

1. Internationaler Schiffbau

Der Weltschiffbaumarkt blieb, wie im vorhergehenden Abschnitt ausgeführt, auch im Jahre 1999 robust und auf hohem Niveau. Eine Schiffbauproduktion von 17,5 Mio. CGT, ein Auftragseingang von 18,9 Mio. CGT und ein Auftragsbestand von 37,5 Mio. CGT zum Ende des Jahres 1999 sind Ausdruck dieser Entwicklung.

Wenn auch die Kapazitätsschätzung des koreanischen Schiffbauverbandes erheblich von den nahe beieinander liegenden Schätzungen Europas und Japans abweichen, ist eines gemeinsam: die Feststellung, dass die vorhandenen Kapazitäten deutlich über der Nachfrage liegen. Während Japan und die EU ihre Neubaukapazitäten seit zehn Jahren kaum veränderten, verdreifachte Korea in diesem Zeitraum seine Neubaukapazitäten. Ein bedrohlicher Preisverfall herrscht daher seit zwei Jahren vor, ausgelöst durch eine Niedrigpreisoffensive Koreas.

Nach der durch den Internationalen Währungsfonds durchgeführten Rettungsaktion für die kollabierte Volkswirtschaft Koreas erholte sich die koreanische Wirtschaft scheinbar schnell. Die seit dem zweiten Halbjahr 1998 erkennbaren Preisunterbietungen koreanischer Werften führten auch in 1999 zu signifikanten Verlagerungen von Neubaufträgen nach Korea.

Im Schiffbau erreichte Korea im Jahre 1999, gemessen in CGT, den größten Marktanteil weltweit und hat Japan klar überflügelt. Dies war die erklärte Absicht von Politik und Wirtschaft in Korea.

Gemessen in CGT stellen Containerschiffe neben Tankern und Bulkern das wichtigste und größte Marktsegment dar. Dieses war das wesentliche Angriffsziel der koreanischen Werften. Erhielten diese im Jahr 1997 lediglich ein Siebtel der weltweiten Containerschiffsnachfrage, so konnten sie 1998 schon die Hälfte und 1999 fast zwei Drittel aller dieser Aufträge auf sich ziehen. Die Preise sanken in diesem Zeitraum bei Containerschiffen zwischen 15 - 30 %, bei Mas-

sengutschiffen zwischen 20 - 30 %, bei Großtankern um ca. 15 %. Diese durch Koreas Werften gesetzten Preise zeigen deutlich die Schwerpunktbildung der Markteroberung: Massengutschiffe und Containerschiffe. Beide Schiffstypen spielen für die koreanische Schiffbauindustrie eine wichtige Rolle, hier waren auf Kosten Japans und der EU noch Marktanteile hinzuzugewinnen.

Als die Entwicklung Ende 1998 für die europäischen Werften immer bedrohlicher wurde, wandten sie sich mit einer gemeinsamen Dokumentation an die EU-Kommission und den EU-Ministerrat.

Im Mai 1999 stellte der Ministerrat fest, dass der europäische Schiffbau durch Koreas Verstöße gegen marktwirtschaftliche Regeln in höchstem Maße in seiner Existenz gefährdet ist. Deshalb beauftragte der Ministerrat den ehemaligen Kommissar Bangemann, Gespräche mit Korea aufzunehmen. Der Besuch von Kommissar Bangemann zeigte jedoch deutlich, dass die koreanische Regierung nicht Willens war, über das Thema Schiffbau zu sprechen. Aus gutem Grund, wie sich herausgestellt hat.

Der Ministerrat forderte daraufhin die EU-Kommission zu einer beschleunigten Vorlage des nach der Ratsverordnung 1540/98 vorgesehenen Berichtes zur Lage des Weltschiffbaus auf. Diesen Bericht legte die Kommission im Oktober 1999 vor.

Kernpunkt der Untersuchung ist die Analyse von Aufträgen, die im Wettbewerb zwischen europäischen und koreanischen Werften standen und die an koreanische Werften verloren gingen. Von diesen Projekten sind die genauen technischen Spezifikationen bekannt, so dass eine Belegung mit koreanischen Kosten für Löhne, Stahl, Antriebsanlagen etc. und Importkosten für Automationsanlagen, Radargeräte etc. recht genau vorgenommen werden kann. Diese Kosten wurden mit den bekannt gewordenen Preisen verglichen.

