



VSM Vermerk, Stand Oktober 2015

TTIP - Beschränkungen durch Jones-Act für die deutsche und europäische maritime Wirtschaft

Der Jones-Act aus dem Jahr 1920 soll den amerikanischen Markt vor ausländischem Marktzugang bei maritimem Warentransport, maritimen Dienstleistungen und ausländischen Werften schützen.

Der Jones-Act verlangt im Kern, dass alle Schiffe, welche einen kommerziellen Zweck verfolgen und zwischen U.S.-Häfen (im Inland sowie in Küstengewässern) verkehren, in den USA gebaut werden müssen, von US-Bürgern bemannt werden müssen und diese Schiffe auch in deren Eigentum stehen müssen. Ferner müssen diese Schiffe unter der US-Flagge registriert sein. Es handelt sich hier also um klassische Kabotageregelungen.

Neben dem klassischen Schutz der heimischen Wirtschaft sollte durch das Gesetz u.a. sichergestellt werden, dass im Krisenfall ausreichend Werftkapazität vorhanden ist, um benötigte Frachtschiffe bauen zu können. Das Gesetz erfasst heute jedoch nicht nur die vorgenannten Frachtschiffe, sondern auch alle Schiffe, welche dem Passagierverkehr dienen.

Durch die Abschottung des amerikanischen Schiffbaumarktes haben die Werften jedoch ihre Wettbewerbsfähigkeit aufgrund fehlender Investitionsanreize verloren, was zu hohen Kostenniveaus und technologischer Rückständigkeit geführt hat. Als langfristige Folge hat die Jones Act Regelung zu unzureichenden Investitionen und damit zu einer Überalterung der amerikanischen Flotte sowie zu extrem hohen Transportkosten in der inländischen Schifffahrt geführt.

Beispiel Binnen-Flusskreuzfahrtschiffe

Im Zuge des internationalen Kreuzfahrtschiffbooms gibt es seit Jahren einen anhaltenden Boom im Bereich Kreuzfahrttourismus auf europäischen Binnenwasserstraßen. Marktführer beim Bau solcher Binnenkreuzfahrtschiffe ist die NEPTUN WERFT aus Warnemünde. Diese Binnenwerft hat in den letzten 15 Jahren für verschiedene Reedereien 60 solcher bis zu 135 Meter langen Kreuzfahrtschiffe für die europäischen Flüsse und Kanäle gebaut.

Eine amerikanisch/europäische Reederei möchte dieses Erfolgsmodell nun auch in die USA bringen, um dort auf Missouri und Mississippi etc. ein vergleichbares Angebot zu Rhein, Donau und Seine zu schaffen. Doch der Jones-Act verbietet, dass die hierfür benötigten Binnenschiffe in Deutschland gebaut werden. Die Reederei ist gezwungen, sich eine amerikanische Werft mit Erfahrungen im Bau dieser komplexen Schiffe zu



suchen, die es aber schlicht nicht gibt. Dies liegt auch daran, dass die amerikanischen Werften aufgrund der jahrzehntlang angewendeten Kabotageregelungen auf einem extrem hohen Preisniveau arbeiten und daher international schlicht nicht wettbewerbsfähig sind.

Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass eine Öffnung des Jones-Act in den USA keinen negativen Effekt auf den Arbeitsmarkt hätte. Im Gegenteil würden durch die Schaffung eines neuen Marktes bzw. Intensivierung des Flusskreuzfahrttourismus zahlreiche neue Arbeitsplätze auch dort entstehen, selbst wenn alle benötigten Schiffe in Deutschland gebaut würden. Neben der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze auf den Schiffen selbst würden auch an Land Stellen geschaffen werden, sowohl in der Tourismusbranche als auch in der Industrie, da diese Schiffe regelmäßig gewartet werden müssten. Die hierfür erforderlichen Kapazitäten müssten in heimischen Werften geschaffen werden. Es wäre eine klassische win-win Situation für beide Seiten – auch wenn man weitere positive Effekte indirekter Natur (höherer Konsum ec.) durch die zusätzlichen Arbeitsplätze an dieser Stelle noch außen vor lässt, so wird doch deutlich, dass sich der Jones-Act historisch überholt hat.

