregnede tab 31,7%.
Containerskib 3.400 TEU (Samsung)	36	56,4	-36,17%	Pris på 33 mio. USD også rapporteret. Hvis bekræftet udgør det beregnede tab 41,5%
Ro/Ro passagerfærge (Samsung)	69,5	90,9	-23,54%	
Containerskib 6.800 TEU (Hyundai)	73,5	86,9	-15,42%	
Containerskib 3.500 TEU (Halla)	38	52,3	-27,34%	
Panamax bulk carrier (Halla)	18,9	31,8	-40,56%	
Panamax bulk carrier (Daedong)	18,5	24,9	-25,70%	
Produkttankskib (Daedong)	21,5	24,9	-13,65%	
VLCC-skib (Daewoo)	68,5	84,3 (86,3)	-18,74% (-21,11%)	Baseret på nylige finansielle data for værftet er denne ordres bidrag til gældsbetjeningen beregnet til 18,0 mio. USD frem for 16,0 mio. USD

Den sydkoreanske regering og skibsbygningsindustri har kritiseret resultaternes pålidelighed. Det påstås, at der for de fleste ordres vedkommende ikke er nogen konkurrence mellem EU og Sydkorea, da de normalt opererer i forskellige markedssegmenter. Det kan i praksis være en følge af sydkoreansk prispolitik og illoyal handelspraksis, men ordrene i tabellen ovenfor er til dels udvalgt, fordi EU-værfterne afgav tilbud på dem og ikke fik ordrene.

De sydkoreanske parter påstår også, at undersøgelsernes grundlæggende antagelser er forkerte og ikke tager højde for deres værfters konkurrencefordele (f.eks. lønnedskæringer, favorabel valutakurs KRW/USD, lavere materialeomkostninger). Alle disse elementer er imidlertid blevet medregnet og de seneste data er anvendt. Tal fra KSA om lavere lønninger (minus 4% i 1997-1998) eller en faldende arbejdsstyrke (minus 3,2% i 1997-1998) er enten vildledende (som forklaret i kapitel 2 og i den første rapport var 1998 et usædvanligt år for den sydkoreanske skibsbygningsindustri; lønningerne er faktisk steget i 1999 og det er tvivlsomt om de

sydkoreanske tal afspejler bonusudbetalingernes fulde omfang), eller de er utilstrækkelige til at forklare den store forskel på produktionsomkostningerne og udbudspriserne.

3.3. Nye undersøgelser af ordrer

Ud over de ni ordrer, der blev gennemgået i forbindelse med den første rapport er yderligere 13 ordrer blevet analyseret til denne rapport. Ni af ordrene blev afgivet til seks forskellige sydkoreanske værfter, fire ordrer gik til fire værfter i Kina. Kommissionen sikrede sig en passende spredning i de udvalgte ordrer, samtidig med, at der er taget højde for undersøgelsens formål, at den hastede, og at meningsfyldte data var tilgængelige til sammenligning. Følgende nye ordrer er undersøgt:

- Capesize bulk carrier, 25.680 KBRT, bygges af Halla (nu Samho Heavy Industries)
- Produkttankskib/kemikalietankskib, 22.597 KBRT, bygges af Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Ro/Ro passagerfærge (serie på 2), 22.500 KBRT, bygges af Daewoo Heavy Industries
- Kemikalietankskib (serie på 2), 5.980 KBRT, bygges af Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd.
- Panamax bulk carrier (serie på 4), 19.000 KBRT, bygges af Daewoo Heavy Industries
- 5.514 TEU containerskib (serie på 3), 42.835 KBRT, bygges af Samsung Heavy Industries
- Gastankskib (LNG-tankskib) (serie på 2), 88.500 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- 5.500 TEU containerskib (serie på 5), 43.875 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- 5.551 TEU containerskib (serie på 2), 43.875 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- VLCC (serie på 5), 46.800 KBRT, bygges af Dalian New Shipyard, Kina
- Etylen-tankskib (serie på 2), 10.320 KBRT, bygges af Jiangnan Shipyard Co. Ltd., Kina
- Ro/Ro papirsættevognsskib (serie på 6), 11.445 KBRT, bygges af Jinling Shipyard, Kina
- Ro/Ro passagerfærge (serie på 2), 27.000 KBRT, bygges af Guangzhou Shipyard International, Kina

Det er ikke alle de udvalgte projekter, der er bekræftede ordrer og i nogle tilfælde er finansieringen måske ikke på plads, hvilket kan medføre højere eller lavere ordrepriser,

alt afhængig af situationen. Europa-Kommissionen er imidlertid overbevist om, at de oplysninger, der er brugt i analysen, er de bedst tilgængelige p.t.

Nedenstående tabel opsummerer undersøgelsesresultaterne for de 13 ordrer.

