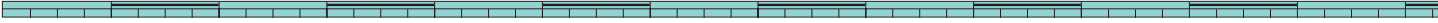




# JAHRESBERICHT 2001



*Kreuzfahrtschiff „Radiance of the Seas“, 90.090 GT, 2.100 Passagiere*





### Berlin muss handeln

Die Europäische Union ist auf dem besten Weg, ihre unbestreitbaren Erfolge in der internationalen Schiffbaupolitik zu verspielen. Noch bedenklicher ist: Durch ihre Tatenlosigkeit gefährdet sie darüber hinaus zigtausende Arbeitsplätze in Europa, als gäbe es genug davon. Und die gewählten Volksvertreter in Brüssel, das Europaparlament, müssen macht- und einflusslos zusehen.

Im Mai 1999 erteilte der EU-Ministerrat unter Vorsitz des deutschen Wirtschaftsministers der Kommission den Auftrag, eine wirkungsvolle Antwort gegenüber Koreas Niedrigpreisoffensive im Schiffbau zu konzipieren. Dies ist der Kommission innerhalb von drei Jahren nicht gelungen!

Die Kommission hat mit inzwischen vier Halbjahresberichten dargelegt, dass die koreanischen Werften ihre Schiffe um ca. 20 % unter den Gestehungskosten verkaufen. Mit aufwändigen Untersuchungen haben die Kommissionsbeamten bei Einsichtnahme in die Bilanzen europäischer Werften eine eindeutige und gravierende Schädigung des europäischen Schiffbaus festgestellt. Aber eine Konsequenz daraus, der Gang zur Welthandelsorganisation, um gegen die unerlaubten Subventionen in Korea vorzugehen, bleibt aus.

Insbesondere der hochriskanten Politik des Wettbewerbskommissars Monti fehlt es offensichtlich an dem, was Politik ausmacht: die Kunst, das Mögliche durch Pragmatismus auch möglich zu machen und damit durchzusetzen. Durch Kommissar Montis falsch verstandene Prinzipientreue bleiben externe (gegenüber Korea) und interne (gegenüber dem Ministerrat) politische Erfolge aus.

Das dreijährige Gezerre in Kommission und Ministerrat lässt den kühlen Kopf eines erfahrenen Fährmanns vermissen, der Verantwortung fühlt. Auf wen soll und kann sich die europäische und die deutsche Schiffbauindustrie in Europa verlassen? Auf die rivalisierende Kommission und den unsolidarischen

Ministerrat offensichtlich nicht. Drei Jahre ergebnislose Diskussion, um danach mit leeren Händen dazustehen, ist entschieden zu lang. Der Schaden ist unübersehbar.


Die europäische Schiffbauindustrie muss mit ansehen, wie Brüssel sie um die Früchte der harten Arbeit der letzten Jahre bringt: Technologischer Vorsprung, Innovationen und Arbeitsplätze bleiben auf der Strecke. Und jedes EU-Land nutzt den noch möglichen Spielraum für die Schaffung wenigstens halbwegs erträglicher nationaler Rahmenbedingungen anders aus. In jedem Land nach den vorhandenen Möglichkeiten, von einem gemeinsamen Markt keine Spur.

Genau diese Gefahr der Entwicklung in Europa hat der VSM dem Kommissar Monti im Herbst 2000 vorausgesagt. Dem stellte der Kommissar eine allen praktischen Erfahrungen zuwiderlaufende Auffassung einer Wettbewerbstheorie entgegen, wonach man nur erst im eigenen Haus Beihilfen abschaffen müsse, dann regle sich alles andere von selbst. Bisher hieß eine Lebenserfahrung: erst Frieden, dann Abrüstung.

Die Tatenlosigkeit in Brüssel ist verantwortungslos. Der Schaden trifft zuerst die Küstenländer. Diese kommen jedoch politisch in Brüssel nicht vor, sie haben nicht einmal ein Initiativrecht.

Vor drei Jahren stand an dieser Stelle: „der Prüfstandsbericht (über die europäische Politik) muss lauten: Europa ist handlungsfähig, Empfehlung zu weiterem Ausbau“. Heute kann die Feststellung nur lauten: Europa hat versagt, dringende Empfehlung zur Reformierung!

Seit vier Jahren ist die Beschäftigung im deutschen Schiffbau stabil. Die Industrie hat die richtigen Produkte entwickelt, ihre Produktion rationalisiert und ihre Organisationsstrukturen verbessert. Die deutsche Politik war in dieser Zeit verlässlich und dadurch



erfolgreich. Diese Verlässlichkeit ist jetzt notwendiger denn je zuvor, der ansehnliche Auftragsbestand des Jahres 2000 schmilzt nur allzu bald dahin. Berlin muss seine nationalen Möglichkeiten schnell und durchgreifend ausschöpfen, sonst wird die Beschäftigungsentwicklung eine klare Tendenzwende abwärts erhalten.

Dr.-Ing. Werner Schöttelndreyer  
Sprecher des Vorstandes und  
Hauptgeschäftsführer des Verbandes  
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, April 2002



## Inhalt

	Seite
<b>Vorwort</b>	
<b>Berlin muss handeln</b>	<b>3</b>
<b>I. Die deutsche Schiffbau- und meerestechnische Industrie 2001</b>	<b>6</b>
1. Gesamtentwicklungen	6
2. Seeschiffbau	9
3. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	13
4. Marinetchnik	21
5. Reparatur und Umbau	24
6. Zulieferindustrie	27
7. Meerestechnik	30
<b>II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2001</b>	<b>36</b>
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	36
2. Weltschiffbau	40
3. Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung	51
<b>III. Politische Rahmenbedingungen und technologische Trends für Schiffbau und Meerestechnik</b>	<b>56</b>
1. Maritime Wirtschaft	56
2. Internationale Schiffbaupolitik	60
3. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau	63
4. Forschung und Entwicklung	66
5. Aus- und Weiterbildung	75
6. Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz	79
<b>Statistik</b>	<b>83</b>
<b>Abkürzungen/Erläuterungen</b>	<b>101</b>
<b>Gremien des Verbandes</b>	<b>103</b>