Aufträge über folgende Schiffstypen wurden untersucht:

- Kabelleger
- Containerschiffe (3.400 TEU, 3.500 TEU, 6.800 TEU)
- Ro-Ro-Fahrgastschiffe
- Panamax-Bulk Carrier
- Produktentanker
- VLCC-Tanker

Insgesamt handelte es sich um neun Aufträge über 49 Schiffe. Alle Aufträge führen eindeutig zu Verlusten für die koreanischen Werften. Sie belaufen sich auf 15 bis 40 % des kalkulierten normalen Baupreises. Dabei standen zwei auftragnehmende Werften zum Zeitpunkt der Auftrags-

hereinnahme unter Konkursverwaltung (Halla und Daedong).

Die Auswirkungen dieser Niedrigpreisoffensive für die EU-Werften bestehen darin, dass neben dem Verlust direkter Aufträge die depressive Wirkung dieser Preispolitik auf den Schiffbaumarkt insgesamt ausstrahlt und auch Marktsegmente in Mitleidenschaft zieht, die wegen fehlender Erfahrung bisher von koreanischen Werften noch nicht direkt bedroht werden.

Ermöglicht wird diese ruinöse Preissetzung nach Darstellung des Gutachtens durch den südkoreani-



Kombiniertes Passagier-Frachtschiff „Praia D'Aguada“, 1.364 GT

schen Finanzsektor. Alle Werften Koreas sind durch einen sehr hohen Verschuldungsgrad gekennzeichnet, trotzdem weisen die Baufinanzierungen Zinssätze auf, die denen „erster Adressen“ entsprechen. Auch die Bereitstellung von Exportgarantien durch den Bankensektor erfolgt in der Regel automatisch. Der Gutachter bemerkt dazu zurückhaltend: „Dieses eng geflochtene Netz von Kreditinstituten und die fortbestehende staatliche Einflussnahme auf den Bankensektor bilden den Hintergrund für ein möglicherweise nicht marktkonformes Verhalten der Gläubiger gegenüber der Schiffbauindustrie“ und schlussfolgert: „In einigen Fällen decken die Preise noch nicht einmal die Betriebskosten, geschweige denn den Schuldendienst. Halla, und in geringem Maße Daedong, legen

Geschäftspraktiken an den Tag, die in der EU als inakzeptabel gelten würden. ... Besonders besorgniserregend sind vergangene und gegenwärtige Schuldenerlasse und Moratorien. ... Die Gewährung von Krediten und die Übernahme von Bürgschaften im Schiffbau-sektor entsprechen nicht den in diesem Bereich international üblichen Geschäftsgepflogenheiten und die bislang praktizierte Bewertung des Geschäftsrisikos scheint weder den Grundsätzen noch der Logik der Marktwirtschaft zu folgen“.

Die Reaktion auf den Marktbeobachtungsbericht durch den EU-Rat der Industrieminister am 9. November 1999 fiel in ungewöhnlicher Deutlichkeit aus.



Containerschiff „P&O Nedlloyd La Spezia“, 25.535 GT, 2.442 TEU

Der Ministerrat hat :

- die Kommission aufgerufen, alle Anstrengungen zu unternehmen, um lautere Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbaumarkt herbeizuführen. Dazu soll Korea umgehend zu konstruktiven Beratungen verpflichtet werden, um den unlauteren Wettbewerb zu stoppen.
- Industrie, Mitgliedsländer der EU und die Kommission aufgefordert, umfangreiche und eingehende Beweise vorzulegen für das beklagte wettbewerbsfeindliche Verhalten, zur Einleitung geeigneter Schritte in der Welthandelsorganisation (WTO) und
- die Mitgliedsstaaten der EU aufgefordert, den Internationalen Währungsfonds (IWF) und die Weltbank zu drängen, ihre Überprüfungen fortzusetzen, ob Korea die Bedingungen und Annahmen, unter denen die Rettungsaktion für dieses Land durchgeführt wurde, in vollem Umfang respektiert sind.
- die Mitgliedsstaaten und die Kommission dazu aufgefordert, umgehend lautere Wettbewerbsbedingungen für den Schiffbau auf geeigneten internationalen Foren - einschließlich der OECD - herbeizuführen und durchzusetzen.

Der VSM begrüßt diesen Beschluss des Ministerates, mit dem die vom letzten Ratspräsidenten, Bundeswirtschaftsminister Dr. Werner Müller, eingeleitete Politik des energischen Dialogs mit Korea fortgesetzt und konkretisiert wird. Korea muss klar gemacht werden, dass marktwirtschaftliches Verhalten auf beiden Seiten Grundlage der wirtschaftlichen Zusammenarbeit ist.

