



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 2.5.2001
KOM(2001) 219 endelig

EUROPA-KOMMISSIONENS FJERDE RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS VÆRFTSINDUSTRI

**EUROPA-KOMMISSIONENS FJERDE RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS VÆRFTSINDUSTRI**

INDHOLDSFORTEGNELSE

Resumé	.....	3
1. Indledning	.....	4
2. Markedsanalyse	.....	5
2.1. Markedsandele	.....	5
2.2. Prisudvikling	.....	9
2.3. Detaljeret prisanalyse	.....	11
3. Detaljerede omkostningsanalyser	.....	14
3.1. Opdatering af tidligere analyser	.....	14
3.2. Nye analyser	.....	16
4. Konklusioner	.....	19
5. Referencer	.....	20

RESUMÉ

I henhold til artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien¹ skal Kommissionen regelmæssigt aflægge rapport til Rådet om markedssituationen og vurdere, om europæiske værfter påvirkes af konkurrencebegrænsende praksis. Kommissionen har hidtil forelagt Rådet tre rapporter om situationen inden for verdens værftsindustri², hvori der er gjort rede for de alvorlige vanskeligheder, skibsbygningssektoren står over for, og som udførligt informerer om den unfair handelspraksis, konkurrenter fra Det Fjerne Østen udøver. I denne fjerde rapport er anvendt samme indfaldsvinkel som i de første tre rapporter, og den er en opfølgning af resultaterne heraf. Kommissionen vil i maj 2001 offentliggøre en særskilt rapport om resultaterne af den handelshindringsundersøgelse, der den 2. december 2000 er blev indledt vedrørende den angivelige subsidiering af koreanske skibsværfter³.

I 2000 skete der en betydelig udvidelse af ordretilgangen på nybygninger. Der blev placeret næsten 56 % flere ordrer end i 1999. Størstedelen af denne stigning i ordretilgangen er kommet sydkoreanske skibsværfter til gode, som igen har kunnet notere en øget markedsandel. Skibsværfterne i EU har også haft stor gavn af den større efterspørgsel efter skibe, selv om ordrene på krydstogtskibe her kan have spillet en væsentlig rolle. I 2000 har Sydkorea konsolideret sin position som verdens største skibsbygningsnation/-region, idet landet tegner sig for mere end 35 % af den samlede tonnage, der er i ordre på verdensplan.

Markedsandelen for EU's skibsbygningsindustri har været stabil i 2000, idet tabene inden for en række markedssegmenter er blevet opvejet af yderligere ordrer på krydstogtskibe. Halvdelen af den tonnage (i kompenserede bruttoregistertons - KBRT), der blev produceret i Europa i 2000, vedrører krydstogtskibe, og der er på dette område endnu ikke tale om konkurrence fra Fjernøsten. Det er dog kun få EU-skibsværfter, der producerer krydstogtskibe. Størstedelen af EU's skibsværfter fortsætter med at konkurrere med skibsværfter i Fjernøsten om bygning af standardhandelsskibe. Inklusive krydstogtskibe er markedsandelen for EU og Norge ca. 18 % (i KBRT). Hvis ordrer på krydstogtskibe ikke medregnes i de samlede tal, er EU-skibsværfternes markedsandel med hensyn til nye ordrer i 2000 på under 10 %.

I 2000 har priserne på nye skibe ifølge rapporten rettet sig inden for visse markedssegmenter i forhold til det meget lave niveau, man oplevede efter den økonomiske krise i Asien i 1997. Med henblik på at få et mere præcist billede og en bekræftelse af disse rapporterede udviklinger er priserne i Sydkorea blevet overvåget for hver enkelt kontrakt. Analysen viser klart, at den opadgående tendens, der noteredes i prisudviklingen i efteråret 2000, ikke fortsatte, hvilket fører til den konklusion, at det generelle prisniveau ikke er steget, og at det stadig ligger betydeligt lavere end før krisen i Asien i 1997. Der er ikke noget der tyder på, at det er lykkedes de koreanske skibsværfter at hæve priserne generelt, således som det gentagne gange er blevet hævdet fra koreansk side. Derfor mener Kommissionen stadig væk, at den betydelige overkapacitet i Sydkoreas skibsbygningsindustri, sammen med et løbende behov for at skabe nye ordrer til at sikre et tilstrækkeligt cash flow, hindrer en forbedring af priserne og markedet generelt.

⁽¹⁾ EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

⁽²⁾ KOM(1999) 474 endelig af 13.10.1999, KOM(2000) 263 endelig af 3.5.2000 og KOM(2000) 730 endelig af 15.11.2000.

⁽³⁾ EFT C 345 af 2.12.2000.

Der er siden Kommissionens sidste rapport foretaget 7 mere detaljerede omkostningsanalyser af ordrer afgivet til koreanske værfter. I intet tilfælde har konklusionen været, at de undersøgte kontrakter er blevet prissat på et økonomisk bæredygtigt niveau, dvs. på et niveau, der dækker driftsomkostninger, fortjeneste og tilbagebetaling af lån. De på denne måde beregnede tab på disse nyligt undersøgte ordrer ligger på gennemsnitligt 14 %.

Kommissionen vil fortsætte sin markedsovervågning og sine omkostningsanalyser.

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien⁴ skal Kommissionen regelmæssigt aflægge rapport til Rådet om markedssituationen og vurdere, om europæiske værfter påvirkes af konkurrencebegrænsende praksis. Kommissionen har hidtil forelagt Rådet tre rapporter om situationen inden for verdens værftsindustri⁵, hvori der er gjort rede for de alvorlige vanskeligheder, skibsbygningssektoren står over for, og som udførligt informerer om den unfair handelspraksis, konkurrenter fra Det Fjerne Østen udøver. I denne fjerde rapport er anvendt samme indfaldsvinkel som i de første tre rapporter, og den er en opfølgning af resultaterne heraf. Derfor skal rapporten ses i sammenhæng med centrale elementer i de tidligere rapporter, især for så vidt angår:

- analysen af udbud og efterspørgsel på lang sigt
- generelle bemærkninger om arten af skibsbygningskontrakter og om det tilgrundliggende undersøgelsesarbejde
- analysen af den finansielle sektor i Sydkorea
- nærmere oplysninger om visse undersøgte skibsværfter
- beskrivelsen af den anvendte metodologi
- analysen af skibsbygningsindustrien i Folkerepublikken Kina, og
- den historiske baggrund for støtten til skibsværfterne i EU.

Oplysningerne i de tre første rapporter er i denne rapport blevet opdateret i det omfang, det har været hensigtsmæssigt, og væsentlige elementer er i nødvendigt omfang blevet gentaget. Dette gælder især de detaljerede omkostningsanalyser af nybygningsordrer afgivet til asiatiske værfter, da den tilgrundliggende omkostningsmodel genanvendes, hver gang nye eller bedre oplysninger foreligger.

I denne fjerde rapport er oplysningerne om markedsandele og prisudvikling blevet opdateret. Desuden er der foretaget nye omkostningsanalyser af specifikke ordrer placeret hos sydkoreanske skibsværfter, siden den sidste rapport, og resultaterne præsenteres i denne rapport.

⁽⁴⁾ EFT L 202 af 18.7.1998, s. 1.

