

Flash analyse februar 2018

Sammen med Kina og Japan leverer Sydkorea langt størstedelen af den nye tonnage til danske rederier. På nuværende tidspunkt har danske rederier i alt ni skibe på bestilling i Sydkorea.

De store værfter i Sydkorea har leveret 150 skibe til danske rederier de seneste 10 år.

Danske rederier eksporterer årligt for mere end

3 mia.

kr. til Sydkorea.

Sydkorea har et højt teknisk niveau og leverer skibe af høj kvalitet. Det er særligt komplekse skibe som containerskibe og produkttankskibe, der bestilles i Sydkorea

Danske rederier ejer i alt 251 handelsskibe, som er bygget i Sydkorea.

Danske rederier anløber sydkoreanske havne ca. 1.100 gange om året.

Danske rederier køber skibe i Sydkorea

Sydkorea er blandt danske rederiers største markeder. Hvert år eksporterer rederierne for mere end tre mia. kr. til landet. Sydkorea har været blandt de hårdest ramte i shippingkrisen. I den forbindelse er der ydet store garantier og givet betydelige subsidier fra staten. Det er en bekymrende udvikling, mener Danske Rederier.

Den asiatiske økonomi er i dag afgørende for danske rederier, som har en tredjedel af deres aktivitet i Asien. Sydkorea er blandt de store spillere, da bl.a. produktion af biler og højteknologiske forbrugsgoder giver et stort transportbehov. Der er også et stort marked for produkttank, da landet ikke selv er olieproducerende. Danske rederier har en førende position med nogle af verdens største produkttankrederier, mens efterspørgslen på naturgas og LPG er stigende som følge af regeringens skift væk fra kul- og atomkraft. Årligt løber danske rederiers aktivitet i Sydkorea op i ca. tre mia. kr.

Danske rederier er gode kunder i Korea

Sammen med Kina og Japan leverer Sydkorea langt størstedelen af den nye tonnage til danske rederier, hvilket skyldes det høje tekniske niveau i Sydkorea, kvaliteten og prissætningen. Det er især komplekse skibe som container- og produkttankskibe, der bliver bestilt i Sydkorea. Disse er blandt de dyreste skibe. I øjeblikket er ni skibe på bestilling, og samlet set ejer danske rederier 251 sydkoreansk byggede skibe.

Svær tid for Sydkoreas maritime industri

De svære år for shipping har sat dybe spor i den sydkoreanske økonomi, der via store rederier og markedsførende skibsværfter er en central del af shippingverdenen. I

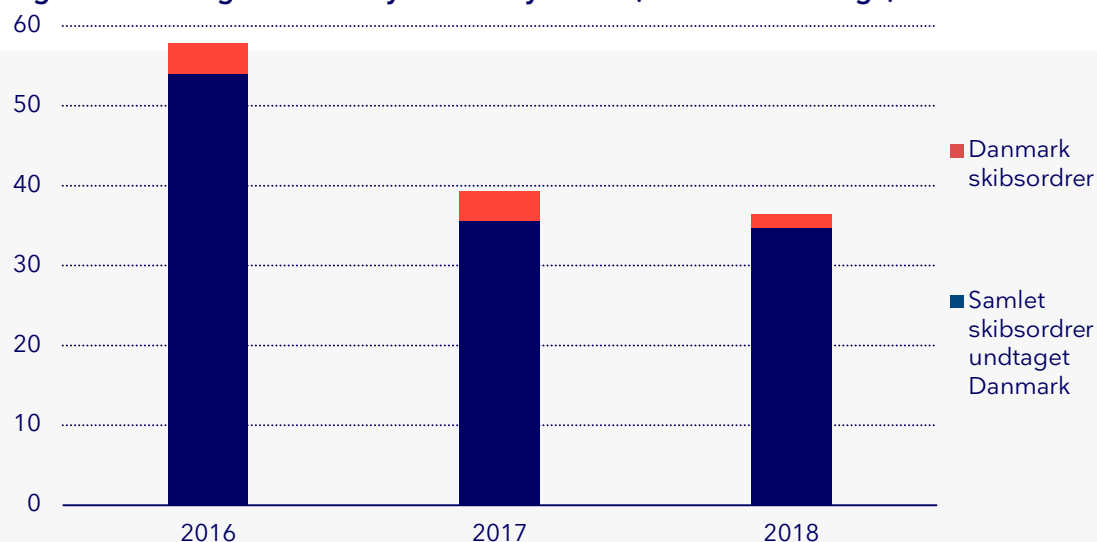
2016 gik verdens syvende største containerrederi Hanjin konkurs. De sydkoreanske skibsværfter lider under nedgang i nye bestillinger på skibe og har måttet fyre tusinder for at overleve, ligesom Hyundai Heavy Industries måtte reddes af staten og splittes op i fire selvstændige enheder for at overleve. Også Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering DSME måtte reddes for ca. 15 mia. kr. i 2016.

Korea Maritime Corporation

I slutningen af 2017 besluttede den koreanske regering at sammenlægge de maritime finansielle ydelser fra tre separate enheder¹ for at etablere Korea Maritime Corporation (KMC). Finansieringsenheden har til formål at understøtte den koreanske maritime industri – både ved at yde finansiel støtte direkte til koreanske skibsværfter, men også ved at støtte koreanske rederiers tilgang af ny tonnage.

Shippingbranchen er præget af massiv overkapacitet. Adgang til statslige garanti- og subsidieordninger bidrager til en yderligere skævvridning af markedet. De seneste år har udviklingen af nybygninger i Sydkorea været nedadgående som vist i figur 1. Det vil være positivt, hvis denne udvikling fastholdes.

Figur 1: Udvikling i ordrer af nye skibe i Sydkorea (i mio. bruttotonnage)



Note: ¹KMGI, KS&MT, MEIC