Tabel 4 - Sammenligning af ordrepriser og beregnede konstruktionspriser for udvalgte nye skibe

	Rapporterede kontraktpris i mio. USD	Beregneede bygningspris i mio. USD	Tab/overskud i procent af beregnede bygningspris
Capesize bulk carrier (Halla/Samho)	32	47,25	-32,28%
Produkt/Kemikalietanksk. (Daedong)	24,5	29,5	-16,95%
Ro/Ro passagerfærge (Daewoo)	80	96,1	-16,75%
Kemikalietankskib (Il Heung)	10,5	12,3	-14,63%
Panamax bulk carrier (Daewoo)	22,5	27,3	-17,58%
Containerskib 5.514 TEU (Samsung)	55	69	-20,29%
Gastankskib (LNG-skib) (Hyundai)	165	186	-11,29%
Containerskib 5.500 TEU (Hyundai)	54,3	64,2	-15,42%
Containerskib 5.551 TEU (Hyundai)	56	69,5	-19,42%
VLCC-skib (Dalian New)	70	76,1	-8,02%
Ethylen-tankskib (Jiangnan)	22	n.a.*	-
Ro/Ro papirsættevognsskib (Jinling)	22	28,5	-22,81%
Ro/Ro passagerfærge (Guangzhou)	56	61,4	-8,8%

*Det var ikke muligt at indhente de nødvendige finansielle data til at beregne skibets bidrag til værftets gældsbetjening. Driftsomkostningerne for ordren er beregnet til 19,7 mio. USD, hvilket giver en vis margin til gældsbetjening og et lille overskud. Det ser således ud til, at prisfastsættelsen er passende.

Resultaterne af ovenstående sagsundersøgelser stemmer overens med den første rapport's resultater. De sydkoreanske værfter tilbyder fortsat skibe til under kostpris. Igen ses det, at de lave priser tilbydes af de værfter, der har de største økonomiske vanskeligheder ((Daewoo, Halla / Samho og Daedong).

Det må fremhæves, at skarp konkurrence de sydkoreanske værfter imellem er en faktor, der holder priserne nede. Da alle sydkoreanske værfter har en massiv gæld og

da deres overlevelse afhænger af, at de sikrer et cashflow, har ingen af dem råd til ensidigt at hæve priserne. I tilfælde hvor, inter-SydKoreansk konkurrence er begrænset, f.eks. gennem licensaftaler (det gælder for den undersøgte ordre på LNG-tankskibet) fastholder de sydkoreanske værfter højere priser (ifølge omkostningsberegningerne vil LNG-tankskibet ikke være overskudsgivende, men det ville heller ikke give et stort underskud).

Åbenbart medregnes omkostninger til gældsbetjening typisk ikke i prisen. Priser ser ud til at fastsættes på niveauer, hvor skibsejere har svært ved ikke at placere ordrer i Sydkorea, og de sydkoreanske værfter regner åbenbart med favorable gældsafdragsordninger bagefter. Da store dele af Sydkoreas kommercielle banksektor er statsejet, er det højst sandsynligt, at den sydkoreanske regering har en afgørende indflydelse på finansieringsaktiviteterne for en af Sydkoreas vigtigste eksporterhverv. De kommercielle bankers rolle må undersøges nærmere, hvilket især fremgår af Daewoo-sagen. For at undgå at Daewoo-konglomeratet gik konkurs, har de nationale banker accepteret enorme tab på deres udestående lån og udenlandske kreditorer blev presset til at følge trop. Nylige rapporter angiver, at den statsejede Sydkorea Development Bank overtager 37% (andre kilder taler om 60%) af aktiverne når Daewoo's skibsbygningsenhed udskilles. Det indebærer faktisk en delvis nationalisering af Daewoo's skibsbygningsaktiviteter.

Analysen af ordrer til Kina, er betydeligt vanskeligere end for Sydkoreas vedkommende, hvilket kan henføres til industristrukturen og manglen på markedsøkonomiske principper (jf. bilaget). Flere undersøgelser er nødvendige for at opnå større indsigt, og de fire undersøgelser har ikke givet et sammenhængende billede. Et tilbud ser klart ud til at være underskudsgivende, sandsynligvis fordi skibene er teknisk meget avancerede og det pågældende værft mangler erfaring på området. Det er muligt, at de tre andre ordrer er rentable, men også her kendes alle ordrebetingelserne ikke. Hvad angår VLCC-skibet ser det ud til, at der i kontrakten indgår en byttehandel (det nationale iranske tankskibsselskab betaler delvist for skibene med olieleverancer). Aftalevilkårene, samt de nærmere betalingsbetingelser for dette langvarige skibsbygningsprogram, kan alvorligt påvirke ordrens rentabilitet for værftet.

3.4. Effekten på EU's værfter

Som anført i den første rapport om situationen inden for verdens værftsindustri, formodes der at være en negativ effekt på EU-værfterne, når ordren afgives til en pris som ikke er omkostningsdækkende og som er tilstrækkelig lav til, at ordren holdes uden for EU-værfternes rækkevidde. Dette gælder især, hvis ejeren traditionelt har givet sine ordrer til EU-værfter. Selv inden for de markedssegmenter, hvor asiatiske konkurrenter tidligere har siddet på store markedsandele (f.eks. containerskibe eller bulk carriers) vil den prispressende politik generelt have en negativ effekt på markedet, og prisen må på grundlag heraf anses for skadelig. Selv om en enkelt kontrakt måske ikke direkte fratager et EU-værft arbejde, vil virkningen gennemsyre hele markedet og skade EU's værftsindustri. Da de nødvendige faciliteter og know-how til at bygge skibe til markedssegmenter, der tidligere er tabt, stadig findes på EU-værfterne, ville en prisstigning betyde, at disse også kunne opnå kontrakter inden for disse markedssegmenter.