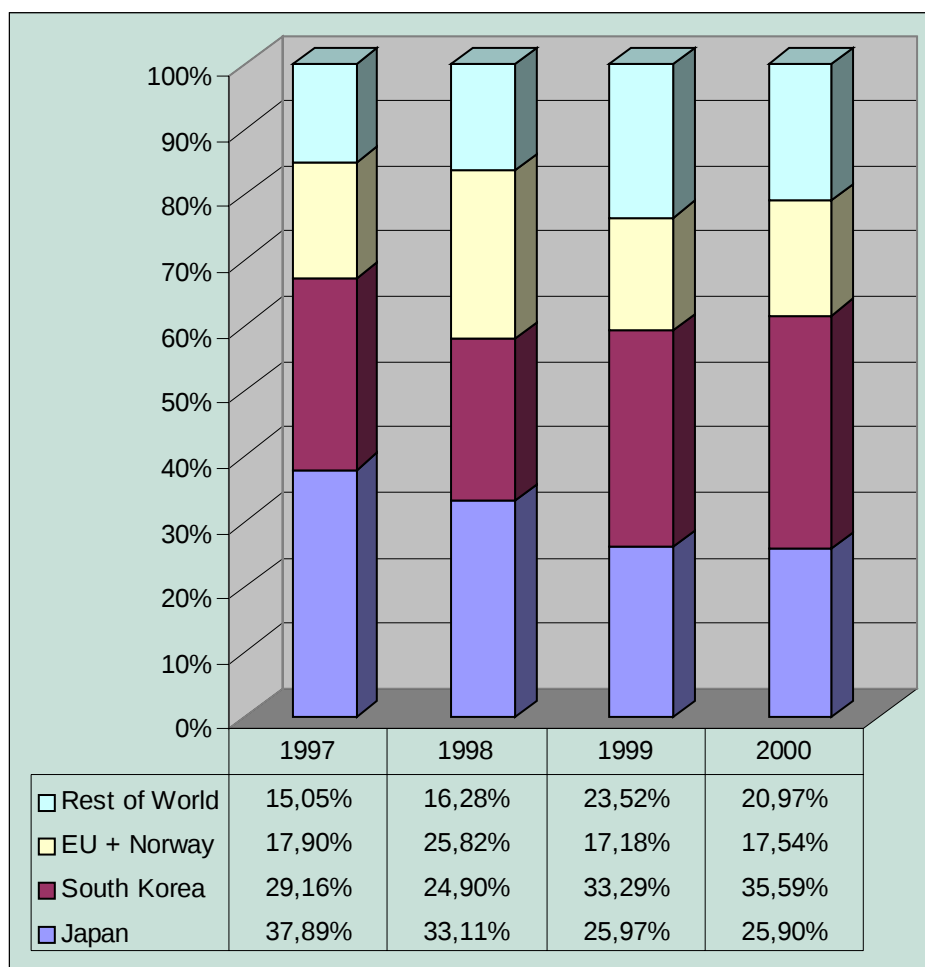
⁽⁵⁾ KOM(1999) 474 endelig af 13.10.1999, KOM(2000) 263 endelig af 3.5.2000 og KOM(2000) 730 endelig af 15.11.2000.

2. MARKEDSANALYSE

2.1. Markedsandele

I 2000 er der sket en betydelig stigning i nybygningsordrerne. Der blev placeret næsten 56 % flere ordrer end i 1999, hvilket betød, at det samlede ordrevolumen for nye ordrer udgjorde 29,7 mio. KBRT. Størstedelen af denne stigning i ordretilgangen er kommet sydkoreanske skibsværter til gode, som igen har kunnet notere en øget markedsandel. Nedenstående figur viser markedsandelene for nye ordrer baseret på KBRT i de vigtigste skibsværftsområder i 2000 og de tre forudgående år. Det skal bemærkes, at tallene for 2000 er baseret på de tilgængelige oplysninger, der på grund af indberetningsforsinkelser endnu ikke er endelige.

Fig. 1 - Markedsandele for nye ordrer i procent og baseret på KBRT, 1997–2000



Kilde: Lloyd's Skibsregister

Det fremgår heraf, at Sydkorea i 2000 har konsolideret sin stilling som verdens største skibsbygningsnation/-region, idet landet tegner sig for mere end 35 % af den samlede tonnage, der er i ordre på verdensplan. Således fortsætter den tendens, der er beskrevet i de tidligere rapporter. Den seneste stigning i den koreanske markedsandel i den pågældende periode er hovedsagelig gået ud over "Resten af verden", selv om den har berørt forskellige skibstyper (og hermed forskellige skibsværfter) på forskellig vis, hvorimod de tidligere stigninger i den koreanske markedsandel gik ud over japanske og europæiske skibsværfter. Samtidig står de sydkoreanske skibsværfter i en situation, hvor skibspriserne ikke har forladt det historisk lave niveau i 1998/99, og det er vanskeligt at skabe overskud. For at kunne udnytte overkapaciteten i Korea (og i det mindste få dækket en del af de massive investeringer, der har været nødvendige for at gennemføre en fysisk ekspansion), forsøger værfterne aktivt at sikre et stort antal nye ordrer, samtidig med at de fokuserer på højværdi-markedssegmenter, som f.eks. gastankskibe, containerskibe eller færger. Da alle de store koreanske værfter følger samme strategi, berører trykkede priser nu alle de markedssegmenter, hvor de koreanske værfter er aktive. Desuden har den skarpe interne konkurrence i Korea bevirket, at værfterne udvider kapaciteten yderligere (f.eks. ved at ombygge reparationsanlæg til nybygningsanlæg, som det er tilfældet med Hyundai Mipo, eller ved at forlænge dokanlæggene, som eksempelvis Daewoo har gjort det), idet de håber at opnå større stordriftsbespareser og herigennem en konkurrencemæssig fordel. Der er således intet, der tyder på, at de koreanske værfter vil gøre noget for at stabilisere markedet og hæve priserne til et rentabelt niveau, især da værftslukninger i Korea er politisk vanskelige at gennemføre, og da værfterne fortsat sætter deres lid til, at de får støtte fra den statsstyrte finansielle sektor, hvis deres situation bliver kritisk.

