



JAHRESBERICHT 2003



Ro-Ro-Frachtschiff „Tor Magnolia“, 32.395 GT mit 3.831 m Spurlänge für 256 Trailer



Neue Perspektiven durch Brüssel und Berlin flankieren positive Marktkräfte

Die sich im Frühjahr 2003 ankündigende Trendwende in der Nachfrage nach Containerschiffen hat sich auf breiter Front verstärkt. Dominierten im ersten Halbjahr 2003 die Bestellungen für Großcontainerschiffe über 5.000 TEU, so zog in den folgenden zwölf Monaten die Nachfrage nach kleineren Containerschiffen ebenfalls an, an der auch die deutschen Werften nachhaltig partizipieren konnten.

Flankiert wurde diese Marktentwicklung durch positive Einflussfaktoren durch Entscheidungen in Brüssel und Berlin. Insbesondere Berlin hat in Brüssel Entscheidungen forciert, die von der Industrie mit dem Konzept „LeaderSHIP 2015“ vorbereitet wurden. Dies ermöglichte der Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern durch eine konstruktive und konsequente Politik den jahrelangen Streit um das Instrument der deutschen Landesbürgschaften erfolgreich zu beenden. Dadurch wurde für Schiffsfinanzierungen in Deutschland wieder Planungssicherheit gewonnen.

Im Herbst 2003 gehörte der Bundeskanzler zu den Initiatoren, die von der EU-Kommission eine stärkere Betonung der Industriepolitik einforderten. Am 27. November konnten bereits im EU-Rat erfolgreich die „Schlussfolgerungen des Rates“ verabschiedet werden. Diese enthalten auch für die Schiffbauindustrie Regelungen mit der Möglichkeit der Förderung der Innovationsfähigkeit. Damit wird der Schiffbau, der keine Prototypenförderung kennt, mit der übrigen Verkehrsindustrie gleichgestellt. Konkretisiert wird dieser Ansatz durch EU-Rahmenbestimmungen, die derzeit in nationales Recht umgesetzt werden mit dem Titel „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“.

Wegen der wettbewerbsschädigenden koreanischen Subventionen hat die EU-Kommission am 24. Oktober 2002 vor der Welthandelsorganisation WTO ein Streitbeilegungsverfahren angestrengt. Da die Verhandlungen und Faktensammlung länger gedauert haben als ursprünglich geplant, wird sich der Urteilsspruch der Welthandelsorganisation voraus-

sichtlich um etwa ein Jahr verzögern. Erwartet wird dieser Spruch jetzt für Anfang 2005. Konsequenterweise beschloss der EU-Rat am 11. März 2004 die Verlängerung der „befristeten Schutzmaßnahmen“. Diese Verlängerung belastet zwar den Bundeshaushalt und die Länderhaushalte. Es wäre jedoch kurzsichtig, hier am falschen Ende zu sparen, denn durch diese Maßnahme konnte für die Dauer des Streitbeilegungsverfahrens in der deutschen Schiffbauindustrie auf Werften wie in der Zulieferindustrie die Beschäftigung weitgehend stabil gehalten werden. Der VSM erwartet daher weiterhin eine klare Schiffsbaupolitik in Berlin und in den Küstenländern.

In den Marktsegmenten der Passagier- und Ro-Ro-Schiffe hat sich die Nachfrage noch nicht durchgreifend erholt. Ein Ausweichen der Werften in den Markt der Containerschiffe und Produktentanker war daher nur konsequent. Ein durchgreifender Wandel kann nur durch eine Beruhigung der internationalen Sicherheitslage und eine Verstetigung positiver Marktkräfte in diesem Bereich erreicht werden.

Vor ernsthaften Beschäftigungsproblemen steht die Marineschiffbauindustrie. Das Einfrieren des Verteidigungshaushaltes und seine einseitige Ausrichtung auf Großbeschaffungsprogramme der Luftwaffe gefährdet die Heeres- und die Marineschiffbauindustrie in einem Ausmaß, dass, wenn nicht gegengesteuert wird, von einem Erosionsprozess gesprochen werden muss. Da sich unsere Nachbarn in Großbritannien, Frankreich und Italien zu einer antizyklischen kräftigen Auftragsvergabe für ihre Marinen entschlossen haben, kann eine europäische industriepolitische Lösung in der derzeitigen Situation nur zu einer bedeutungslosen Juniorrolle für die technisch und kommerziell führende Marineschiffbauindustrie in Deutschland führen. Als monopolistischer Nachfrager muss sich das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) seiner Verantwortung bewusst werden.

Gefahr droht der deutschen Schiffbauindustrie aber auch durch die deutsche Steuergesetzgebung

und die undifferenzierte Subventionskürzung, die nicht zur Kenntnis nimmt, dass die Höhe der Haushaltstitel für die Förderung der Werftindustrie seit einigen Jahren stetig abnimmt. Mit Bezug auf das Jahr 2002 würden sich die Subventionskürzungen auf den Haushalt 2004 überproportional auswirken.

In der Steuergesetzgebung führten die Änderungen zum Herbst 2003 (Beschränkung des Verlustvortrages und Verschärfungen zur Gesellschafterfremdfinanzierung) zu einer insbesondere für den Mittelstand empfindlichen Substanzbesteuerung, die negative Auswirkungen auf die Eigenkapitalsituation der deutschen Werften zur Folge hat. Zudem werden Investitions- und Innovationstätigkeit gehemmt, was angesichts der Notwendigkeit des Erhalts und Ausbaus der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie als Schritt in die falsche Richtung angesehen werden muss. Das Innovationsförderprogramm der

Bundesregierung wird damit konterkariert. Es erweist sich in Zeiten der Globalisierung und des internationalen Steuerwettbewerbs als verhängnisvoll, in Deutschland benachteiligende Inzellösungen zur kurzfristigen Haushaltswirksamkeit einzuführen.

Nach den Erfolgen der Bundesregierung im europäischen Bereich wäre es fatal, wenn bei rein nationalem Spielraum Terrain vergeben und nicht nachgebessert wird.

Dr.-Ing. Werner Schöttelndreyer

Sprecher des Vorstandes und
Hauptgeschäftsführer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, Mai 2004



Inhalt

| | Seite |
|--|------------|
| Vorwort | |
| Neue Perspektiven durch Brüssel und Berlin flankieren positive Marktkräfte | 3 |
| I. Die deutsche Schiffbau- und meerestechnische Industrie 2003 | 6 |
| 1. Gesamtentwicklungen | 6 |
| 2. Seeschiffbau | 9 |
| 3. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt | 14 |
| 4. Marineschiffbau | 22 |
| 5. Reparatur und Umbau | 25 |
| 6. Zulieferindustrie | 27 |
| 7. Meerestechnik | 30 |
| II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2003 | 36 |
| 1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung | 36 |
| 2. Weltschiffbau | 40 |
| III. Politische Rahmenbedingungen und technologische Trends für Schiffbau und Meerestechnik | 56 |
| 1. Internationale Schiffbaupolitik | 56 |
| 2. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau | 61 |
| 3. Technische Entwicklungen | 70 |
| 4. Internationale Vorschriftenentwicklung in der IMO | 77 |
| 5. Aus- und Fortbildung | 83 |
| Statistik | 85 |
| Abkürzungen/Erläuterungen | 102 |
| Gremien des Verbandes | 104 |