Af de ni ordrer, der er placeret i Sydkorea og som denne rapport omhandler, påvirker de seks EU-værfterne. De tre andre ordrer vedrører skibstyper, hvor EU-

værfterne tidligere stod stærkt, men som nu sjældent bygges i Europa. Nedenfor angives de vigtigste aspekter ved de undersøgte ordrer:

- Ro/Ro passagerfærgerne, der skal bygges af Daewoo Heavy Industries, skal operere i Middelhavet for en italiensk ejer, der ikke tidligere har afgivet ordrer til Sydkorea. Det er en ny skibstype for værftet, og der har været hård intern konkurrence om ordren i Sydkorea. Det har medført en meget lav pris, godt 15% under det nærmeste europæiske bud. Ordren er af symbolsk betydning for værftet, da markedet for Middelhavsfærger hidtil har været et europæisk domæne.
- Kemikalietankskibet, som Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd. bygger for en norsk ejer, er et mindre specialfartøj (på kun 3.650 tons dødvægt). Værftet har ikke været aktivt på eksportmarkedet for denne type skib og søgte at opnå adgang til det europæiske marked gennem et lavt pristilbud. Indtil nu har de små specialiserede EU-værfter haft dette som deres område, og de har svært ved at diversificere deres portefølje.
- Det er en tysk skibsejer, der har afgivet ordren på containerskibet på 5.514 TEU til Samsung Heavy Industries. Skibet skal senere drives af et større europæisk containerselskab. Det er et af de post-Panamax containerskibe, som sydkoreanske værfter aktivt konkurrerer om, fordi ordrene betragtes som mere rentable end ordrer på bulk carriers eller tankskibe. Som denne undersøgelse viser, er det svært at se, hvordan ordren kan være rentabel.
- Gastankskibene er meget specialiserede og dyre skibe. Det kræver betydelig know-how at bygge lasttankene og skibets maskineri, og EU-værfterne var før i tiden hovedaktørerne inden for dette markedssegment. I perioden 1990-1998 gik 63% af alle ordrer på gastankskibe til Japan mens EU's andel udgjorde 27% af markedet og Sydkoreas 10%. I øjeblikket viser ordrebeholdningerne på LNG-skibe, at Japan har 43% og Sydkorea 57% af ordrene. Ingen ordrer er gået til EU. Det er endnu et eksempel på, at Sydkorea gør indhug i et højværdi-segment, som Japan og EU tidligere sad på, og skønt ordren måske er marginalt rentabel må undergravningen af endnu en EU-niche vække bekymring. Det må bemærkes, at det samme værft bygger lignende skibe til det statsejede selskab SydKorea Gas Corporation, angiveligt til en pris på 212 mio. USD mod en pris på 165 mio. USD til den ikke-sydkoreanske kunde.
- De to ordrer på post-Panamax containerskibe til Hyundai Heavy Industries (hhv. 5.500 og 5.551 TEU) er afgivet af en japansk og en taiwanesisk ejer. Den japanske ordre er klart givet på bekostning af japanske værfter (det er ejerens første ordre uden for Japan). Den taiwanesiske ejer har traditionelt placeret ordrer i Japan og hos China Shipbuilding Co. på Taiwan. Til nybygningerne hos Hyundai anvendes et design fra China Shipbuilding Co. og de deraf følgende honorarer forklarer de højere byggeomkostninger sammenlignet med den japanske ordre. Skønt det må antages, at netop disse ordrer ville være givet til asiatiske værfter også i tilfælde af et højere prisniveau, må det bemærkes, at nogle af de mest avancerede EU-værfter ville være ivrige konkurrenter om denne skibstype, hvis prisniveauet i passende grad afspejlede bygningsomkostningerne.

3.5. Konklusion

- Den markedsovervågningsundersøgelse af skibsbygningsmarkedet, som Europa-Kommissionen bestilte, fortsætter med at give håndgribelige resultater. Omkostningsmodellen er stabil og velegnet til at analysere de sydkoreanske værfters faktiske skibsbygningomkostninger. Hvad angår Kina må der foretages flere undersøgelser for at opnå et sammenhængende billede. Det drejer sig især om de kinesiske værfters finansielle stilling.
- Omkostningsundersøgelserne dækker nu 22 ordrer (18 til Sydkorea og 4 til Kina), som - med undtagelse af optioner på yderligere skibe - repræsenterer 65 skibe (50 i Sydkorea, 15 i Kina) med en beregnet værdi på 4,29 mia. USD (3,616 mia. USD i Sydkorea og 0,674 mia. USD i Kina).
- Ingen af de undersøgte ordre på nye skibe til sydkoreanske værfter, er klart overskudsgivende, og der er nu endnu mere overbevisende indikationer på, at sydkoreanske værfter tilbyder skibe til under kostpris; i mange tilfælde dækker priserne end ikke driftsomkostningerne, for slet ikke at tale om gældsbetjeningen. Tabene er beregnet til mellem 11% og 32% af normalprisen (break-even prisen + en overskudsmargin på 5%). Der kan ikke drages konklusioner hvad angår ordrene til Kina. Af de tre ordrer, der er gennemgået, ser de to ud til at være rentable og en er sandsynligvis underskudsgivende.
- De sydkoreanske værfter søger fortsat ordrer i alle markedssegmenter, især inden for store containerskibe og anden højværditonnage, men de søger også ordrer på mere specialiseret tonnage. Det efterlader kun krydstogtskibene som en niche for EU-værfterne. Da mange europæiske værfter ikke har aktiviteter i dette segment, har de nu ikke nye ordrer nok.
- Sådan som det anvendes til finansiering af værfter og skibsbygningsprojekter, er Sydkoreas finansielle system fortsat uigennemskueligt. Staten har god mulighed for at intervenere eftersom store dele af banksektoren er statsejet, og derfor er det muligt, at staten har blandet sig i økonomiske og organisatoriske spørgsmål. Kreditter og garantier til værfter ydes ikke efter almindelig forretningspraksis i verden, og den kommercielle risikovurdering, der måtte være foretaget, ser ikke ud til at følge en markedsøkonomis love og logik.

4. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER TIL TILTAG

Verdens handelsskibsmarked er stadig i krise. Udbuddet overgår klart efterspørgslen, og der ikke mange tegn på en bedring (f.eks. gennem lovregulering af søfartssikkerheden, der kan fremme nybygning af tankskibe). Faktisk er det modsatte mere sandsynligt: alle sydkoreanske værfter fortsætter deres aktiviteter, selv de, der har været under konkursbehandling siden 1997. Dertil kommer, at sydkoreanske skibsbyggere har meddelt, at ledig værftskapacitet vil blive taget i drift, udover omstillingen af reparationsfaciliteter til skibsbygning. Den kommende omstrukturering af det nødlidende Daewoo-konglomerat ser heller ikke ud til at medføre nogen kapacitetsnedskæring. Det må dog bemærkes, at den kinesiske regering har meddelt, at der indføres et stop for nybygninger af skibe og for kapacitetsudvidelser for at undgå mere overkapacitet.

De seneste 2-3 års relativt stærke skibsefterspørgsel har ikke påvirket priserne, og for næsten alle skibstyper er priserne tværtimod fortsat med at falde. Det viser, at almindelige markedsmekanismer ikke er gældende inden for skibsbygningsindustrien. Det aktuelt meget lave prisniveau skyldes ekstremt lave tilbud fra sydkoreanske værfter, som oprindeligt kan være rettet mod japanske og EU-markedsandele. Den seneste udvikling har imidlertid vist, at konkurrencen internt i Sydkorea, især hvad angår ordrer på store containerskibe, påvirker de opnåelige priser kraftigt. EU-værfterne og de japanske værfter kan helt klart ikke konkurrere på de aktuelle prisniveauer.

De detaljerede omkostningsundersøgelser har endnu engang afsløret omfanget af de tab, som de sydkoreanske værfter er villige til at acceptere for at sikre sig markedsandele og cashflow. Skønt afstanden mellem de faktiske omkostninger og udbudsprisen er indsnævret noget, andrager de beregnede tab mellem 11 og 32% af byggeomkostningerne. Med undtagelse af krydstogtskibe, fokuserer de sydkoreanske værfter desuden på alle markedssegmenter, hvilket kun efterlader små nationale ordrer og højt specialiseret tonnage til EU-værfterne.

Europa-Kommissionens anden rapport om situationen på verdensmarkedet for skibsbygning bekræfter således den første rapport's resultater.

De tiltag, der kan tages for at løse problemet (som Ministerrådet anmodede om på sit møde den 9. november 1999) er sat i værk (jf. kapitel 1). Kommissionen har især gjort sig store anstrengelser for at få den sydkoreanske regering til at forpligte sig til ikke-indblanding i skibsbygningsaktiviteters finansiering. Efter nogle konsultationsrunder afsluttede Kommissionen og den sydkoreanske regering deres drøftelser og den 10. april 2000 underskrev de en "aftaleprotokol om verdens skibsbygningsmarked". Aftaleprotokollen vedrører især ikke-subsidiering, bankvirksomhed, finansiel gennemskuelighed (hvad angår international regnskabspraksis), kommerciel prisfastsættelse og en effektiv konsultationsmekanisme. Hovedformålet er at fremme ligelige og konkurrencemæssige vilkår på verdensmarkedet og at arbejde sammen om at stabilisere markedet og dermed medvirke til at øge skibspriserne til et niveau, der er kommercielt bæredygtigt.

Takket være det bevismateriale, der er indsamlet som led i Europa-Kommissionens markedsovervågning, har EU-industrien kunnet indhente nok elementer til en klage i henhold til handelshindringsforordningen, og industrien har for nyligt meddelt, at

den er indstillet på at indgive klage. Kommissionen vil derfor fortsætte sin overvågningsindsats.

Kontakter med IMF-repræsentanter har indtil videre ikke givet resultater, der kan bruges til at standse de sydkoreanske værfters illoyale konkurrence. Det skal dog siges, at Sydkorea tilbagebetaler sine IMF-lån før tiden, hvilket begrænser IMF's muligheder for at øve indflydelse på landets politik.

Det anbefales at:

- fortsætte med at lægge pres på Sydkorea for at landet fuldt ud gennemfører "aftaleprotokollen" og tager ansvar for at arbejde for at forbedre markedssituationen, især hvad angår priser og nybygningskapacitet,
- gennemføre bestemmelserne i "aftaleprotokollen" fuldt ud når de er trådt i kraft, og gøre brug af konsultationsmekanismen om nødvendigt,
- indsamle flere og mere detaljerede oplysninger om eventuel undergravende prisfastsættelse og anden ikke-markedsmæssig praksis for at iværksætte og om nødvendigt støtte en klage i henhold til handelshindringsforordningen,
- holde IMF underrettet om resultaterne og anmode om en nøje overvågning og evaluering af den lovede omstrukturering af Sydkoreas industri,
- tilskynde EU's værftsindustri til at forbedre sin konkurrenceevne yderligere.

