

Koreas Wettbewerbsverzerrungen verlangen konsequentes Handeln der EU

Mit großer Besorgnis hat der VSM die schiffbaupolitischen Entwicklungen in der EU aufgenommen. Trotz des engagierten Einsatzes der Bundesregierung, insbesondere des Maritimen Koordinators StS Gerlach vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, ist es bisher nicht gelungen, die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um den europäischen Schiffbau vor den wettbewerbsverfälschenden und gegen die WTO-Regeln verstoßenden koreanischen schiffbaulichen Fördermaßnahmen zu schützen.

Es besteht die Gefahr, dass weitere kostbare Zeit verstreicht, ehe es zu der Einleitung eines WTO-Verfahrens und zu zwischenzeitlichen Ausgleichsmaßnahmen für den europäischen Schiffbau kommt. Diese Situation bekommt besondere Brisanz für die Werften in Schleswig-Holstein, die, anders als in den anderen Bundesländern, weiterhin auf die bis in das Jahr 2003 hineinreichende, zulässige Förderung warten, weil die Landesregierung die erforderlichen Mittel nicht bereitstellt. Gravierende Auswirkungen auf die Beschäftigung der Werften und ihrer Zulieferer sind nicht mehr auszuschließen.

Diese Entwicklung ist umso bedauerlicher, als die Kommission in ihrem Abschlussbericht zum Handelshemmnisverfahren betreffend koreanische Schiffbaubeihilfen eine gravierende Subventionierung der koreanischen Werften und eine daraus resultierende, erhebliche Schädigung der europäischen Schiffbauindustrie konstatiert und die Einleitung eines WTO-Verfahrens empfohlen hat, sofern nicht bis zum 30.06.2001 eine friedliche Einigung erfolgt. Der Bericht kommt u.a. zu folgenden Ergebnissen:

Es konnte nachgewiesen werden, dass drei koreanischen Werften (Daewoo, Haila/Samho und Daedong) im Zuge des Restrukturierungsprozesses finanzielle Unterstützung durch staatliche Banken bzw. durch Banken im staatlichen Auftrag in Form von Schuldenerlass, Umwandlung von Schulden in Beteiligungen, Zinsvergünstigungen sowie Steuervergünstigungen gewährt wurden. Der Umfang allein für diese drei Werften während des Untersuchungszeitraums (Januar 1997 bis November 2000) beläuft sich auf mehr als 3,8 Mrd. US\$. Dies entspricht nahezu der gesamten Jahresproduktion des deutschen Schiffbaus in 2000.

Die Programme der staatlichen KEXIM-Bank (Anzahlungsgarantien, Darlehen zur Bauzeitfinanzierung und Ausfuhrdarlehen) sind nach den Feststellungen des Berichtes spezifische Exportbeihilfen, die nach dem WTO-Übereinkommen zu Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen verboten sind, insbesondere weil sie zu marktunüblichen Konditionen (Unterschiede zu kommerziellen Instituten teilweise bis zu 9 %) und ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen gewährt werden. So wird allein im Falle Daewoo von den offenen Krediten in Höhe von 2,2 Mrd. US-\$ im Jahre 2000 ein Volumen von 1,9 Mrd. US-\$ als risikobehaftet angesehen. Festgestellt wird auch, dass Darlehen (insbesondere an Daewoo) zu Zinssätzen von 1 % - teilweise sogar 0 % - vergeben wurden.

Schließlich hat KEXIM selbst staatlichen Mittelzufluss in erheblicher Höhe erhalten, offenbar um die entstehenden Verluste auszugleichen. Zweifel wirft auch der Umstand auf, dass KEXIM nach der Umwandlung von Schulden in Beteiligungen einer der Hauptaktionäre von Halla/Samho geworden ist.

Der Bericht sieht es als erwiesen an, dass die oben genannten Subventionen während des Untersuchungszeitraumes (Januar 1997 bis November 2000) zu einer erheblichen Schädigung der europäischen Schiffbauindustrie im Sinne des WTO-Antisubventionsübereinkommens geführt haben. Dies wird belegt durch: Verlust von Marktanteilen; ungenutzte Kapazitäten; Preisverfall in einigen Marktsegmenten; Auswirkungen auf Beschäftigung und Investitionen; einem erheblichen Preisdruck und Preisrückgang sowie Absatzverlusten in Form von direkt verloren gegangenen Aufträgen. Als besonders betroffene Marktsegmente sieht der Bericht Containerschiffe und Produkten- bzw. Chemikalientanker an. In geringerem Umfang betroffen sind Frachtschiffe und Öltanker sowie Passagier- und RoRo-Fähren.

Betroffen ist nach dem Bericht auch die europäische Zulieferindustrie, die bei einer Beschäftigtenzahl von 270.000 bis zu 70% zu den Produktionskosten beiträgt. Eine weitere Reduzierung des europäischen Schiffbaus würde daher erhebliche Auswirkungen auch auf die Zulieferindustrie haben.

Angesichts dieses klaren Befundes ist der derzeitige Stillstand in der europäischen Schiffbaupolitik nicht nachvollziehbar. Vorrangiges Ziel sollte zwar auch weiterhin eine Einigung auf dem Verhandlungswege sein. Die aktuellen Verhandlungen haben jedoch bislang zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Diese können allerdings nur dann erfolgreich sein, wenn auch weiterhin der Verhandlungsdruck aufrechterhalten wird. Hierzu ist die Einreichung der WTO-Klage und die Verabschiedung eines geeigneten Abwehrinstrumentes für die Zeitdauer des Verfahrens unabdingbare Voraussetzung. Anderenfalls wären weitere Schäden für die europäische Schiffbauindustrie zu befürchten, die selbst bei einem positiven Ausgang des WTO-Verfahrens nicht mehr reparabel wären.

Hamburg, 19. Juli 2001

Für weitere Informationen steht Ihnen zur Verfügung:

Dr. Mathias Münchau
Tel. (040) 2801 52-25
Fax (040) 2801 52-30