

1. Internationaler Schiffbau

Die Weltschiffbauproduktion setzte, wie im vorhergehenden dargestellt, im Jahr 1998 ihr Wachstum auf hohem Niveau fort.

Eine qualitative Bewertung der Entwicklungen des Jahres 1998 zeigt jedoch eine bedrohliche Entwicklung: Von Quartal zu Quartal sanken die deutschen und europäischen Auftragseingänge, während Korea im letzten Quartal fast jeden zweiten Auftrag gewinnen konnte. Die Folgen des überdimensionierten Kapazitätsausbaus werden trotz oder wegen der Finanzkrise jetzt voll wirksam.

Ökonomisch drückte der gewaltige Ausbau der koreanischen Werften und der damit verbundene Kontrahierungszwang ab 1993 kontinuierlich die Neubaupreise. Weder konnten die Investitionsrechnungen der Koreaner aufgehen, noch konnten die Europäer durch Rationalisierungen eine ausreichende Rentabilität erreichen. Eine ökonomische Lösung wäre nur durch eine politische Maßnahme zur Kapazitätsanpassung möglich gewesen, von der als Folge ein höheres Preisniveau hätte erwartet werden können.

Während dieser Zeit liefen die OECD-Verhandlungen, in denen Subventionen sowie ungerechte Preissetzungen für das Dilemma zwischen Kapazitäten und Nachfrage verantwortlich gemacht wurden. Da das Abkommen nicht die Quelle der Probleme (den Kapazitätsausbau), sondern ihre Ergebnisse behandelte, wäre dieses Abkommen nicht belastbar gewesen. Auch unter dem Eindruck der OECD-Verhandlungen stoppte Korea seinen Kapazitätsausbau nicht. Kommission und Ministerrat der EU beschlossen daher im Verlauf des Jahres 1998 die Fortsetzung der Produktionsbeihilfen für 1999 und 2000.

Die Politik der EU-Kommission war darauf angelegt, den "besten" Werften eine Kompensation für die Nachteile durch die koreanischen Wettbewerbsverzerrungen zu gewähren. Diese Kompensation stellte das "level playing field" dar, wie es die Kommission ausdrückte. Werften in Europa, die weniger wettbe-

werbsfähig waren, sollten gezwungen werden, ihre Wettbewerbsfähigkeit schnell zu verbessern. Diese Politik der "Stärkung der Starken" war und ist alles andere als eine "Bedürftigenpolitik".

Die Differenz aus Kosten der "besten" Werft in Europa zum Weltmarktpreis, die jährlich von einem Gutachter mit einer "price-cost-study" ermittelt wurde, war für die EU-Kommission Orientierung für die Festsetzung der Beihilfenobergrenze.

Die Finanzkrise in Korea bewies durch die offenbar gewordene Überschuldung der koreanischen Werften, daß diese jahrelang ihre Investitionen nicht verdient hatten. Dies wäre für alle Marktteilnehmer unbedenklich geblieben, wenn Korea nicht vorgegeben hätte, produktiver zu sein als seine japanische und europäische Konkurrenz, und damit stets seinen Kapazitätsausbau begründete. In Europa wurden daher wirtschaftspolitische Gegenmaßnahmen unterlassen.

Als Korea im Herbst 1997 vor dem Stillstand seiner Industrie (und Werften) stand, leistete der IWF den höchsten jemals gewährten Währungskredit in Höhe von 58 Mrd. US-\$ und ermöglichte die Rettungsaktion für Koreas Werften.

Dieser Kredit erzeugte bei einem vorteilhaft gestalteten Wechselkurs die Wiederbelebung der koreanischen Industrie. Insbesondere konnten dadurch hohe Anzahlungsgarantien abgesichert werden, die Grundlage eines jeden Schiffbauvertrages sind. Ein beträchtlicher Lohnverzicht wurde als flankierende Maßnahme im Einvernehmen zwischen Gewerkschaft und Industrie erreicht. Die Überwindung der koreanischen Wirtschaftskrise wird in zwei bis drei Jahren erwartet.