5. OVERSIGT OVER TABELLER OG GRAFER

Fig. 1 - Færdigbyggede skibe 1997-1999 i mio. KBRT og pr. regionside 9

Fig. 2 - Ordrebøger1997-1999 i mio. KBRT og pr. regionside 10

Fig. 3 - Nye ordrer 1997-1999 i mio. KBRT og pr. regionside 11

Fig. 4 - Markedsandele i nye ordrerside 12
i procent og baseret på KBRT, 1997 - 1999

Tabel 1 - Prisudviklingen for nybyggede skibe.....side 13
(årgennemsnit i mio. USD)

Tabel 2 - Prisudviklingen for nybyggede skibe.....side 13
(procent årlige ændringer)

Fig. 5 - Markedsandele for nye ordrer på containerskibe.....side 14
i procent og baseret på KBRT, 1997 - 1999

Tabel 3 - Sammenligning af kontraktpriser og beregnede bygningspriserside 18
for udvalgte nye skibe (opdatering)

Tabel 4 - Sammenligning af kontraktpriser og beregnede bygningspriserside 20
for udvalgte nye skibe (nye undersøgelser)

6. REFERENCER

Rapport fra Europa-Kommissionen til Ministerrådet om situationen indenfor verdens værftsindustri, KOM(1999) 474, endelig udg.

Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, De Europæiske Fællesskabers Tidende L 202, 18/07/1998 s. 0001 - 0010.

Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 af 22. december 1994 om fastsættelse af fællesskabsprocedurer på området for den fælles handelspolitik med henblik på at sikre udøvelsen af Fællesskabets rettigheder i henhold til internationale handelsregler, navnlig regler fastlagt i Verdenshandelsorganisationens regi, De Europæiske Fællesskabers Tidende L 349, 31/12/1994, s. 0071-0078.

BILAG: VÆRFTSINDUSTRIEN I KINA

Kinas værftsindustri er forskelligartet men de fleste værfter er statsejede, primært inden for Kinas statslige skibsbygningsgruppe (China State Shipbuilding Corporation (CSSC)). De statsejede virksomheder offentliggør ikke detaljerede regnskaber og det er tvivlsomt om de enkelte værfter faktisk har kendskab til deres reelle omkostninger. Mange af de statsejede værfter er også meget diversificerede og det er vanskeligt at analysere de relevante foretagender selv på stedet.

I 1999 blev der foretaget en gennemgribende omstrukturering af CSSC, fordi industrien ikke udviklede sig som forventet. Mens de kinesiske værfter for blot nogle få år siden blev betragtet som en global trussel, er truslen generelt ikke blevet til noget. Det er ganske enkelt fordi lønninger og omkostninger er steget kraftigt i de seneste år uden en tilsvarende præstationsforbedring, der kunne sikre konkurrenceevnen. Industrien er kendetegnet ved overbemanding og dårlige præstationer, og nogle eksperter mener, at de samlede omkostninger ved at bygge et skib i Kina er højere end i både Japan og Sydkorea.

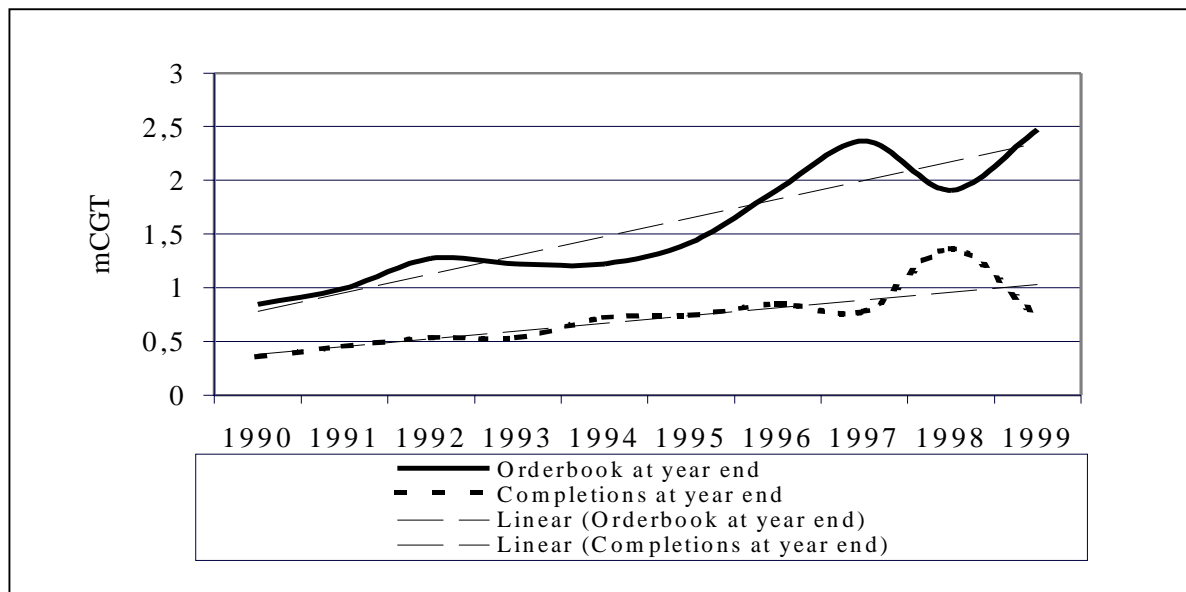
I 1996, anførte CSSC, at planen var at fordoble dens verdensmarkedsandel fra 5% til 10% og opnå en eksportværdi på 1,2 - 1,5 mia. USD inden år 2000. I 1999 lå den reelle markedsandel både i bruttotons og KBRT på 7%, men det ser ud til, at indtægtsmålet kan være nået. Det fremgår af nedenstående tabel baseret på statistikker fra den kinesiske værftsindustriforening.