Neptun Werft:

Standort: Rostock-Warnemünde

Beschäftigte: 510 eigene Mitarbeiter und ca. 600 Mitarbeiter von Partnerunternehmen

Beispiel RoRo-Frachter und RoPax-Fähren

In den USA besteht ein großes Potenzial für den Güter- und Personentransport zwischen den zahlreichen Wirtschaftsmetropolen in den langgestreckten Küstenzonen, die bisher vor allem durch LKWs abgedeckt werden. Der LKW-Verkehr verursacht erhebliche Umweltprobleme und überlastet in vielen Regionen die Straßeninfrastruktur des Landes. Es wäre ökonomisch und ökologisch sinnvoller, diese Gütertransporte mit modernen umweltfreundlichen Schiffen abzuwickeln. Auch eine Kombination mit Personentransporten würde sich auf zahlreichen Routen wirtschaftlich lohnen. Prädestiniert wären dafür Transporte entlang der US-West- und –Ostküste sowie an der Golfküste.

Kostengünstigere Schiffe würden die Transportkosten senken und damit den Wohlstand in den betroffenen Regionen erhöhen. Beispielhaft sind hier die Transporte von und nach Hawaii, Alaska und Puerto Rico zu nennen.

Haupthindernis für eine erfolgreiche Küstenschifffahrt sind die hohen Investitionskosten in neue Schiffe, deren Bau in den USA etwa dreimal so viel kostet wie bei europäischen Werften. Diese hohen Kosten machen den Schiffsverkehr im Vergleich zu LKWs unrentabel.

Die Folgen einer Marktabschottung lassen sich auch am Beispiel Kanadas erläutern. Trotz eines 25%igen Einfuhrzolls auf Schiffsimporte und hoher Überführungskosten von Europa an die kanadische Westküste zog eine kanadische Reederei Fährschiffe der deutschen Flensburger Schiffbaugesellschaft den Angeboten



kanadischer Werften vor, deren Produkte preislich und technologisch nicht konkurrenzfähig waren. Die Flensburger Schiffbaugesellschaft gilt weltweit als marktführend im internationalen Wettbewerb für Ro-Ro- und Ro-Pax-Schiffe.

Durch ein teilweises Abrücken vom protektionistischen Jones Act z.B. im Rahmen der TTIP Verhandlungen würden sowohl europäische Unternehmen als auch die amerikanische Wirtschaft profitieren. Die europäischen Schiffbauunternehmen könnten ihre Absatzmöglichkeiten erheblich ausweiten und ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Nachteile für die amerikanischen Werften durch die Lieferung europäischer Schiffe wären gering, da sie selbst den Markt für diese Spezialschiffe bisher nicht bedienen können, aber weiterhin Standardschiffe unter dem Jones Act bauen können. Gleichzeitig würde aber der amerikanische Schiffbaumarkt durch die wieder wachsende Schifffahrt insgesamt belebt und neue Anreize für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Werften geschaffen. Ferner ist davon auszugehen, dass die Wartungen und Reparaturen der bei europäischen Werften gebauten Schiffe die Beschäftigung der amerikanischen Werften verbessern und ihr Know-How stärken würden.

Die ökologischen und ökonomischen Vorteile moderner Schiffe gegenüber anderen Verkehrsmitteln würden die gesamte Verkehrsinfrastruktur entlasten, die Umweltbelastungen durch weniger NOx-, SOx- und CO2-Emissionen verringern und die Transportkosten reduzieren, so dass sich Wachstumsimpulse und Wohlstandsgewinne für die gesamte Wirtschaft bilden können.

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

Standort Flensburg

Beschäftigte: rd. 750 direkt Beschäftigte