



JAHRESBERICHT 1999



Weltweit größtes Kühl-Containerschiff „Dole Chile“, 33.600 GT





Der Kampf um lauterer Wettbewerb: Europa ist auf dem richtigen Wege

Klarer als erwartet haben Ministerrat und Kommission der EU im Jahre 1999 gezeigt, dass auch sie Interessen wahren und vertreten wollen. Unter Vorsitz des deutschen Wirtschaftsministers stellte der Ministerrat im Mai 1999 fest, dass sich die Wettbewerbssituation für Europas Schiffbau rapide verschlechterte und sich die Neubaunachfrage einseitig auf Korea konzentrierte. Der erteilte Prüfauftrag des Ministerrates führte zu der Feststellung, dass koreanische Werften in der Preisgestaltung zwischen 15 % und 40 % unterhalb ihrer Gesteigungskosten lagen, 62 % aller Containerschiffsaufträge gingen daher nach Korea.

Der Ministerrat forderte deshalb im November 1999 Mitgliedsländer und Industrie auf, Beweise für einen unlauteren Wettbewerb der koreanischen Werften vorzulegen und beauftragte die Kommission, sofort Handelsgespräche mit der Republik Korea aufzunehmen und für die Zukunft einen Wettbewerbsrahmen auf internationaler Basis herbeizuführen.

In der Triade des Weltschiffbaus EU/Japan/Korea muss der Impuls für ein internationales Schiffbauabkommen von der EU ausgehen. Dabei kann es nicht um bürokratische Festschreibungen von Kapazitäten oder Preisen gehen, sondern um die Durchsetzung marktwirtschaftlicher Grundsätze, die von der Erkenntnis getragen werden, einen nachhaltigen Ausgleich von Angebot und Nachfrage im Weltschiffbau zu erreichen.

Diese Zielsetzung hat die Kommission inzwischen in einem Entwurf für ein Rahmenübereinkommen mit der Republik Korea umgesetzt. Ausgehend von der Feststellung, dass derzeit Fehlentwicklungen bei den Schiffbaukapazitäten eingetreten sind, werden grundsätzliche Elemente marktwirtschaftlichen Verhaltens angestrebt:

- Nichteinmischung des Staates in den Banken- und Industriesektor
- Durchsetzung der Kreditvergabe nach Risikobewertung und Rechnungslegung von Banken

und Industrie auf der Basis von Bilanzwahrheit und -klarheit sowie

- Untersuchung und Ahndung von Verstößen.

Ein solches Rahmenübereinkommen hat die EU mit der Republik Korea am 10. April 2000 abgeschlossen. Zur Umsetzung eines derartigen Abkommens gehört Vertrauen. Es geht dabei weniger um das Vertrauen der vertragsschließenden Parteien untereinander, sondern stärker noch um das Vertrauen der dem Vertrag unterworfenen Industrie gegenüber ihrer politischen Vertretung.

Der europäische Schiffbauverband (CESA) hat der EU-Kommission mitgeteilt, dass er den eingeschlagenen Weg der Kommission gutheißt und auf seine Interessenwahrung durch die EU vertraut. Er hat aber auch gesagt, dass die Wirksamkeit eines Abkommens auf dem Weltmarkt gemessen wird. Bis dahin erwartet die Industrie, dass die EU-Kommission durch Aufrechterhaltung der Abwehrmaßnahmen eine entschiedene Haltung gegenüber Korea demonstriert, die von den Mitgliedsländern der EU mitgetragen wird.

Europa ist auf dem richtigen Wege, wenn es konsequent marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen für den Weltschiffbau verfolgt. Korea ist jedoch nachgewiesenermaßen von marktwirtschaftlichen Verhaltensweisen noch weit entfernt. Die Risiken aus einem Abkommen zwischen der EU und Korea sind daher groß. Der Verhandlungsführer der EU hat gegenüber Korea erklärt, dass die EU über den gesamten bilateralen Handel spreche, nicht nur über den Schiffbau. Das sind starke Worte, denen gegebenenfalls Taten folgen müssen.

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

Hamburg, April 2000





Inhalt

	Seite
Vorwort	
Der Kampf um lauterer Wettbewerb: Europa ist auf dem richtigen Wege	3
I. Die deutsche Schiffbau- und meerestechnische Industrie 1999	6
1. Gesamtentwicklungen	6
2. Seeschiffbau	10
3. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	15
4. Marinetechnik	20
5. Zulieferindustrie	24
6. Meerestechnik	28
II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 1999	32
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	32
2. Weltschiffbau	37
III. Politische Rahmenbedingungen und internationale Schiffbaupolitik	46
1. Internationaler Schiffbau	46
2. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau	51
IV. Schiffssicherheit, mariner Umweltschutz und technologische Trends	56
1. Schiffssicherheit in der IMO	56
2. Meeresumweltschutz in der IMO	58
3. Europäische und nationale Initiativen	60
4. Forschungsinitiativen in Deutschland	62
5. Europäische Forschungskonzepte	67
Statistik	73