Tabel A.1 - Nybygningsordrer hos kinesiske værfter (Kilde: Lloyd's Skibsregister)

	1997	1998	1999
Udenlandske ordrer	2,07 mio. dwt	1,712 mio. dwt	4,48 mio. dwt
Ordrer i alt	2,29 mio. dwt		8,55 mio. dwt
Skibseksportindtægter i alt	1,5 mia. USD	1,73 mia. USD	1,8 mia. USD

Mellem ultimo 1996 og 1999 voksede ordrebeholdningerne fra 1,4 mio. KBRT til 2,5 mio. KBRT, en fremgang på næsten 80%. Det fremgår af den næste tabel, der viser ordrebøgerne siden 1990 opgjort i KBRT og leveringshastigheden for ny tonnage i samme periode.

Figur A.1 - Kinesiske værfters ordrebeholdninger og produktion (Kilde: Lloyd's Skibsregister)



Stigningen i ordrebøgerne virker imponerende, men den må ses i kontekst. Kina har en gigantisk værftsindustri (angiveligt over 800 værfter inklusive reparationsværfter), men ordrebeholdningerne er kun lidt større end Italiens (2,1 mio. KBRT) eller Tysklands (2,0 mio. KBRT). Det er også langt efter Sydkoreas (10,6 mio. KBRT) og Japans (8,6 mio. KBRT) enorme ordrebøger. Der vil gå mange år endnu inden værftsindustrien er den trussel, som mange anser den for at være.

Ovennævnte figur viser også forskellen i stigningstakten mellem ordrebøgerne og leverancerne. I den angivne periode er ordrebøgernes stigningstakt på ca. 17,5% p.a., mens stigningen i leverancerne andrager ca. 7,2%. Heraf kan udledes, at evnen til at levere mere tonnage halter bagud i forhold til ordrefremskaffelsesevnen, og det vil sikkert hindre industriens ekspansion. Det vil sikkert også medføre produktionsproblemer med et voksende produktionsefterslæb og lagre, som øger presset på værfterne.

Kapaciteten er blevet udvidet kraftigt i de seneste år gennem opførelse af nye anlæg og opgradering af de eksisterende værfter. De nye anlæg har generelt svært ved at tiltrække nye ordrer på grund af de vanskelige markedsforhold og især de lave priser. Et godt eksempel er det nye VLCC-anlæg i Dalian, som først nu har opnået sin første ordre, skønt værftet i en række år har forsøgt at komme ind på markedet. Formanden for Dalian New Shipyard har lobbyet kraftigt for CNY'ens devaluering for at forsøge at forbedre konkurrenceevnen og hjælpe med at skaffe ordrer til værftet. Problemerne har imidlertid ikke standset ekspansionen, herunder et forslag om at bygge et af verdens største skibsværfter ved Wai Gao Qiao. Det forlyder, at man er i gang med fem større værftsprojekter og at yderligere fem projekter er i planlægningsfasen.

Investeringerne i ny teknologi har ikke medført den forventede gevinst. Mange værfter har installeret automatiserede panellinier og nyt konstruktionsudstyr. Problemet er, at værfterne ikke er nået op på det nødvendige teknologiske niveau til at de kan anvende så avanceret udstyr. Sådanne forsøg på at købe sig til lavere omkostninger er dømt til at mislykkes og udstyr er ikke svaret på overbemanding og dårlig ledelse, som er hovedårsagerne til den kinesiske værftsindustriens dårlige præstationer.

Kinas værftsindustri kendetegnes ved arbejdsmangel og problemer med at skaffe nye ordrer. I den forbindelse må det bemærkes, at de kinesiske værfter i lige så høj grad som de europæiske og japanske værfter er ofre for den aggressive sydkoreanske kapacitet. Når dette er sagt er det selv uden det sydkoreanske element sandsynligt, at Kinas værfter ville mangle ordrer på grund af ineffektivitet.

1996-målene for industriens udvikling er heller ikke nået i en anden henseende, som er relevant for omkostningsundersøgelserne. Det blev anført, at 80% af det udstyr, der anvendes på skibe fra kinesiske værfter, ville være fremskaffet lokalt i år 2000. Det er ganske enkelt ikke sket, og for øjeblikket bruges kinesisk udstyr i meget begrænset omfang. Selv hvad angår skibe til kinesiske ejere har det kinesiske udstyrs dårlige kvalitet betydet en udbredt brug af importeret udstyr, skønt importafgifter til en vis grad forhindrer dette.

For at resumere kan det siges, at forholdene i den kinesiske industri er kaotiske og at der foreslås skridt til at løse de problemer, man står over for. Den kinesiske regering informerede for nyligt om foranstaltninger, der skal sikre at skibe til indenlandsk drift bygges på de nationale værfter, samt om, at skatter og afgifter på skibe og udstyr afskaffes for at støtte industrien. Det er imidlertid ikke sandsynligt, at industrien vil realisere sit potentiale før de grundlæggende effektivitetsproblemer løses.

CSSC's omstrukturering

CSSC blev grundlagt i 1982 for at drive de værfter, der tidligere separat hørte under det sjette Maskinministerium og Kommunikationsministeriet. Kommunikationsministeriet beholdt ansvaret for en række mindre værfter, der bygger kystfartøjer og reparerer skibe, mens CSSC fik ansvaret for at administrere industriens vigtigste sektorer.

Skønt der ikke offentliggøres regnskaber har kilder bekræftet, at incitamentet til den statsejede industris omstrukturering har været de store underskud siden adgangen til det internationale marked i starten af 1980'erne. Hovedårsagerne hertil anses (af myndighederne) for at være:

- ringe produktivitet pga. det centraliserede system
- dårlig ledelse
- ineffektiv planlægning
- manglende kendskab til international praksis
- korruption.