At EU-skibsbygningsindustriens markedsandel (inkl. Norge) ikke er blevet yderligere forringet i 2000 trods den øgede koreanske markedsandel, skal ses i lyset af den stadig boomende krydstogtskibsindustri. Halvdelen (50,1 %) af det KBRT-volumen, der blev produceret i Europa i 2000, vedrører denne kategori af skibe, hvor der indtil videre ikke er nogen konkurrence fra Fjernøsten. Ikke desto mindre blev Samsung Heavy Industries' meget synlige bestræbelser på at gå ind i krydstogtskibsmarkedet (med en indsats på ca. 200 personaleenheder) af nogle krydstogtselskaber brugt som løftestang til at forhandle og opnå lavere kontraktpriser hos værfter i EU. Selv om den værditilvækst, der skabes ved bygning af krydstogtskibe, kan være betydningsfuld for EU-økonomien, og selv om EU-skibsbygningsindustriens bestræbelser på at udvikle en sund alternativ portefølje fortjener anerkendelse, bør det erindres, at kun et meget lille antal EU-værfter bygger krydstogtskibe. Størstedelen af EU-skibsværfterne fortsætter med at konkurrere med fjernøstlige værfter om standardhandelsskibe. Situationen for en række selvstændige værfter, især værfter uden for euroområdet, er blevet meget kritisk og har resulteret i delvise lukninger med et betydeligt antal arbejdsløse til følge i 2000 (f.eks. i Det Forenede Kongerige hos Harland & Wolff og Cammell Laird). Desuden er der mere og mere, der tyder på, at det aktuelle boom inden for krydstogtskibssektoren måske snart vil være ovre. Overkapacitet inden for krydstogtbranchen har allerede nu indvirkning på krydstogtpriserne, hvilket influerer på krydstogtselskabernes overskud og bevirker, at de er mere tilbageholdende med at afgive ordre på ny tonnage. Situationen i denne industri afhænger i høj grad af den økonomiske situation i USA (hvorfra størstedelen af efterspørgslen efter krydstogter kommer), som nu viser tegn på svækkelse. Hvis efterspørgslen inden for krydstogtsektoren

skulle falde, vil dette vigtige segment af EU-skibsbygningsindustrien også blive alvorligt berørt.

Medregnes ordrer på krydstogtskibe i de samlede tal ikke, fordeler markedsandelene for nye ordrer i 2000 (i kompenserede bruttoregistertons) sig som følger:

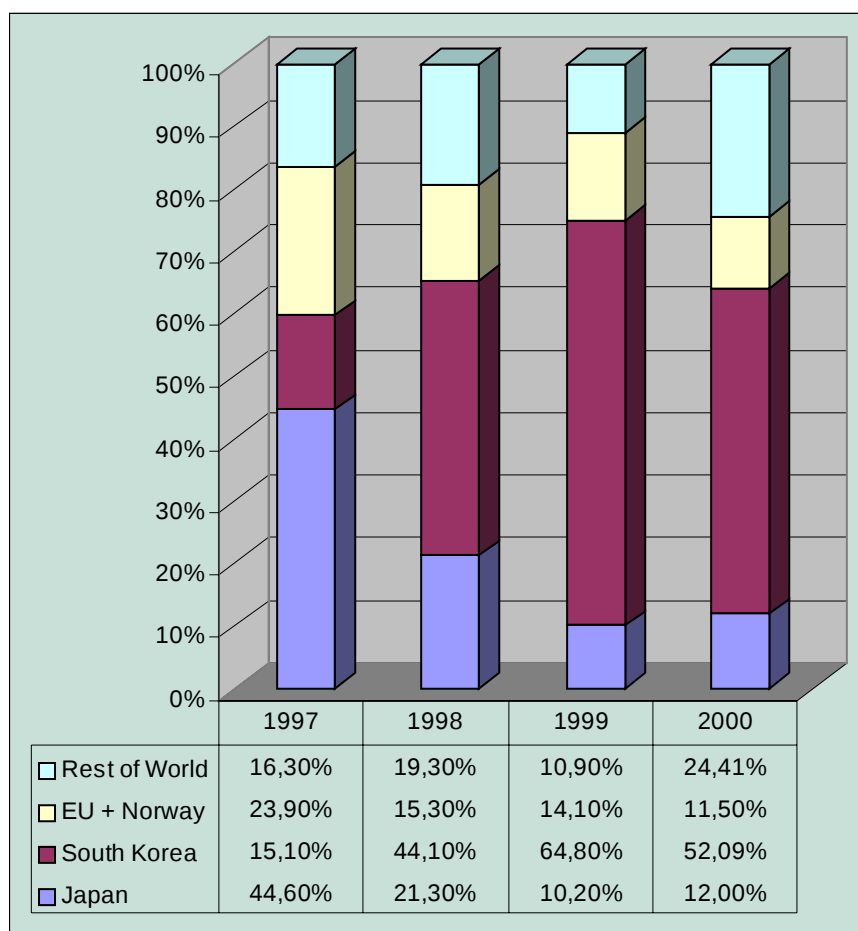
–	Korea	39,62 %
–	Japan	26,95 %
–	EU	9,96 %
–	Resten af verden	23,47 %

En anden vigtig faktor, der skal tages hensyn til, når man betragter markedsandelene i 2000, er, at driftsstøtten i EU blev afskaffet ved Rådets forordning nr. 1540/98 for så vidt angår skibsbygningskontrakter underskrevet 1. januar 2001 eller senere. Denne skæringsdato medførte, at der blev placeret et stort antal ordrer hos EU-værfter i de sidste uger af 2000. Den samlede mængde af nye ordrer placeret hos EU-værfter i 2000 steg faktisk med 64,5 % i forhold til 1999, dvs. mere end den samlede vækst på verdensmarkedet (56 %). Derfor har ordreafgivelsen været meget langsom i de første to måneder af 2001, hvilket også svarer til forventningerne. Kun over et længere tidsrum vil statistikkerne afsløre, om der er placeret supplerende ordrer, eller om fremtidige ordrer som forventet simpelthen blot er blevet fremskyndet. I Japan, hvor den indenlandske efterspørgsel altid har været en vigtig faktor, begunstigedes skibsværfterne af en række nye ordrer fra japanske skibsejere, især på massegodsskibe. Ikke desto mindre befinder den japanske skibsbygningsindustri sig for tiden i en omstrukturingsproces med lukninger af en række mindre anlæg og fusioner mellem de store skibsbygningskoncerner. Den japanske regering agter at reducere antallet af store skibsbygningskoncerner fra syv til tre eller fire. I hvert fald to fusioner - den ene mellem Hitachi Zosen og NKK Corp. og den anden mellem Mitsui Engineering and Shipbuilding, Kawasaki Heavy Industries og Ishikawajima-Harima Heavy Industries - er i mellemtiden henholdsvis blevet foretaget og for øjeblikket genstand for konkrete drøftelser. Der forventes mere omstrukturering, da de japanske værfter har været hovedofre for en aggressiv koreansk prispolitik, der lokker de europæiske redere, som traditionelt har afgivet deres ordrer i Japan, væk.

Omstruktureringen fortsætter også i EU. De to store skibsværftskoncerner i Spanien har fusioneret, det største italienske skibsværft er ved at blive privatiseret, og i Tyskland er der bestræbelser i gang for at konsolidere dele af skibsværftsindustrien gennem fusionering.

Analyseres markedsandelene for det vigtige markedssegment containerskibe, som dominerer langdistance-linjetrafikken mellem verdens vigtigste økonomiske kraftcentre, og som hovedsagelig opereres af europæiske rederier, er situationen som følger:

Fig. 2 - Markedsandele for nye ordrer på containerskibe i procent og baseret på KBRT, 1997–2000



Kilde: Lloyd's Skibsregister

Resultaterne fra de tre forrige rapporter om værftsindustrien bekræftes. De koreanske værfter dominerer segmentet meget store containerskibe ("Post-Panamax"), og overlader således kun mindre tonnage, som koreanske værfter ikke egner sig så godt til at bygge som følge af deres størrelse, til konkurrenterne i EU, hvis markedsandel i containerskibssektoren er blevet yderligere formindsket. Det skal bemærkes, at tendensen hen imod meget større skibe automatisk udløser en efterspørgsel efter mindre skibe. Der er nemlig brug for disse mindre skibe til levering af last til de store skibe, der opererer mellem centrale knudepunkter. Denne supplerende efterspørgsel er især kommet ikke-EU-værfter til gode, f.eks. i Polen og Kroatien, hvilket forklarer den store stigning i markedsandelen for "Resten af verden". Handelsvolumenet af disse ordrer er lille sammenlignet med det volumen, der skabes af den oprindelige efterspørgsel efter de meget store skibe. Sammenfattende kan det konstateres, at EU-værfterne mistede yderligere markedsandele i containerskibssegmentet, medens Korea stabiliserede sin førerposition, om end på et lidt lavere niveau.

