



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.5.2000
KOM(2000) 263 endgültig

**ZWEITER BERICHT DER KOMMISSION
AN DEN RAT**

ZUR LAGE DES WELTMARKTS IM SCHIFFBAUSEKTOR

**ZWEITER BERICHT DER KOMMISSION
AN DEN RAT**

ZUR LAGE DES WELTMARKTS IM SCHIFFBAUSEKTOR

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	5
1.1. Weiterverfolgung des ersten Berichts der Europäischen Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor	6
2. Allgemeine Analyse des Marktes	8
2.1. Marktanteile	8
2.2. Preisentwicklungen.....	13
2.3. Das Marktsegment der Containerschiffe	14
2.4. Schlußfolgerung	16
3. Eingehende Marktüberwachung und -analyse.....	17
3.1. Studie über die Beobachtung des Schiffbaumarktes	17
3.2. Aktualisierung früherer Untersuchungen	18
3.3. Neue analysierte Aufträge	20
3.4. Auswirkungen auf die EU-Werften.....	23
3.5. Schlußfolgerung	24
4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	26
5. Liste der Tabellen und Graphiken	28
6. Verweise.....	29
Anhang: Die Schiffbauindustrie in der Volksrepublik China.....	30
Umstrukturierung der CSSC	32
Die Kostenbasis im chinesischen Schiffbau	34
Lohnkosten, Arbeitspraktiken und Leistung.....	34
Materialkosten.....	35
Zinssätze	36
Wechselkurse	37

Zusammenfassung

Nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau ist die Kommission verpflichtet, einen Bericht zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor zu erstatten. Der erste Bericht (KOM(1999) 474 endg.) wurde dem Rat im Oktober 1999 vorgelegt. In seinen Schlußfolgerungen vom November forderte der Rat die Kommission auf, die Untersuchung der Marktlage fortzusetzen. Dies ist der zweite Bericht zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor.

Der Weltmarkt für Handelsschiffe befindet sich weiterhin in einer Krise. Das Angebot ist eindeutig höher als die Nachfrage, und nur wenig deutet darauf hin, daß sich an dieser Situation etwas ändern wird.

Folglich hat die vergleichsweise höhere Nachfrage nach Schiffen in den Jahren 1998 und 1999 kaum positive Auswirkungen auf die Preise gehabt. Vielmehr sind die Preise für fast alle Schiffstypen weiter zurückgegangen. Der anhaltende Rückgang der Preise wird durch extrem niedrige Preise der Werften in der Republik Korea verursacht, und bei dem derzeitigen Preisniveau nimmt der Marktanteil der EU und Japans stetig ab, wobei dies für die EU in geringerem Maß der Fall ist.

Die in diesem Dokument angeführten neuen eingehenden Kostenanalysen für Schiffbauaufträge zeigen einmal mehr, welche Verluste koreanische Werften bereit sind hinzunehmen, um Marktanteile und Cash-flow zu sichern. Die berechneten Verluste liegen zwischen 11 % und 32 % der tatsächlichen Schiffbaukosten. Dies ist geringfügig niedriger, als die Kostenanalysen des ersten Berichts der Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor (KOM (1999) 474 endg.) ergeben haben, in denen Verluste zwischen 13 % und 40 % ermittelt wurden, was allerdings darauf zurückgeführt werden könnte, daß die Auswahl der zu analysierenden Aufträge auf andere Art und Weise erfolgte. Darüber hinaus werden von koreanischen Werften alle Marktsegmente mit Ausnahme von Kreuzfahrtschiffen anvisiert, so daß nur kleine inländische Aufträge und Spezialbauten für EU-Werften übrig bleiben. Daher bestätigt dieser zweite Bericht der Europäischen Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor die Ergebnisse des ersten Berichts der Kommission.

Alle Möglichkeiten zur Lösung des Problems werden derzeit (wie vom Ministerrat auf der Versammlung vom 9. November 1999 gefordert) in Betracht gezogen (siehe Kapitel 1). Die Kommission bemüht sich insbesondere um verbindliche Zusagen seitens der koreanischen Regierung bezüglich ihrer Nichteinmischung in die Finanzierung von Schiffbauaktivitäten. Nach mehreren Beratungsrunden haben die Europäische Kommission und die koreanische Regierung ihre Gespräche abgeschlossen und eine „Vereinbarte Niederschrift zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor“ am 10. April 2000 paraphiert. Diese vereinbarte Niederschrift behandelt das Einstellen der Subventionierung, die Bankentätigkeit, die finanzielle Transparenz (hinsichtlich der internationalen Grundsätze des Rechnungswesens), die Preispolitik und einen effektiven Beratungsprozeß. Das Gesamtziel ist die Förderung fairer und wettbewerbsorientierter Marktbedingungen auf dem Weltmarkt, ein gemeinsames Vorgehen zur Stabilisierung des Marktes und damit die Anhebung der Schiffspreise auf ein Niveau, das wirtschaftlich tragbar ist.