Niedrige Wechselkurse und Lohnkostensenkungen haben generell die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der koreanischen Exportindustrie deutlich verbessert. Die extrem niedrigen Preise, zu denen koreanische Unternehmen anbieten, sind hinnehmbar auf Märkten mit geringen koreanischen Marktanteilen. Im Schiffbau schlugen die koreanischen Niedrigpreise

jedoch mit voller Wucht auf den Weltmarkt durch, weil Korea hier mit einer strategischen Industrie mehr als ein Viertel des Schiffbaumarktes beherrscht. Die koreanischen Preissenkungen von 20 - 30 % haben zu scharfen Auftragsrückgängen insbesondere im währungsstabilen Europa geführt. Auch bestehende Schiffbauverträge sind dort betroffen, weil Banken wegen des Preisverfalls die seinerzeit vertraglich vereinbarten Baupreise als Finanzierungsgrundlage nicht mehr immer akzeptieren.

Der Won konnte bislang unterbewertet gehalten werden, so daß der Export Koreas seit Mitte 1998 deutlich anspang. Die Rückzahlung der Kredite an

ausländische Gläubigerbanken konnte wieder einsetzen, dies war ein wesentliches Ziel des Beistandskredites. Für den Weltschiffbaumarkt beginnt sich dieser niedrig gehaltene Wechselkurs jedoch bedrohlich auszuwirken.

Gleichzeitig wachsen die Zweifel daran, daß Korea die Auflagen des Weltwährungsfonds zum Rückzug des Staates aus dem Kreditwesen einhält. Pressemeldungen zufolge werden wiederum Kreditgarantien des koreanischen Staates gegeben. Weiterhin wird zunehmend deutlich, daß die Chaebols offensichtlich nicht daran denken, ihre Verschuldung durch einen Konsolidierungskurs auf den vorgesehenen



Containerschiff " P&O Nedlloyd Jakarta " , 31.333 GT, 2.902 TEU

Level von 200 % zu reduzieren. Gerade sie sind aber Eigentümer der koreanischen Werften.

Die Auftragseingänge im ersten Halbjahr 1998 waren in allen europäischen Schiffbauländern zunächst gut, das Preisniveau erträglich. Der Auftragsbestand reichte in Deutschland am Ende des Jahres 1998 statistisch für zwei Jahre. Zieht man zwei Werften mit Großobjekten ab, wird das Bild jedoch merklich getrübt. Bei einer Fortsetzung des derzeitigen Auftragseingangsniveaus muß zuerst auf den kleineren Werften Ende 1999, danach im Frühjahr 2000 bei den mittleren Werften mit ersten Beschäftigungsproblemen gerechnet werden.

Es ist daher nicht verwunderlich, daß innerhalb Europas ein erbitterter Kampf um europa-spezifische Aufträge wie kleinere Passagierfahrzeuge, Schlepper, Bagger etc. stattfindet. Der Markt der europaspezifischen Aufträge und auch der Entwicklungshilfeexporte betrifft im wesentlichen die kleinen und mittleren deutschen Werften.

Bei größeren Schiffen wie Containerschiffen, Passagierfähren und jetzt auch Passagierschiffen drängt Korea zunehmend in den Markt. Durch den Währungsvorteil wird das Risiko solcher Aufträge abgeschwächt, der "Eintrittspreis" in technisch anspruchsvolle Marktsegmente ist dadurch zur Zeit nied-



Schiffsantrieb AZIPOD® (Azimuthing Electric Propulsion Drive), eine Kombination aus Antriebs- und Ruderanlage

rig. Bei Aufträgen über Großfähren wurde daher das europäische Preisniveau von Korea gezielt unterboten.

Der Weltschiffbaumarkt weist derzeit in allen Segmenten Merkmale eines deutlichen Verdrängungswettbewerbs auf.

Langfristig müssen für den internationalen Schiffbaumarkt jedoch einheitliche Kriterien angewendet werden. Diese können nur durch ein Regierungsabkommen erreicht werden. Wer dies jedoch will, muß zunächst unmißverständlich den Mitwettbewerberländern deutlich machen, daß er ernsthaft seine Interessen wahren will. Der Ministerrat der EU muß daher demonstrativ bekunden, daß die Schiffbauindustrie in Europa ein unverzichtbarer Teil des Industriemix ist.