2.2. Prisudviklingen

I andet og tredje kvartal af 2000 begyndte priserne inden for visse markedssegmenter at rette sig i forhold til det meget lave niveau efter krisen i Asien i 1997. Det gjaldt især skibe til transport af flydende last og skibe til transport af tør last, gastankskibe og i et vist omfang containerskibe. Med bedre fragtrater som følge af hhv. højere oliepriser og ekspanderende handel var ejerne parat til at betale et tillæg til prisen, især hvis de herved kunne sikre sig, at skibene blev leveret hurtigt.

Markedsanalytikere, som f.eks. Clarkson Research, oplyser priser for de vigtigste skibstyper på månedsbasis. Disse oplysninger er blevet en slags benchmark, især for skibsmæglere, selv om der også findes andre priskilder, som f.eks. Lloyd's Shipping Economist. Det skal bemærkes, at oplysninger fra Clarkson i vidt omfang bruges af Korean Shipbuilders Association som bevis på, at markedet er ved at rette sig. De seneste oplysninger er opsummeret i følgende tabeller, som stammer fra december 2000-nummeret af "Clarkson World Shipyard Monitor". Tabellerne sammenligner priser ultimo 1999 med priser i november 2000, i den første tabel for massegodsskibe og i den anden for andre skibstyper (der af Clarkson Research benævnes "specialiserede skibstyper").

Tabel 1 - Prisdata fra Clarkson Research for massegodsskibe (indtil november 2000)

Skibstype			Pris (mio. USD)		Ændring
			1999	2000	
Tankere	Super-tankere (VLCC)	300 000 dwt	69,0	76,0	10,1 %
	Suezmax	150 000 dwt	42,5	52,0	22,4 %
	Aframax	110 000 dwt	33,0	41,0	24,2 %
	Panamax	68 000 dwt	31,0	35,5	14,5 %
	Handy	47 000 dwt	26,0	29,0	11,5 %
Massegodsskibe	Capesize	170 000 dwt	35,0	40,0	14,3 %
	Panamax	75 000 dwt	22,0	22,0	0,0 %
	Handymax	51 000 dwt	20,0	20,5	2,5 %
	Handysize	30 000 dwt	15,5	15,0	-3,2 %

Tabel 2 - Prisdata fra Clarkson Research for specialiserede skibstyper (indtil november 2000)

Skibstype		Pris (mio. USD)		Ændring
		1999	2000	
Gastankskib (LNG)	138 000 m3	165,0	172,5	4,5 %
Gastankskib (LPG)	78 000 m3	56,0	60,0	7,1 %
Containerskib	400 TEU	8,5	10,0	17,6 %
Containerskib	1 100 TEU	17,5	18,0	2,9 %
Containerskib	3 500 TEU	38,0	41,5	9,2 %
Ro/Ro	1 200 - 1 300 lm	21,5	20,0	-7,0 %
Ro/Ro	2 300 - 2 500 lm	32,5	33,0	1,5 %
Tweendecker	15 000 dwt	13,0	13,8	6,2 %

Tankskibspriserne viser betydelige stigninger i den undersøgte 11-måneders periode. Gennemsnittet for samtlige viste typer er lidt over 16 %. En detaljeret analyse af kontraktpriser foretaget af et uafhængigt konsulentfirma for Kommissionen viser dog, at dette er alt for optimistisk og ikke afspejler det faktiske prisniveau for kontrakter indgået i løbet af dette år. F.eks. er det prisniveau, der er anført for Suezmax, på 52,0 mio. USD langt højere end de Suezmax-priser, der er set hos sydkoreanske skibsværfter.

Generelt er der angivet mindre prisstigninger for massegodsskibe. Den samlede gennemsnitlige stigning er på 3,4 % for den viste periode. Den største stigning noteres for capesize-skibe, og den anses også som overoptimistisk, hvis man sammenligner med resultaterne af den detaljerede kontraktprisanalyse, der er foretaget for Kommissionen.

Hvad angår specialiserede skibstyper er det containerskibssektoren, der er den mest betydningsfulde sektor for den sydkoreanske industri; i dette segment angiver Clarkson Research en gennemsnitlig årlig prisstigning på lige under 10 %. Dette stemmer dog ikke overens med den detaljerede analyse af kontrakter placeret i Sydkorea, som omtalt senere i denne rapport. Det skal også bemærkes, at Clarkson Research ikke dækker segmentet meget store containerskibe, hvor størstedelen af markedsaktiviteten foregik i 2000. Derfor skal de prisoplysninger, som Clarkson Research har givet, betragtes som ufuldstændige i den henseende. Det prisniveau, som Clarkson Research har angivet for en LNG-tanker, er vanskeligt at forstå, eftersom der hidtil ikke er konstateret priser på det niveau hos koreanske eller andre værfter.

Hvis man skal finde en forklaring på de betydelige prisfald på nyligt byggede skibe, skal svaret ikke findes i produktivitetsstigninger, som skønnes at være på højst 5-7 % om året, eller banebrydende innovationer, som man f.eks. ser inden for IT-industrien. Skibe er store investeringsgoder med en forventet levetid på op til 30 år. Investeringer overvejes omhyggeligt og den tekniske innovation er generelt en evolutionær proces, dvs. at rederierne sjældent løber den risiko det er at afgive ordre

på et fuldstændigt uafprøvet skibsdesign. En sammenligning af prisniveauerne før krisen i Asien i 1997 med det aktuelle prisniveau viser, at prisfaldet endnu ikke er blevet indhentet. De begrundelser, Korea oprindeligt gav for de betydeligt lavere priser (værdiforringelsen af den koreanske won, lavere lønninger, længere arbejdstid, massive årlige produktivitetsstigninger), har for størstedelens vedkommende mistet deres betydning, hvorfor Kommissionen tvivler på, at det nuværende prisniveau er økonomisk rentabelt. Til sammenligning foreligger der også priser pr. skibstype, tilvejebragt via Kommissionens detaljerede prisovervågning af de enkelte kontrakter. Som de følgende tal viser, var prisniveauerne i 2000 stadig betydeligt lavere end før finanskrisen i Asien.

