



JAHRESBERICHT 2000



Schnelles Kreuzfahrtschiff „Olympic Voyager“, 24.500 GT, 27 Knoten Dienstgeschwindigkeit, für 840 Passagiere





Die Schiffbauindustrie benötigt Verlässlichkeit der Politik

Die hohe Schiffbaunachfrage im Jahre 2000 hat in Korea, Japan und Europa zu vollen Auftragsbüchern geführt, die die Beschäftigung auf den Werften für zwei bis drei Jahre sichern. Es sollte dabei jedoch nicht übersehen werden, dass das Preisniveau nach wie vor unbefriedigend ist und weltweit bestenfalls ausgeglichene Ergebnisse zu erwarten sind.

Immerhin lässt diese Situation der EU-Kommission den zeitlichen Spielraum, den gnadenlosen Verdrängungswettbewerb Koreas, der sich bereits im dritten Jahr befindet, endlich politisch zu beenden.

Korea ist drittgrößter Exporteur in die EU, diese ist größter Investor in Korea. Diese Position des Devisen hungrigen Landes hat die EU-Kommission zu ihrem handelspolitischen Ansatz einer Konfliktbereinigung genutzt. EU-Kommissar Lamy war daher konsequent, als er im Frühjahr 2001 in Korea diese Situation deutlich ansprach und marktwirtschaftliches Verhalten Koreas im Schiffbau verlangte.

Bereits im April 2000 war von der Kommission mit Korea ein Abkommen zur Beachtung marktwirtschaftlicher Prinzipien im Schiffbau abgeschlossen worden, im April 2001 trat zusätzlich ein generelles Handelsabkommen mit Korea in Kraft, das ebenfalls den lautereren Wettbewerb im Schiffbau fordert. Bisher ist eine Reaktion Koreas darauf im Weltschiffbaumarkt ausgeblieben. Der EU-Kommission bleibt nicht mehr viel Zeit, ihre politische Verlässlichkeit gegenüber der Industrie unter Beweis zu stellen. Mit der einseitigen Entscheidung der EU-Kommission, die Schiffbaubehilfen in Europa zu beenden, ohne zuvor den geringsten Erfolg in der Koreapolitik verbuchen zu können, setzt sie allerdings die Zukunft einer gesamten leistungsfähigen Branche aufs Spiel.

Zweifel an der Verlässlichkeit der Kommission haben insbesondere Äußerungen des EU-Kommissars Monti vor dem Europäischen Parlament aufkommen lassen, nach denen die Gewährung der Beihilfen keine

Änderung der Situation, sondern lediglich Wettbewerbsverzerrung innerhalb des europäischen gemeinsamen Marktes hervorgerufen hätte. Die europäische Schiffbauindustrie ist einmütig gegenteiliger Auffassung und hat erklärt, dass insbesondere die strukturneutrale Beihilfe ihren Fortbestand angesichts der Preisunterbietungen Koreas gesichert und gerade Diskriminierung im europäischen Markt verhindert habe.

Verlässlichkeit zeigte hingegen die Bundespolitik. Hierzu gehört vor allem die frühzeitige und in ausreichendem Umfang erfolgte Dotierung des Wettbewerbshilfeprogramms, was Voraussetzung für eine erfolgreiche Akquisition war. Zudem berief der Bundeskanzler selbst im Juni 2000 eine Schiffbaukonferenz nach Emden ein und versicherte der Branche seine politische Unterstützung. Sichtbares Zeichen dafür ist die Ernennung eines Koordinators für die maritime Wirtschaft. Es ist nun an den Industrien, an Vorschlägen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen mitzuarbeiten, damit diese national umgesetzt werden können.

Verlässlichkeit haben auch die Küstenländer gegenüber ihrer Schiffbauindustrie bewiesen. Bis auf Schleswig-Holstein, dessen endgültige Entscheidung noch aussteht, haben alle Küstenländer die Kofinanzierung des Wettbewerbshilfeprogramms zur Sicherung des Auftragsbestandes ihrer Werften zugesagt. Diese Zusage ist von der Industrie angesichts der Unsicherheit der EU-Politik dankbar aufgenommen worden. Sie sieht diese aber auch als Anerkennung dafür, dass sie durch die Entwicklung erfolgreicher innovativer Produkte und Investitionen in Beschäftigung im Jahre 2000 einen eigenen entscheidenden Beitrag zur Zukunftssicherheit geleistet hat.

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

Hamburg, April 2001





Inhalt

	Seite
Vorwort	
Die Schiffbauindustrie benötigt Verlässlichkeit der Politik	3
I. Die deutsche Schiffbau- und meeres technische Industrie 2000	6
1. Gesamtentwicklungen	6
2. Seeschiffbau	9
3. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	15
4. Marineschiffbau	21
5. Zulieferindustrie	26
6. Meerestechnik	31
II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2000	38
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	38
2. Weltschiffbau	42
3. Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung	52
III. Politische Rahmenbedingungen für Schiffbau und Meerestechnik	56
1. Schiffbau und Meerestechnik als Teile der Maritimen Wirtschaft	56
2. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau	59
3. Internationale Schiffbaupolitik	61
IV. Technologische Trends	64
1. Schiffssicherheit in der IMO	64
2. Meeresumweltschutz in der IMO	66
3. Neue deutsche Forschungsinitiativen	68
4. Europäische Forschungskonzepte	75
Statistik	81