Støtte til dækning af underskuddene har været den vigtigste form for støtte til Kinas industri, og regeringen har erkendt, at den må indføre en egentlig kommerciel drift, hvis den vil realisere sine mål. Det skaber et vist ideologisk modsætningsforhold f.eks. til princippet om, at arbejdsstyrken ikke må nedskæres, og der er lang vej igen inden industriens mål kan realiseres. Der er også langt til en forståelse af kommerciel aktivitet, især inden for de statsejede virksomheder. Det er f.eks. almindelig praksis at ansætte billig arbejdskraft i underentreprise til at udføre kontrakten frem for at bruge dyrere intern arbejdskraft, selv om arbejdsstyrken måske ikke udnyttes fuldt ud.

Indtil midten af sidste år blev den statsejede industri primært, men ikke kun, styret af den monolitiske CSSC. Industrien blev stort set administreret af embedsmænd som et regeringsorgan. Efter omstruktureringen opdeles industrien i to grupper:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC - den sydlige skibsbygningsgruppe, herunder værfter i Guangdong, Jiangxi, Anhui og Shanghai)
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC - den nordlige skibsbygningsgruppe, herunder værfter i Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi og Liaoning).

Grupperne er i sidste ende ansvarlige over for det kinesiske kabinet og reguleres af komitéen for videnskab, teknologi og nationalforsvar. Den største af de to enheder er den i Beijing-baserede CSIC med aktiver på i alt 9,5 mia. CNY (ca. 1,15 mia. USD). CSIC omfatter 48 industrivirksomheder, bl.a. Dalian, Dalian New, Qingdao Behei, Liaoning Shipyard og Tianjin Shipbuilding Corporation, og driver samtidig 28 videnskabs-, design- og forskningsenheder.

CSSC's aktiver anslås til 6,4 mia. CNY (ca. 0,8 mia. USD). Det administrerer 30 industrivirksomheder, herunder Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Guangdong Shipping og Shanghai Global Container.

Den største fordel ved omstruktureringen er, at industrien opdeles i mere overkommelige grupper. Den vigtigste ulempe er, at grupperne vil komme til at konkurrere indbyrdes, og det er ikke klart, hvordan det spørgsmål skal løses. Reformerne opdeler stort set industrien langs en nord/syd-linie. Mens de to grupper har fået ansvar for at administrere og øge aktivværdien for staten, er det op til de enkelte enheder at fastsætte deres produktmix og prispolitik. Paraplygrupperne skal ikke indgå kontrakter på medlemmernes vegne og blander sig ikke i den daglige forretningsgang med mindre en aktivitet vurderes at skade hele industrien.

Bortset fra de to hovedgrupper findes der kommercielle værfter (primært små og lokale værfter) der skal styres af følgende organisationer:

- Skibsbyggere, der opererer under Kommunikationsministeriet
- Lokale værfter, der drives af provinsregeringerne i Jiangsu og Fujian;
- Joint venture-værfter (Kawasaki-COSCO, Raffles-Shangdong og Samsung-Ningbo).

Herudover er der en række mindre, privatejede værfter, især Guangzhou Shipyard International. Regeringen har kun modvilligt afgivet kontrol gennem privatiseringer og salg, og har også været meget modvillig til at oprette joint-ventures, idet den har nogle problematiske erfaringer med dette fra tidligere.

Der findes tre store centre for skibsbygning i Kina. Ca. 50% af produktionen sker i værfter i Shanghai-regionen. For øjeblikket er Shanghai-værfterne begrænset til skibsbygning op til Panamax-klassen på grund af luft-dybgangsrestriktionerne på Huang Pu-floden. Lempelsen af disse er en af de vigtigste grunde til etableringen af det nye værft ved Wai Gao Qiao, uden for flodens restriktioner. Dalian er det næstvigtigste center og blev udpeget til at huse landets første VLCC-værft. Guangzhou er det tredje store geografiske center, og der findes andre værfter flere steder i landet. Værfternes geografiske spredning er vigtig for omkostningerne, fordi disse varierer betydeligt fra den ene region til den anden i Kina, og Shanghai og Guangzhou er de omkostningsmæssigt dyreste steder i landet.

Den kinesiske værftsindustris omkostningsgrundlag

Lønomskostninger, arbejdsforhold og præstationer

Kina er længe blevet betragtet som et lavprisland, især hvad angår lønninger. Fordelen er imidlertid blevet undergravet i de seneste år på grund af stigende lønninger og levestandarder. Inflationen har været ubarmhjertig. I perioden 1980-1998 udgjorde den gennemsnitlige årlige lønstigning inden for fremstillingssektoren 16% (kilde: Kinas statistiske årbog) og opgjort i faste tal steg lønningerne over 400% i tiåret 1988-1998.

Løninflationen har dog ikke været ensartet og der er store forskelle mellem regionerne, f.eks. er gennemsnitslønnen i Shanghai ca. 90% højere end i Liaoning. Der er også store variationer mellem forskellige typer virksomheder (statsejede eller andre, som f.eks. joint-ventures, private virksomheder og 100%-ejede udenlandske virksomheder). Blandt disse tiltrækker foretagender med et vist udenlandsk ejerskab de højeste løntillæg.

Desuden er der stor forskel på land- og byområder. Gennemsnitslønnen i byområder var f.eks. i 1996 godt fire gange højere end gennemsnittet i landlige områder.