Tabel 3 - Sammenligning af prisniveauer i 1997 og 2000 for visse skibstyper

	1997 (*)	Ultimo 2000 (*)	Ændring i %	2000 (**)	Ændring i %
Panamax containerskib 3 500 TEU	53,0	41,5	-21,7	38,0	-28,3
1 100 TEU containerskib	20,0	18,0	-10,0	N/A	-
Supertankere (VLCC)	83,0	76,0	-8,4	70,0	-15,7
Suezmax tankskib	52,0	52,0	0,0	43,0	-17,3
Capesize massegodsskib	40,5	40,0	-1,2	39,0	-3,7
Panamax massegodsskib	27,0	22,0	-18,5	22,0	-18,5
Gastankskib (LNG)	230,0	172,5	-25,0	155,0	-32,6
Tweendecker på 15 000 tdw	16,5	13,8	-16,4	N/A	-

Kilde: Clarkson World Shipyard Monitor(*), Kommissionen (**)

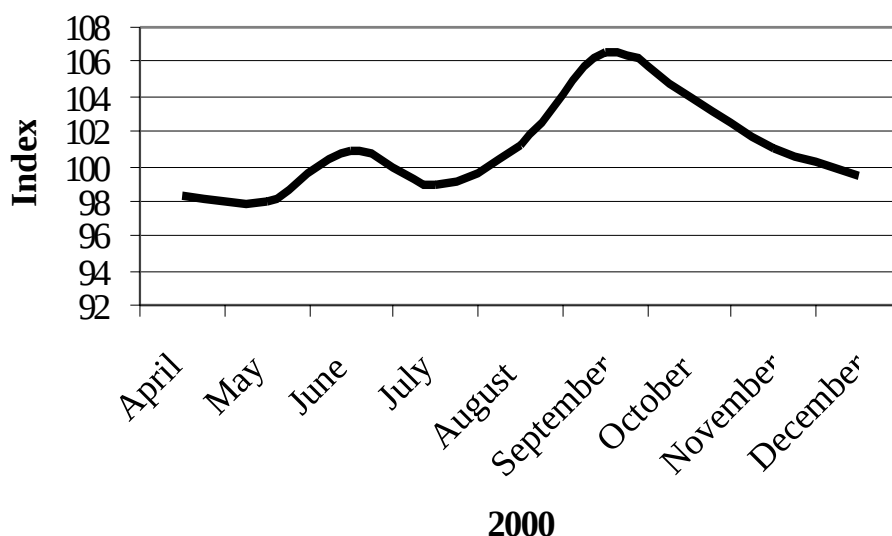
Sammenfattende kan konkluderes, at de priser, der er angivet i Clarkson's månedlige rapport, ikke stemmer overens med resultaterne af den detaljerede undersøgelse af hver enkelt kontrakt, som er foretaget for Kommissionen. Nærmere enkeltheder om denne undersøgelse findes nedenfor. En mere specifik kritisk analyse af den metode, Clarkson Research har anvendt, blev allerede givet i den tredje rapport om skibsbygningsindustrien og gentages derfor ikke her.

2.3. Detaljeret prisanalyse

Priserne i de sydkoreanske skibsværfter er blevet overvåget fra kontrakt til kontrakt for at få et mere nøjagtigt billede af udviklingen end det, der kan tilvejebringes gennem statistikker, der offentliggøres i kommercielt øjemed. Resultaterne fremlægges nedenfor i form af indeks, som sammenligner de gældende prisniveauer med det gennemsnitlige niveau, der har været fremherskende i de tolv måneder før april 2000 (indeks = 100). Med andre ord: de løbende priser sammenlignes med det niveau, der var fremherskende forud for undertegnelsen af "Forhandlingsprotokollatet" mellem EU og Sydkorea.

Det generelle indeks fremgår af figur 3, som viser den gennemsnitlige ændring for alle skibstyper i alle skibsværfter i Sydkorea.

Fig. 3 - Generelt prisindeks for sydkoreanske skibsværfter



Grafen viser tydeligt, at den opadgående tendens i priserne i efteråret 2000 ikke fortsatte. Som allerede forklaret i den tredje rapport om værftsindustrien spillede forskellige udviklingsfaktorer en rolle på én og samme tid: tankskibe og massegodsskibe begunstiges af et sundt transportmarked, og den heraf følgende efterspørgsel efter nye skibe drev priserne op. Denne effekt var mere udtalt for tankskibenes vedkommende, eftersom markedet var begyndt at indstille sig på indvirkningen af den kommende nye EU-lovgivning og IMO-reglerne om en fremskyndet udrangering af eksisterende enkeltskrog-tankere. Da der for øjeblikket findes et godt marked for små tankskibe, og da man frygter, at priserne vil stige betydeligt, når den nye lovgivning træder i kraft, er efterspørgslen steget, hvilket har medført, at værfterne har kunnet hæve prisen på disse skibstyper. Da der af tidsmæssige årsager kun har været begrænset mulighed for hurtig levering på de koreanske værfter, og da EU-værfterne ikke har været i stand til at konkurrere med disse stadig meget lave, økonomisk urentable priser, har ejerne måttet betale et pristillæg i forhold til 1998 og 1999. Priserne på containerskibe steg i første halvdel af 2000, men er siden faldet noget, bl.a. fordi fragtraterne ikke er steget igen, som det ellers er tilfældet med raterne for flydende massegoods. Desuden giver væksten i skibsstørrelse mulighed for en ny stordriftsfordel, der betyder, at selskaberne kan operere med forholdsvis lave fragtrater. I mellemtiden er fragtraterne inden for transport af tør og flydende last også blevet udjævnet, hvilket har resulteret i et nyt nedadgående tryk på priserne.

Kommissionen analyserede også pristendenserne for de enkelte koreanske værfter. Afhængigt af den typiske produktportefølje, selskabets økonomiske situation og den heraf følgende prispolitik danner der sig et billede, som afspejler det enkelte værfts stærke og svage sider. Mens Samho Heavy Industries, som nu kontrolleres af Hyundai Heavy Industries, har kunnet hæve priserne betydeligt (selv om de tidligere prisniveauer var yderst lave, og de nugældende prisniveauer stadig ligger under det koreanske gennemsnit), kunne Hyundai Heavy Industries selv, og især Hyundai Mipo, ikke fastholde de højere prisniveauer og er faktisk faldet tilbage til under prisniveauerne fra begyndelsen af 2000. Hanjin Heavy Industries and Construction,

som allerede i de tidligere rapporter blev betragtet som et forholdsvis forsigtigt selskab, var i stand til vedvarende at hæve prisniveauerne, hvilket viser, at den selektive modtagelse af ordrer og koncentrationen om kerneaktiviteten, nemlig at levere skibe til moderselskabet Hanjin Shipping, har betalt sig.

På baggrund af Kommissionens detaljerede prisanalyse kan det konkluderes, at de generelle prisniveauer ikke har rettet sig, men stadig ligger betydeligt lavere end før krisen i Asien i 1997. Der er ikke noget, der tyder på, at de koreanske værfter har været i stand til at hæve prisniveauerne generelt, sådan som det gentagne gange er blevet meddelt. Derfor fastholder Kommissionen sit synspunkt, at den betydelige overkapacitet inden for den sydkoreanske skibsbygningsindustri, kombineret med et permanent behov for at skabe nye ordrer for at sikre tilstrækkeligt cash flow, forhindrer en genopretning af priserne og markedet generelt.