Schon am 14. Dezember 1999 fand in Paris eine erste Verhandlungsrunde zwischen der EU und Korea auf Arbeitsebene statt. Der Verhandlungsführer der EU machte dabei klar, dass es sich hier nicht um Sektorgespräche handle, sondern um den gesamten bilateralen Handel. Dieser erleide durch das koreanische

Verhalten im Bereich des Schiffbaus eine Beeinträchtigung. Die Republik Korea möge diesen Zusammenhang nicht aus den Augen verlieren und zu einer Übereinkunft aktiv beitragen.

Parallel zu diesen Gesprächen bereitet das „Committee of E.U. Shipbuilders' Associations“ (CESA) entsprechend dem Ratsbeschluss eine Klageschrift vor der WTO vor, die in Kürze abgeschlossen sein wird.

Die zweite Verhandlungsrunde wurde am 10. Februar 2000 in Seoul durchgeführt. Dort legte der EU-Verhandlungsführer den Entwurf für ein gemeinsames Übereinkommen vor. Die wesentlichen Bestandteile sind folgende Verpflichtungen für Korea:

- Sanierung des Bankensektors wie im IWF-Vertrag zugesagt, d. h. Gewährung von Garantien und Krediten nach marktwirtschaftlichen und bankenüblichen Regeln,
- Unterlassung der Entschuldung von Werften durch den koreanischen Staat oder staatsnahe Banken,
- Überwachung der Banken auf ein Einhalten obiger Verpflichtungen,
- Zusicherung der koreanischen Regierung, dass entsprechend der Verpflichtung gegenüber IWF und Weltbank international anerkannte Regeln der Rechnungslegung, Bewertung und Bilanzierung u. a. auch von den Werften beachtet und angewendet werden,
- Begleitung dieser Verpflichtungen durch ein regelmäßig beratendes Gremium inklusive einer Schiedsstelle.

Die koreanische Verhandlungsseite hat sich zunächst ablehnend gegenüber diesen im Grunde selbstverständlichen Anforderungen an einen lauteren Wettbewerb verhalten, hat aber schließlich um eine dritte Verhandlungsrunde gebeten, die am 10. April 2000 zum Abschluss obigen Übereinkommens führte.



Dieses Übereinkommen stellt einen ersten Schritt in die richtige Richtung dar. Ob das Übereinkommen mit Leben erfüllt werden wird, wird die Preisentwicklung auf den Schiffbaumärkten schon sehr bald zeigen. Tritt eine Preiserhöhung nicht ein, wird die Kommission sofort in entsprechende Beratungen eintreten müssen. In diesem Fall wird die europäische Schiffbauindustrie gezwungen sein, ihre Klageschrift gegen Korea einzureichen.

Nächstes Ziel der EU-Handelspolitik muss die Erzielung eines globalen Handelsübereinkommens sein, das den Weltschiffbaumarkt auf eine solide Grundlage stellt und den Grundsatz der EU-Wettbewerbspolitik enthält, dass ein Kapazitätsabbau notwendig ist, wenn staatliche Hilfen in Anspruch genommen werden.



2. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau

Trotz der gefährlichen Entwicklungen im Weltschiffbau konnte sich die deutsche Schiffbauindustrie im Berichtsjahr beachtlich schlagen. Mit Auftragseingängen von 6,1 Mrd. DM stieg der Auftragsbestand mit 14,8 Mrd. DM deutlich über den Vorjahresstand. Die Auftragsreichweiten sind allerdings signifikant verschieden: unzureichend bei kleineren Werften, besser bei größeren Werften und hinreichend bei den mittleren Werften.

Dabei leiden die kleineren Werften unter den am koreanischen Preisniveau orientierten chinesischen Werften, aber mehr noch unter dem hausgemachten Problem der Steuergesetzgebung. Hier droht ein gefährlicher Austrocknungseffekt.

Eines darf jedoch nicht verschwiegen werden: die hereingenommenen Aufträge können bei großen technischen Herausforderungen wegen der unzureichenden Preise Substanz kosten. Zu berücksichtigen ist weiter, dass trotz teilweise beachtlichen Auftragseingangs der deutsche und auch der europäische Marktanteil weltweit leicht gesunken sind.

Ein europäischer Aktionstag von Gewerkschaften und Unternehmen der Werft- und Zulieferindustrie am 5. November 1999 hat auf diesen Tatbestand hingewiesen und Maßnahmen des Ministerrates und der nationalen Politik angemahnt.