Ein Signal, seine Wirtschaftsinteressen wirksam zu unterstreichen, ist auch die Voraussetzung für die Glaubwürdigkeit, daß mittelfristig ein Verhandlungsabkommen mit den wichtigsten Partnern im Weltschiffbau erreicht werden soll. Dies muß folgende Prinzipien enthalten:

- Die Anerkennung, daß ein Unternehmen, das öffentliche Hilfe in Anspruch nimmt, seine Kapazität einschränken muß.

- Einrichtung eines Monitoringsystems, mit dem staatliche Hilfestellungen für Unternehmen überwacht und beurteilt werden.

- Einrichtung eines Systems von Sanktionen bei Verstößen, das auch exekutierbar ist.

- Anwendung von anerkannten Bilanzierungsregeln.

- Einbeziehung des "home market".

Dem OECD-Abkommen von 1994 fehlte das erste Element vollständig, das zweite war unverbindlich und das dritte hätte nur mit der politischen Autorität der USA durchgesetzt werden können. Die beiden letzten fehlten wieder ganz.

Vor dem Beginn von Abkommensverhandlungen hat sich Korea jedoch zur Anerkennung dieser Prinzipien zu bekennen. Für den Fall der Verhandlungsunwilligkeit muß die EU gegenüber Korea Druck ausüben. Es ist politisch kaum vermittelbar, daß die koreanischen Werften als Mitverursacher des koreanischen Kollapses sich zu Lasten marktkonform agierender Wettbewerber erholen und Hunderttausende von CGT nun auf Kosten Europas in Korea erhalten werden sollen.

2. Nationale Rahmenbedingungen für die deutsche Schiffbauindustrie

Die Rahmenbedingungen für den Schiffbau in Deutschland unterliegen europäischem Recht. Am 31.12.1998 lief die 7. EU-Richtlinie für den Schiffbau aus, sie wurde ersetzt durch eine Verordnung des Ministerrates zur Neuregelung der Beihilfen im Schiffbau. Gegenüber vorherigen Entwürfen zeigt diese Verordnung ein bemerkenswertes Maß an Pragmatismus in seiner Außenwirkung und Harmonisierung in der Innenwirkung:

- Als Beihilfe sieht die Kommission die Gewährung von direkten (Produktionshilfen) und indirekten Beihilfen (Kredite, Bürgschaf-

ten, Steuervorteile) an. Diese Beihilfen dürfen nur entsprechend der Verordnung gewährt werden und keine Diskriminierung beinhalten.

- Auftragsbezogene Beihilfen können für Auftragseingänge noch bis zum 31.12.2000 gewährt werden, sofern die Summe der direkten und indirekten Beihilfen die Höchstgrenze von 9 % des Auftragswertes vor Beihilfen nicht überschreitet.
- Als Entwicklungshilfe gewährte Beihilfen, soweit sie der OECD-Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe entsprechen, fallen nicht unter diese Beihilfenhöchstgrenze.



Schlepper "Stella", 359 GT, mit Feuerlöscheinrichtung, Zugkraft 50 t

- Stilllegungsbeihilfen für Schiffbauunternehmen sind möglich, wenn Stilllegungen oder Teilstilllegungen von Kapazitäten für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren erfolgen.
- Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen sind zulässig, wenn sie mit den "gemeinsamen Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten" in Einklang stehen, die allgemein in der EU für alle Branchen gelten. Für Umstrukturierungen gilt: "einmalig – letztmalig" mit definierten, echten Kapazitätsstilllegungen für wenigstens zehn Jahre.
- Investitionsbeihilfen bei Innovationen können mit einer Beihilfenintensität bis maximal 10 % gewährt werden, wenn sie auf die gewerbliche Anwendung wirklich und grundlegend neuer Produkte und Verfahren abzielen, die in der Union noch nicht genutzt werden, und das Risiko des technischen und wirtschaftlichen Versagens besteht. Ausschließlich der innovative Teil eines Vorhabens wird berücksichtigt, die Beihilfe muß auf das erforderliche Mindestmaß unter Berücksichtigung des Risikogrades beschränkt sein.
- Regionale Investitionsbeihilfen sind zur Steigerung der Produktivität gesunder Unternehmen möglich, wie sie auch für andere Industriezweige anwendbar und in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für Regionalbeihilfen" festgelegt sind. Für den Schiffbau wurde allerdings die Beihilfenintensität in der Gemeinschaft harmonisiert und deutlich herabgesetzt, sie beträgt 22,5 % in A-Gebieten und 12,5 % in C-Gebieten.
- Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen im Schiffbau müssen den "Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche FuE-Beihilfen" entsprechen, die auch für andere Industriezweige gelten.
- Beihilfen für den Umweltschutz im Schiffbau müssen den "Regeln des Gemeinschaftsrah-

mens für staatliche Umweltschutzbeihilfen" entsprechen, die auch für andere Industriezweige gelten.