Ikke alle de store koreanske værfter har offentliggjort deres 2000-regnskab endnu. For de værfter, der allerede har gjort det, rapporteres der om massive fald i overskuddet eller endog tab. Officielt hævder de koreanske værfter, at årsagen til tabene er de høje omkostninger til afvikling af investeringer med hensyn til andre datterselskaber af de store industrikoncerner, de såkaldte "chaebol" (navnlig inden for automobilindustrien og byggesektoren). Det er imidlertid klart, at hovedårsagen skal ses i de meget lave priser på ordrer i 1998 og 1999, hvorimod bygning og levering af skibene fandt sted under ændrede økonomiske forhold i 2000 (lønstigninger, prisinflation, værdiforringelse af wonen). Denne udvikling blev forudsagt af Kommissionen i dens tidligere rapporter.

Den angivelige statslige indgriben i finansieringen af sektoren er ved at blive undersøgt som led i en handelshindringsundersøgelse i henhold til forordning nr. 3286/94. Medlemsstaterne vil i slutningen af maj 2001 få forelagt en rapport med resultaterne af denne undersøgelse.

Generelt ser det ikke ud til, at de koreanske værfters økonomiske situation har forbedret sig. Daedong Shipbuilding Co. er stadig i betalingsstandsning, mens Halla Heavy Industries og Daewoo Heavy Industries er blevet omdannet til nye selskaber, så at de nu kan omlægge eller slippe af med deres gæld. De andre store værfter, Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries og (i mindre udstrækning) Hanjin Heavy Industries and Construction, har måttet konstatere, at deres overskud er formindsket i 2000, hvorefter de meddelte, at de nu vil fokusere på højværditonnage med henblik på at gøre 2001 til et mere givtigt år.

3. DETALJEREDE OMKOSTNINGSANALYSER

3.1. Opdatering af tidligere analyser

Kommissionen henvender sig til konsulenter for at indsamle de nødvendige oplysninger. Deres igangværende analyse har fastlagt en omkostningsberegningsmodel, som inkluderer samtlige relevante omkostningskomponenter for selve skibsbygningen og for værftet generelt. Modellen er baseret på omkostningselementer, der dækker direkte omkostninger (materialer, arbejdskraft, udstyr osv.) og indirekte omkostninger (finansiering af skibet og produktionsanlæg, faste omkostninger, forsikring osv.). Den beregnede konstruktionspris inkluderer også en avance på 5 %. Bilag I til den første rapport indeholder flere oplysninger om omkostningsmodellen.

Efterhånden som undersøgelsen skrider frem, indsamles yderligere oplysninger, som bruges til at validere tidligere omkostningsanalyser. Der er således foretaget en ny beregning af de 25 ordrer, der blev placeret i Korea, og som blev analyseret i de to første rapporter, og de opdaterede resultater er anført nedenfor. Som anført i den første rapport, er alle parametre behandlet med den nødvendige forsigtighed, således at det vil være vanskeligt at anfægte de beregnede minimumsomkostninger for bestemte projekter. Den opdaterede analyse indeholder også skøn over den forventede inflationseffekt. Da ordrer, der modtages nu, først udføres i løbet af de kommende to eller tre år, anses det for normal forretningspraksis at vurdere de forventede omkostninger fra bygningstidspunktet frem til leveringen.

Der blev i forbindelse med den første rapport om situationen inden for verdens værftsindustri foretaget en analyse af ni ordrer placeret hos sydkoreanske værfter. Ud over disse ordrer er der foretaget analyser af endnu 9 ordrer placeret i Korea i forbindelse med den anden rapport, og yderligere 7 analyser i den tredje rapport. Kommissionen sørgede for, at der blev foretaget en afbalanceret udvælgelse af skibsbygningskontrakter, samtidig med at der blev taget hensyn til det generelle mål med aktionen, sagens forholdsvis hastende karakter og disponibiliteten af relevante data med henblik på sammenligninger. Kommissionen er overbevist om, at de oplysninger, der er anvendt til analysen, på nuværende tidspunkt er de bedste, der foreligger, og at de er pålidelige.

Tabellen nedenfor sammenfatter de opdaterede resultater for de 25 ordrer, der blev placeret i Korea.

Tabel 4 - Sammenligning af ordrepriser og beregnede konstruktionspriser på udvalgte nye skibe (opdateret)

	Skibsværft	Skibstype	Ordregiver	Kontraktpris (mio. USD)	Normal pris (mio. USD)	Tab/overskud i % af normal pris
	Daedong	35 000 dwt tanker	Seaarland	21,5	25,8	-17 %
	Daedong	Panamax massegodsskib	Sanama	18,5	26,1	-29 %
	Daedong	46 000 dwt kemikalietanker	Cogema	24,5	30,1	-19 %
(*)	Daewoo	Supertanker	Anangel	68,5	73,6	-7 %
(*)/(**)	Daewoo	Færge	Moby	74,3	89,0	-17 %
(*)	Daewoo	Panamax massegodsskib	Chandris	22,5	23,5	-4 %
(*)	Halla	Panamax massegodsskib	Diana	18,9	31,0	-39 %
(*)	Halla	3 500 TEU	Detjen	38,0	52,8	-28 %
(*)	Halla	Capesize massegodsskib	Cargocean	32,0	45,8	-30 %
(*)	HHI	6 800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,0	-9 %
(*)	HHI	5 600 TEU	K Line	54,3	59,3	-8 %
(*)	HHI	Gastankskib (LNG)	Bonny Gas	165,0	182,5	-10 %
(*)	HHI	5 500 TEU	Yang Ming	56,0	64,6	-13 %
	Mipo	Kabelskib	Ozone	37,3	46,8	-20 %
	Il Heung	3 700 dwt kemikalietanker	Naviera Quimica	10,5	13,0	-19 %
	Samsung	5 500 TEU	Nordcapital	55,0	71,5	-23 %
	Samsung	3 400 TEU	CP Offen	36,0	59,2	-39 %
	Samsung	Færge	Minoan	69,5	94,9	-27 %
	HHIC	6 250 TEU	Conti	62,0	62,7	-1 %
	HHIC	5 608 TEU	Conti	58,0	59,1	-2 %
	HHIC	1 200 TEU	Rickmers	19,5	20,4	-4 %
(***)	HHI	7 200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	81,0	-11 %
	HHI	Suezmax tankskib	Athenian Sea Carriers	43,0	50,8	-7 %
	Daewoo	Gastankskib (LNG)	Bergesen	151,1	148,3	+2 %
	Shina	Produkttanker	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %

(*) Der er også foretaget en ny beregning af disse ordrer, efter at man har modtaget nye oplysninger om selskabernes gældssituation.

(**) Der blev foretaget en ny beregning af denne ordre, efter at den korrekte kontraktpris dukkede op i ordregiverens regnskab for 2000.

(***) Der blev foretaget en ny beregning af denne ordre, efter at den korrekte kontraktpris blev afsløret i pressen.

Ifølge omkostningsmodellen var ingen af de analyserede kontrakter prissat på et rentabelt niveau, det vil sige, at der i prisen ikke var taget højde for direkte omkostninger, generalomkostninger, gældsbetjening (dvs. betaling af renter og afdrag) og overskud. Ordren på et gastankskib (LNG) hos Daewoo viser et marginalt overskud, men først efter at der er taget hensyn til den omfattende gældsreduktion på næsten 80 %, som værftet indrømmedes i efteråret 2000.