Der Bundeskanzler hat an diesem Tag stellvertretend für alle Mitarbeiter der Werften und Zulieferindustrie bei den Howaldtswerken-Deutsche Werft AG (HDW) gesprochen und seine Unterstützung zugesagt. Diese müsste für die kleineren Werften jedoch bald kommen.

Durch den Regierungswechsel in Deutschland im September 1998 verzögerte sich die Verabschiedung des Bundeshaushaltes für das Jahr 1999 bis zum Mai des Jahres. Flankierend zur Europapolitik fand die

deutsche Schiffbauindustrie bei Bund und Ländern Unterstützung durch die Fortführung des Wettbewerbshilfeprogramms. Dieses füllt die Ratsverordnung über die Abwehrbeihilfen für den Schiffbau aus. Die zunächst durch den Finanzminister erzwungene Reduzierung der Schiffbauförderung konnte durch den Deutschen Bundestag wieder erhöht werden. Vor dem Hintergrund der enormen Haushaltsengpässe war die Dotierung in Höhe von 100 Mio. DM an Bundesmitteln und 200 Mio. DM aus Landesmitteln eine politische Entscheidung, die der VSM dankbar würdigt.

Konsequenterweise setzte der Deutsche Bundestag im November 1999 trotz weiter schwieriger Haushaltslage diese Politik für das Haushaltsjahr 2000 fort, so dass für die Schiffbauindustrie in Deutschland nunmehr Planungssicherheit vorhanden ist, sofern auch die Küstenländer ihren (bedeutenderen) Anteil zum Wettbewerbshilfeprogramm leisten. Da die Schiffbauindustrie auf diesen Anteil bei der Akquisition von Anschlussaufträgen dringend angewiesen ist, hofft sie, dass die Küstenländer ihr Chancengleichheit gegenüber den Wettbewerbern aus der EU einräumen werden.

Damit hat der Deutsche Bundestag der EU-Verordnung 1540/98 Rechnung getragen, nach der bis Ende des Jahres 2000 Aufträge aus dem Wettbewerbshilfeprogramm gefördert werden können, die bis zum 31.12.2003 abgeliefert werden. Für diesen Dreijahreszeitraum hat der Deutsche Bundestag einen Betrag in Höhe von 240 Mio. DM zur Verfügung gestellt. Wenn auch die Kofinanzierung (480 Mio. DM) durch die Länder noch nicht vollständig gesichert ist, hat der VSM dieses Bekenntnis in die technologische Leistungsfähigkeit von Werften und Zulieferbetrieben in Deutschland dankbar begrüßt.

Auch politisch hat die Bundesregierung die deutsche Schiffbauindustrie unterstützt, indem sie nach einem vom Internationalen Währungsfonds (IWF) und Weltbank vorgelegten Bericht feststellte, dass der Verdacht der Staatsinterven-



Peilboot „Paapsand“, 120 t Verdrängung

tionen in Korea offensichtlich sei. Man werde darauf drängen, dass IWF und Weltbank den Anfangsverdacht verfolgen und gegenüber der EU-Kommission auf ein gemeinsames Vorgehen gegenüber Korea einwirken.

Trotz der Rationalisierungsmaßnahmen auf allen Werften konnte seit längerem die Beschäftigung auf den Werften selbst mit ca. 25.500 Personen konstant gehalten werden. Hinzurechnen muss man jedoch auch die 6.000 - 8.000 Subkontraktoren, die überwie-

gend für die Werftindustrie arbeiten. Sollten die Verunsicherungen im steuerlichen Bereich bald behoben werden können und die EU-Schiffbaupolitik Erfolge bringen, ist mit einer Zunahme der Beschäftigung zu rechnen. Diese Entwicklung kann jedoch nur eintreten, wenn sich die Lohnforderungen der Gewerkschaften langfristig am globalen Wettbewerb orientieren.

Die Politik setzt den Handlungsrahmen für die Industrie. Dies ist einerseits ein Vorrecht, andererseits aber auch eine Verpflichtung. Zu den derzeit ungewissen Rahmenbedingungen in Deutschland gehört die Steuerpolitik, hier muss bald Klarheit und Nachhaltigkeit geschaffen werden.

Die Einführung der Tonnagesteuer war der Schritt in eine richtige Reformrichtung. Diese Steuer stärkt eindeutig die Reedereiunternehmen und macht sie investitionsfähig. Diese Regelung darf jedoch nicht mit dem Ballast der Schiffsbesetzungsfragen befrachtet werden, denn der Weltmarkt diktiert in dieser Frage die Rahmenbedingungen. Die Arbeitsplätze auf den kleineren und mittleren Werften sind unmittelbar von der Annahme der Tonnagesteuer durch kleinere deutsche Reedereien betroffen.