- Das Überwachungsverfahren wurde gegenüber der 7. Richtlinie für den Schiffbau verschärft und erweitert.
- Die Kommission hat dem Industrieministerrat regelmäßig einen Bericht über die Marktlage zu unterbreiten und eine Erklärung darüber abzugeben, ob die europäischen Werften von wettbewerbsverzerrenden Praktiken betroffen sind. Ist dies der Fall, hat die Kommission dem Ministerrat gegebenenfalls Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen solchen Problemen begegnet werden kann. Der erste Bericht ist spätestens am 31.12.1999 vorzulegen.

Fördermöglichkeiten, die speziell den Schiffbau betreffen, sind in Europa somit zulässig für:

- Produktion
- Exportkredite (auch im Rahmen der Entwicklungshilfe)
- Investitionen (Regionalhilfeprogramm)
- Investitionen bei Innovationen

Im Rahmen der sich zuspitzenden Entwicklung durch die koreanische Herausforderung haben die Nachbarländer in der EU ihre Hilfen intensiviert. Allein für Spanien hat die Kommission ein Programm über ca. 330 Mio. DM für 1999 genehmigt.

Die Entwicklung in Deutschland zeigt im Gegensatz dazu einen Alleingang, die Beihilfen einseitig abzusenken: durch Festlegung eines geringeren Fördersatzes, durch Reduzierung des Fördervolumens und durch Verlagerung der Belastung auf die Küstenländer, die diese dann, wie Schleswig-Holstein, zum Teil nicht tragen.

Die geringere Beihilfenobergrenze von 7 % gegenüber 9,9 % im übrigen Europa und das ungenügende Mittelvolumen hat die deutsche Schiffbauindu-



Äthylentanker "Clipper Viking", 10.700 GT, 12.660 m³ Tankkapazität

strie in den Jahren 1993 - 1998 um insgesamt 1,5 Mrd. DM gegenüber ihren EU-Wettbewerbern benachteiligt. Behindert wurde die deutsche Schiffbauindustrie zusätzlich dadurch, daß die Förderprogramme jährlich neu beschlossen wurden, dadurch fehlte der Industrie Planungssicherheit in der Akquisition. Auch eine mangelnde Flexibilität bei der Mittelinanspruchnahme behinderte Auftragsverhandlungen, durch fiskaljahrbezogene Anwendung der Wettbewerbshilfeprogramme gingen der Schiffbauindustrie in den vergangenen Jahren ca. 150 Mio. DM an Fördermitteln verloren.

Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen konnte die deutsche Schiffbauindustrie aufgrund ihrer technischen Führungsrolle eine annähernd konstante Produktion von rund 5 Mrd. DM jährlich behaupten, dies bedeutete allerdings bei wachsendem Schiffbaumarkt abnehmende Marktanteile.

Der Entwurf für den deutschen Bundeshaushalt von Januar 1999 sah für den Schiffbau erneut Einschränkungen vor, und zwar einen weiteren Abbau der Produktionsbeihilfen und Ankündigung des endgültigen Auslaufens der Exportförderung in Entwick-

lungshilfelande. Dem ist der Haushaltsausschuß des Bundestages mit seinem Beschluß, im Jahr 1999 die Verpflichtungsermächtigung für das Wettbewerbshilfeprogramm aufzustocken, entgegengetreten. Zur Entwicklungshilfe wird wiederholt geäußert, diese Förderung sei zu teuer, obwohl nachweislich diese Exportgeschäfte eine geringere Förderintensität aufweisen als die Gewährung der Wettbewerbshilfe. Garantien für Schiffbauexporte in Risikoländer werden in Deutschland abgelehnt, andere EU-Länder ermöglichen diese jedoch per Regierungsabkommen.