I de fleste af de analyserede kontrakter har priserne heller ikke kunnet sikre, at nulpunktet blev nået (dvs. normal pris ekskl. overskud). De koreanske værfters underskud i forbindelse med disse ordrer svarer gennemsnitligt til ca. 16 % af de reelle konstruktionspriser, når der tages hensyn til inflationen. Visse ordrer er tæt på at være rentable, men de vedrører værfter, som har været i stand til at nedbringe deres gæld ved enten at udstede nye aktier (HHI) eller omlægge deres gæld (udskudt tilbagebetaling, renteudsættelse, nedskrivning af gæld, ombytning af gæld mod aktier), som det er tilfældet med Daewoo og Halla/Samho. Kommissionen undersøger som led i den særskilte handelshindringsundersøgelse, om den nye gældssituation er i overensstemmelse med WTO-bestemmelserne.

3.2. Nye analyser

Der er siden Kommissionens sidste rapport foretaget yderligere 7 mere detaljerede omkostningsanalyser af ordrer placeret hos koreanske værfter. Formålet med disse analyser var at dække så meget af den koreanske skibsbygningsindustri som mulig og behandle specifikke ordrer, som kunne være af interesse for EU-værfterne. Nedenstående ordrer blev undersøgt:

- Færge (serie på 2), 39 600 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- 7 400 TEU containerskib (serie på 2), 57 850 KBRT, bygges af Samsung Heavy Industries (SHI)
- Suezmax olietankskib (serie på 6), 38 250 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries (HHI)
- 2 500 TEU containerskib (serie på 3), 20 844 KBRT, bygges af Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Kemikalietanker (serie på 4), 20 800 KBRT, bygges af Hyundai Mipo
- Aframax olietankskib (serie på 4), 26 650 KBRT, bygges af Samho Heavy Industries (SHI)
- Supertanker (Ultra Large Crude Oil Carrier) (serie på 4), 70 500 KBRT, bygges af Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).

Tabel 5 opsummerer resultaterne af de nye omkostningsanalyser.

Tabel 5 - Sammenligning af ordrepriser og beregnede konstruktionspriser på udvalgte nye skibe (nye analyser)

Skibsværft	Skibstype	Ordregiver	Kontraktpris (mio. USD)	Normal pris (mio. USD)	Tab/overskud i % af normal pris
HHI	Færge	Stena	70,0	88,4	-21 %
SHI	7 400 TEU	OOCL	79,7	94,1	-15 %
HHI	Suezmax tankskib	Jebsen	43,0	51,5	-17 %
Daedong	2 500 TEU	EF Shipping	30,0	31,4	-4 %
Mipo	Kemikalietanker	Bottiglieri	24,5	27,3	-10 %
SHI	Aframax tankskib	Chartworld Shipping	33,5	41,3	-19 %
DSME	Supertanker (ULCC)	Hellespont	85,0	94,0	-10 %

Tabene i forbindelse med disse nyligt analyserede ordrer er på gennemsnitligt 14 %, sammenlignet med gennemsnitlige tab på 16 % for de tidligere analyserede ordrer. Grundene til denne "forbedring" skal søges i lidt højere kontraktpriser (navnlig for tankskibes vedkommende) og især i en omfattende omlægning af selskabsgælden, som enten har ført til lavere gæld eller til længere tilbagebetalingsperioder, hvorved gælden er blevet strakt over flere kontrakter. Som nævnt i den tredje rapport er erkendelsen af disse ændringer i selskabsgælden ikke ensbetydende med, at Kommissionen accepterer den nye gældssituation som sådan, for så vidt angår overensstemmelsen med WTO-bestemmelserne.

Hvad angår ordren på en færge hos Hyundai Heavy Industries (HHI) fremgik det af omkostningsanalysen, at prisen var sat på et niveau, som ligger under de direkte produktionsomkostninger. Selv uden hensyntagen til inflationen ville kontrakten resultere i et betydeligt driftstab, og der er ikke taget højde for gældsbetjening. Denne kontrakt vil højst sandsynlig blive en betydeligt tabsgivende kontrakt for HHI. Stena har hidtil været en ordregiver, der afgav ordre på skibe, herunder færger, hos en række værfter i EU og i Fjernøsten. Skibe af samme type som det analyserede blev tidligere bestilt af Stena i Korea, i Finland og i Spanien. Derfor - og fordi i hvert fald ét EU-værft afgav tilbud på kontrakten - kan det konkluderes, at denne ordre skulle have været inden for EU-værfternes rækkevidde, og det var den meget lave pris, der i sidste ende betød, at kontrakten gik til Korea. Følgelig må denne kontrakt anses for at have skadet EU-værfterne.

Hvad angår det containerskib på 7 400 TEU, som skal bygges hos Samsung Heavy Industries, er konklusionen af modelberegningen, at kontrakten er prissat, således at den dækker driftsomkostningerne (og med hensyntagen til inflationen), men at der ikke er taget højde for dækning af supplerende udgifter, navnlig hvad angår gældsbetjening. Det skal bemærkes, at der i det beløb, der er beregnet til gældsbetjening, kun er taget højde for betaling af renter og ikke for skabelse af likviditet til betaling af afdrag. Det antages, at Samsung i denne situation vil fortsætte med at omlægge sine lån (dvs. få forlænget kreditten) frem for at betale tilbage efter den oprindelige plan. Det konkluderes derfor, at kontraktprisen ikke opfylder to af selskabets målsætninger, som skitseret i de planer, Samsungs opstillede i februar

2001 i et dokument fra Samsung Securities. For det første forventer selskabet et solidt overskud i 2002 efter det tab, der er forudsagt for 2001. Prisen støtter ikke denne prognose. For det andet forudsiges der også en betydelig reduktion af gælden, men heller ikke her støtter resultaterne denne prognose.

Med hensyn til ordren på seks Suezmax tankskibe hos Hyundai Heavy Industries bekræfter resultaterne af omkostningsanalysen resultaterne af tidligere undersøgelser hos HHI, nemlig at der i prisen ikke er taget tilstrækkelig højde for inflation og slet ikke for gældsbetjening. Det kan derfor konkluderes, at selskabets rentabilitet sandsynligvis vil fortsætte med at forringes snarere end at forbedres, sådan som Hyundai forudsiger. Det vil muligvis være nødvendigt med en yderligere låneomlægning i fremtiden, hvis HHI er ude af stand til at opfylde sine gældsforpligtelser. Der er i de første seks måneder af den løbende overvågningsfase placeret syv andre ordrer på denne skibstype hos HHI til omtrent denne pris.

Hvad angår containerskibsordren hos Daedong Shipbuilding Co. Ltd. konkluderes det i omkostningsanalysen, at kontrakten ikke er rentabel, og at nulpunktet kun lige vil blive nået. Der er således tale om en let afvigelse fra tidligere undersøgte kontrakter hos Daedong, som var meget tabsgivende. Følgende faktorer har medvirket til, at skibsværftet har kunnet præstere dette forbedrede resultat:

- Efter konkursen har værftet fået henstand med hensyn til gældsbetjeningen, hvilket betyder, at omkostningerne til anlæggene er meget lave.
- Skibene skal leveres i år eller medio 2002, og inflationseffekten er derfor begrænset.
- Værftet opererer på et betydeligt lavere generalomkostningsniveau end de store værfter i Sydkorea.
- Daedong råder over moderne skræddersyede anlæg, som muliggør et højt resultatniveau.