Der Vorstoß in der Einkommensteuergesetzgebung durch Einführung des unklaren § 2b, ohne zugleich mit einer „großen“ Steuerreform die Steuersätze deutlich zu reduzieren, erscheint aus Sicht der Schiffbauindustrie dagegen eindeutig als Schritt in die falsche Richtung. Hierdurch wird fühlbar Beteiligungskapital aus der Schifffahrt abgezogen und zur Anlage in andere EU-Länder verlagert. Auch dies macht insbesondere den kleineren Werften enorme Schwierigkeiten, eine Finanzierung für neue Aufträge darstellen zu können.

Die Unsicherheit über die Abschreibungszeiten für Schiffe verstärkt dazu die Zurückhaltung in der Bestellung von Neubauten deutscher Reeder. Wer moderne, sichere, umweltfreundliche und leistungs-

fähige Schiffe will, muss es bei angemessenen Abschreibungszeiten belassen. Hohe buchhalterische Restwerte verhindern den Verkauf von gebrauchten Schiffen. Dadurch kann der technische Fortschritt nicht in den Secondhand-Markt weitergegeben werden, der dort technisch veraltete Schiffe verdrängt und diese zur Verschrottung führt.

Große Steuerreform und angemessene AfA-Regeln sind für die deutsche Nachfrage von technisch hochwertiger Tonnage, dem Schwerpunkt der Produktionspalette der deutschen Schiffbauindustrie, von wesentlicher Bedeutung. Hier ist deutlich Handlungsbedarf gegeben.

Für die kleineren und mittleren Werften hat sich in den vergangenen Jahren herausgestellt, dass sie aus den Entwicklungshilfeprogrammen Deutschlands völlig hinausgedrängt worden sind und sie diesen Markt anderen Ländern überlassen mussten. Finanzierungsmittel hierfür könnten aus dem Werfthilfeprogramm kommen, das beim Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) ressortiert. Nach OECD-Regeln sind daraus für nicht im Wettbewerb stehende Schiffe, wie Fähren, Bagger, Schlepper, Flussschiffe etc., die wegen ihrer maßgeschneiderten Anforderungen genau in die Produktionspalette kleinerer Werften passen, zu „weichen“ Finanzierungsbedingungen möglich.

Auch eine flexible Anwendung der Hermes-Regelungen in der Exportkreditversicherung könnte gerade kleineren Werften helfen. In der Vergangenheit sind damit zahlreiche Projekte erfolgreich durchgeführt worden, deren Kapitaldienst planmäßig erfolgte, obwohl die Länder derzeit als nicht förderungswürdig eingestuft wurden. Solche Beispiele zeigen, dass es nicht auf die Einstufung in Länderkategorien ankommt, sondern auf die Solidität der Neubauprojekte.

Das Forschungsministerium hat jüngst ein FuE-Programm für den Schiffbau vorgestellt, das inhaltlich zu begrüßen ist. Die Schiffbauindustrie muss derzeit, um der Nachfrageveränderung zu

begegnen, verstärkt den Schwerpunkt auf die Entwicklung innovativer, komplexer Schiffstypen setzen sowie bestehende Transportketten optimieren und zukünftige Transportaufgaben mit Reedereien effizient und umweltfreundlich angehen.

Im deutschen Schiffbau ist der Großteil ihrer Aufträge zugleich FuE-Projekt, Prototyp und zuverlässiges, praktisch genutztes Transportmittel. Dies erfordert die Förderung einer marktnahen

Produktentwicklung und prototypische Hardwareförderung in einem schlanken, flexiblen und vor allem schnellen Antragsverfahren. Hier können noch deutliche Verbesserungen erreicht werden, denn die deutsche Schiffbauindustrie ist forschungsorientiert. Wie hätte sie sonst auch international die Technologieführerschaft behaupten können?

Auch die ungewisse Dauer der Produktionsbeschränkung in Mecklenburg-Vorpommern be-



Motor yacht „Senses“, 993 GT



lastet die Bilanz der deutschen Schiffbauindustrie. Kann hier keine baldige Verbesserung erreicht und müssen diese Werften quasi „untertourig“ ge-

fahren werden, können eine Beschäftigungsbelegung und Ertragsstärkung, die grundsätzlich möglich sind, nicht erreicht werden.