Die beiden Investitionshilfemöglichkeiten nach der neuen EU-Verordnung sind für den Schiffbau in Deutschland nicht dotiert worden. Die FuE-Mittel wurden ebenfalls gekürzt.

Durch den Regierungswechsel war möglicherweise eine durchgreifende Haushaltspolitik in 1999 für den Schiffbau nicht mehr möglich. Da die EU-Verordnung jedoch ein Zweijahresprogramm (1999 und 2000) bis zum Auslaufen der Produktionsbeihilfen vorsieht, muß im Haushalt 2000 eine entsprechende Kompensation vorgenommen werden:

- (1) Dotierung des Wettbewerbshilfeprogramms in den Jahren 1999 und 2000 mit zusammen mindestens 720 Mio. DM (entsprechend 7 %) sowie der Möglichkeit des "Matchens", wenn EU-Wettbewerber höhere Beihilfen einsetzen.
- (2) Fortführung des Werfthilfeprogramms mit Anwendung des Entwicklungshilfe-Instruments (8e) für "wirtschaftlich nicht lebens-

fähige Objekte" als Infrastrukturmaßnahmen wie Fähren, Bagger, Schlepper, Flußschiffe etc.

- (3) Dotierung von Investitionsbeihilfen für Innovationen, die Bestandteil der geltenden EU-Verordnung für den Schiffbau sind.
- (4) Ausgleich der für 1999 um 10 Mio. DM gekürzten FuE-Mittel und Aufstockung in den Jahren 2000 und 2001.
- (5) Überarbeitung des CIRR-Abkommens.

Alle diese Punkte sind keine neuen Subventionstatbestände, sondern Ausfüllung der von der deutschen Regierung mitbeschlossenen Verordnung (Punkte 1 - 3) bzw. der Ankündigung der Bundesregierung (Punkt 4) und ein Vorschlag zum Abbau der Inanspruchnahme öffentlicher Mittel (Punkt 5).

Auch die Änderung der deutschen Steuergesetzgebung hat deutlich negative Auswirkungen für die deutsche Schiffbauindustrie gebracht. Wegfall von Sonderabschreibungen und horizontaler Verlustausgleich haben schon und werden noch mehr in Zukunft den Zugang zu Risikokapital für deutsche Reeder beschränken. Diese Entwicklung ist um so benachteiligender, als die EU-Kommission die deutschen steuerlichen Maßnahmen ausdrücklich als "nicht beihilfenbehaftet" bezeichnet hat. Die Wettbewerber in der EU werden dies zu nutzen wissen. Für die deutsche Schiffbauindustrie ist daher eine "Gegenfinanzierung" durch Kompensationen im Wettbewerbshilfeprogramm dringend erforderlich.



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

An der Alster 1
20099 Hamburg
Tel. (040) 28 01 52-0
Fax (040) 28 01 52-30
eMail: vsm.e.v.@t-online.de
Internet: <http://www.vsm.de>

Büro Bonn:
Wesselstr. 4-6 (Kaiserpassage)
53113 Bonn
Tel. (0228) 69 08 89
Fax (0228) 69 14 89

Büro Brüssel:
c/o BDI
Rue du Commerce 31
B-1000 Brüssel
Tel.: (+32) 2/548 90 26
Fax: (+32) 2/548 90 29

Vorstand, Geschäftsführung

Sprecher des Vorstandes	Dr. Werner Schöttelndreyer
Stellvertretende Vorsitzter	Wolfram Fritze Dr. Jürgen Gollenbeck (verstorben Februar 1999)
Mitglieder des Präsidiums	Hans E.W. Hoffmann Friedrich Lürßen Bernard Meyer Oswald Müller Herbert von Nitzsch
Mitglieder des Vorstandes	Dieter Haake Martin Krause Werner Lundt Klaus Neitzke Uwe Niemann Heinz Ratzmann Klaus Schlünzen Dr. Hans-J. Schulte Hinrich J. Sietas Josef Walter
Geschäftsführung	Dr. Werner Schöttelndreyer, Hauptgeschäftsführer Volkhard Meier

(Stand: Anfang 1999)