Ud over disse særlige faktorer skal det også nævnes, at prisen på skibet er relativt god, især i relation til de større containerskibe, som de store skibsværfter stræber efter at få i ordre. Det skal også bemærkes, at Daedong, som stadig er i betalingsstandsning, principielt er forpligtet til kun at acceptere rentable kontrakter for at rettet op på sin økonomiske bæredygtighed.

Hvad angår ordren på kemikalietankere placeret hos Hyundai Mipo skibsværftet, gave omkostningsanalysen det resultat, at prisen dækker driftsomkostninger og inflation, men at der ikke er taget højde for gældsbetjening. Mens gældsniveauet hos Hyundai Mipo er lavere end hos de store sydkoreanske skibsværfter, er der blevet akkumuleret en betydelig gæld i udvikling af skibsbygningsanlæg (værftet har tidligere kun været aktivt inden for skibsreparation). På det prisniveau er det sandsynligt, at det vil være nødvendigt med en låneomlægning. Det er tvivlsomt, om der i fremtiden vil kunne sikres rentabilitet, når det erindres, at dette resultat vil være typisk for værftets ordrebøger, og at tidligere kontrakter i denne serie blev indgået til en lavere pris og derfor sandsynligvis vil være tabsgivende.

Med hensyn til den ordre på Aframax-tankskibe, der er placeret hos Samho Heavy Industries, viser resultaterne af omkostningsanalysen, at den pris, der tages for dette

skib, er bedre end dem, der tidligere blev undersøgt. Prisen ligger dog stadig under et økonomisk rentabelt niveau, og der er ikke taget højde for gældsbetjening af Samhos gæld. Tidligere analyser af kontrakter hos Halla/Samho konkluderede, at mens en omfattende gældssanering havde sat værftet i stand til at reducere kontraktomkostningerne med ca. 6 %, så forblev kontraktpriserne langt under et økonomisk rentabelt niveau. Også selv om der tages hensyn til den højere pris, som HHI forhandlede sig frem til for de to optionelle kontrakter (34 mio. USD), falder prisen marginalt til under de beregnede driftsomkostninger, og det ser heller ikke ud til, at der i kontrakten er taget hensyn til gældsbetjening. Det skal også bemærkes, at der ikke er taget højde for administrationshonorarer til HHI, og dette vil betyde en yderligere forøgelse af driftsunderskuddet.

Hvad angår den supertanker (Ultra Large Crude Oil Carrier), som Hellespont har afgivet ordre på hos Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, konkluderer omkostningsanalysen, at prisen kun dækker driftsomkostningerne, og at der ikke er taget særlig højde for selskabets gældsbetjeningsforpligtelser i forbindelse med gældssaneringen. Dette bekræfter tidligere konklusioner vedrørende Daewoo om, at kontraktprisen ikke er tilstrækkelig høj til, at der kan skabes et driftsoverskud, og til, at selskabets gældsforpligtelser kan tilgodeses selv efter en betydelig gældssanering. Dette gælder på trods af meget store forventninger om høje resultatniveauer hos Daewoo.

4. KONKLUSIONER

Denne fjerde rapport bekræfter resultaterne af de første tre rapporter.

I 2000 skete der en betydelig udvidelse af ordretilgangen på nybygninger. Der blev placeret næsten 56 % flere ordrer end i 1999. Størstedelen af denne stigning i ordretilgangen er kommet sydkoreanske skibsværfter til gode, som igen har kunnet notere en øget markedsandel. Skibsværfterne i EU har også haft stor fordel af den øgede efterspørgsel efter skibe, selv om ordrer på krydstogtskibe her kan have spillet en afgørende rolle. I 2000 har Sydkorea konsolideret sin position som verdens største skibsbygningsnation/-region, idet landet tegner sig for mere end 35 % af den samlede tonnage, der er i ordre på verdensplan.

Markedsandelen for EU's skibsbygningsindustri har været stabil i 2000, idet tabene inden for en række markedssegmenter er blevet opvejet af yderligere ordrer på krydstogtskibe. Halvdelen af den tonnage (i KBRT), der blev produceret i Europa i 2000, vedrører krydstogtskibe, og der er på dette område endnu ikke tale om konkurrence fra Fjernøsten. Inklusive krydstogtskibe er EU's og Norges markedsandel ca. 18 % (i KBRT). Hvis ordrer på krydstogtskibe ikke medregnes i de samlede tal, falder EU-skibsværfternes markedsandel med hensyn til nye ordrer i 2000 til under 10 %.

I 2000 har priserne på nye skibe ifølge rapporten rettet sig inden for visse markedssegmenter i forhold til det meget lave niveau, man oplevede efter den økonomiske krise i Asien i 1997. Priserne i de sydkoreanske skibsværfter er blevet overvåget af Kommissionen for hver enkelt kontrakt. Analysen viser klart, at den opadgående tendens, der noteredes i prisudviklingen i efteråret 2000, ikke fortsatte, hvilket fører til den konklusion, at det generelle prisniveau ikke er steget, og at det stadig ligger betydeligt lavere end før krisen i Asien i 1997. Der er ikke noget, der

tyder på, at det er lykkedes de koreanske skibsværfter at hæve priserne generelt, således som det gentagne gange er blevet hævdet fra koreansk side. Derfor mener Kommissionen stadig væk, at den betydelige overkapacitet i Sydkoreas skibsbygningsindustri, sammen med et løbende behov for at skabe nye ordrer til at sikre et tilstrækkeligt cash flow, hindrer en forbedring af priserne og markedet generelt.

Der er siden Kommissionens sidste rapport foretaget 7 mere detaljerede omkostningsanalyser af ordrer afgivet til koreanske værfter. I intet tilfælde har konklusionen været, at de undersøgte kontrakter er blevet prissat på et økonomisk bæredygtigt niveau, dvs. på et niveau, der dækker driftsomkostninger, overskud og tilbagebetaling af lån. De på denne måde beregnede tab på disse nyligt undersøgte ordrer ligger på gennemsnitligt 14 %.

Kommissionen vil i overensstemmelse med sine forpligtelser, som opstår fra rapporteringskravene i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 fortsætte sin markedsovervågning og sine omkostningsanalyser.

5. REFERENCER

Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, EFT L 202, 18.7.1998, s. 1-10

Rapport fra Kommissionen til Ministerrådet om situationen inden for verdens værftsindustri, KOM(1999) 474 endelig af 13.10.1999

Kommissionens anden rapport til Rådet om situationen inden for verdens værftsindustri, KOM(2000) 263 endelig af 3.5.2000

Kommissionens anden rapport til Rådet om situationen inden for verdens værftsindustri, KOM(2000) 730 endelig af 15.11.2000

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, EFT L 349 af 31.12.1994, s. 71-78

"OECD-aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri", slutakt underskrevet i december 1994 af Kommissionen for de Europæiske Fællesskaber og regeringerne fra Finland, Japan, Republikken Korea, Norge, Sverige og USA

OECD-arrangementet af 1994 vedrørende eksportkreditter til skibe.