Der findes ingen officielle statistikker over industriens produktivitet som helhed. Statistikker om produktion pr. kapita for otte store industrisektorer er tilgængelige (kilde: Kinas statistiske årbog), og heraf kan udledes, at produktiviteten i det sidste tiår kun er steget med ca. 3% om året. Det vil sige, at produktiviteten halter væsentligt efter stigningen i omkostningsgrundlaget og produktionspriserne er derfor steget.

Som følge af den økonomiske udvikling og voksende levestandarder, især i byområder, er omkostninger og priser steget i de sidste tyve år. Den gennemsnitlige årlige stigning i forbrugerprisindekset i perioden 1988-1998 androg 8% (kilde: Kinas statistiske årbog). Her skjuler gennemsnittet igen en væsentlig forskel på land- og byområder, idet den gennemsnitlige stigning i samme periode udgjorde 10% i byområderne. I faste tal steg forbrugerpriserne i perioden 1988-1998 med 2,5 gang. I den seneste tid er stigningstaksten aftaget noget på grund af konkurrencepresset. I 1998 oplevede landet det første registrerede prisfald med et fald på 3% i forbrugerpriserne, skønt faldet var betydeligt mindre markant i byområder, hvor forbrugerpriserne kun faldt med 1%.

Fabrikspriserne på industrivarer er også steget som følge af det voksende omkostningsgrundlag. I perioden 1988-1998 steg fabrikspriserne med næsten 100% og på årsbasis med 9,3% i gennemsnit ((kilde: Kinas statistiske årbog).

Kinesiske værfter er generelt store arbejdsgivere. Et værft beskæftiger typisk mellem 9.000 og 12.000 personer, som ikke alle er direkte beskæftiget med skibsbygning, idet mange værfter er diversificerede. Selv i lyset heraf er der tale om enorme værfter i dag. Ledig tid er typisk meget høj (for nyligt opgjort til ca. 17% af timebetalingerne på et af de mere produktive værfter), og sammen med ineffektiviteten betyder det, at kinesiske værfter generelt lider af stor overbemanding. Denne situation bliver ikke bedre af, at det efter arbejdslovgivningen ikke er muligt at afskedige medarbejdere for en kortere periode om nødvendigt. Overbemandingsprocenten afhænger af ordrebøgerne. Hvis det antages, at de p.t. relativt store ordrebøholdninger svarer til et passende bemandingsniveau, viser analyser, at statsejede værfter i de seneste år haft en overbemanding på op til dobbelt så mange ansatte som nødvendigt. Overbemandingen forværres af, at det er almindeligt at bruge billig arbejdskraft i underentreprise (til typisk 60% af omkostningerne ved at bruge værftets egen arbejdskraft) i

stedet for de dyrere værftsarbejdere, for at reducere de direkte omkostninger i forhold til kontrakterne. Det sker ofte uden af afskedige den arbejdskraft, der erstattes.

Materialeomkostninger

Kina er storproducent af stål og størstedelen af det bløde stål og højstyrke stål skaffes lokalt. Specialstål importeres eventuelt fra Japan eller Sydkorea. Inden for Kina er stålpriserne steget støt, gennemsnitligt med 6% om året i de sidste ti år. Den aktuelle pris for A-klasse stål som værftsindustrien anvender er sandsynligvis højere end den pris, stål kan købes til i Sydkorea, men under den planøkonomiske system bliver værfter ofte pålagt at købe fra lokale stålværfter, i nogle tilfælde uanset om der er brug for stålet. Det har medført en situation, hvor mange af de traditionelle værfter i den offentlige sektor er fyldt til bristepunktet med lagre og stållagre.

Forsøg på at øge antallet af nationalt-produceret udstyr ombord på skibe, der bygges i Kina, har indtil videre ikke haft succes. Skønt det kinesisk-fremstillede udstyr er billigt, anser de fleste skibsejere det ikke for at være pålideligt, og de mener, at dets montering sætter gensalgsværdien på spil. Derfor importeres langt størstedelen af udstyret, fortrinsvist fra Europa og Japan, mens importen fra Sydkorea er begrænset med undtagelse af hovedmaskinerne. Det undersøges i øjeblikket, hvor stor en omkostningsfordel de kinesiske værfter faktisk har. Indtil videre har undersøgelser vist, at det lokalt fremskaffede udstyr er 30% billigere end det importerede, men dets brug er begrænset, primært til det grundlæggende udstyr og licensfremstillet udstyr.

Rentesatser

Regeringen sigter mod at fastholde væksten på ca. 8% p.a. og forsøger at skabe de økonomiske vilkår hertil, herunder tiltag for at øge forbruget og infrastrukturudviklingen. I lyset heraf og under hensyntagen til, at priserne er meget lidt, har Kinas centralbank (People's Bank of China) i de seneste år løbende sænket renten. Siden ultimo 1996 er renten på driftslån til statsejede virksomheder faldet fra ca. 10% til ca. 6%. Pr. januar 2000 lå centralbankens 12-måneders rente på driftslån på 5,85% mens 6-måneders renten var 5,60%. Rentesatser til private virksomheder tillægges en præmie på 30 point, så de for tiden udgør 7,25%.

Valutakurser

Valutakurserne har de seneste år været stabile, i en sådan grad at USD/CNY-kursen næsten syntes fastlåst. Den kinesiske valuta er dog langsomt blevet styrket i forhold til USD, og det har yderligere reduceret konkurrenceevnen. Valutakursudsving har, opgjort i USD, ikke kunnet lempe de stigende omkostninger, skønt eksportindustriene (også værftsindustrien) har opfordret til en devaluering. Tabet af konkurrencedygtighed har været mere markant når CNY sættes op mod de japanske og sydkoreanske valutaer.