Die im Zusammenhang mit der Marktbeobachtung durch die Europäische Kommission eingeholten Informationen haben der Schiffbauindustrie in Europa genügend Material geliefert, um im Rahmen der Verordnung über Handelshemmnisse eine Beschwerde einzureichen. Die Industrie hat kürzlich ihre Bereitschaft angekündigt, eine solche Beschwerde einzureichen. Daher wird die Europäische Kommission den Markt weiter beobachten.

Es wird empfohlen,

- weiterhin Druck auf die Republik Korea auszuüben, damit das Land die „Vereinbarte Niederschrift“ vollständig umsetzt und auf eine Verbesserung der Marktlage hinarbeitet, insbesondere bezüglich der Preisniveaus und der Kapazitäten für den Schiffsneubau;
- die Bestimmungen der „Vereinbarten Niederschrift“ vollständig zu erfüllen, sobald sie in Kraft getreten sind, und bei Bedarf den Beratungsprozeß auszulösen;
- weitere und ausführlichere Informationen zu möglicherweise schädigenden Preispraktiken und anderen nicht marktkonformen Geschäftspraktiken einzuholen, um – falls erforderlich – eine Beschwerde im Rahmen der Verordnung über Handelshemmnisse einzureichen und zu unterstützen;
- den IWF über die Ergebnisse zu informieren und die zugesagte Umstrukturierung des Sektors in der Republik Korea genau zu beobachten und zu bewerten;
- die Schiffbauindustrie in der EU zu ermutigen, ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern.

1. EINLEITUNG

Dies ist der zweite Bericht der Europäischen Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor. Er baut auf dem ersten Bericht auf, der dem Ministerrat am 9. November 1999 als Dokument KOM (1999) 474 endg. vorgelegt wurde. Der erste Bericht war die Antwort auf Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau, wonach die Kommission verpflichtet ist, dem Rat einen Bericht zur Marktlage zu erstatten und eine Einschätzung darüber abzugeben, ob die europäischen Werften von wettbewerbsverzerrenden Praktiken betroffen sind. Wird eine Schädigung der Industrie durch derartige Praktiken festgestellt, soll die Kommission dem Ministerrat Maßnahmen vorschlagen, mit denen dem Problem begegnet werden kann.

Der zweite Bericht basiert auf dem Ansatz und den Ergebnissen des ersten Berichts. Daher werden einige Elemente des ersten Berichts nicht wiederholt. Diese Elemente umfassen die langfristigen Analysen zu Angebot und Nachfrage, allgemeine Hinweise zur Gestaltung von Schiffbauverträgen und zu den zugrundeliegenden Studien, die Analyse des Finanzsektors in der Republik Korea, Einzelheiten zu bestimmten untersuchten Werften sowie die Beschreibung der angewandten Vorgehensweise. Die Informationen aus dem ersten Bericht werden jedoch aktualisiert, soweit dies angebracht ist. Dies betrifft vor allem die eingehenden Kostenanalysen für Schiffbauaufträge, die asiatischen Werften erteilt wurden, da das zugrundeliegende Kostenmodell jedesmal neu erstellt wird, wenn neue oder bessere Informationen vorliegen.

Der erste Bericht enthielt die folgenden Schlüsselergebnisse:

- Im Schiffbau bestehen erhebliche Überkapazitäten, die infolge sinkender Nachfrage und steigenden Angebots wahrscheinlich noch zunehmen werden.
- Der Kapazitätsausbau koreanischer Werften, insbesondere zwischen 1994 und 1996, ist der Hauptgrund für das dauerhafte und sich verschlimmernde Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, und die koreanischen Werften haben große Schwierigkeiten, genügend Aufträge zur Sicherung des Cash-flow zu akquirieren. Trotzdem werden die Kapazitäten in Korea weiter ausgebaut.
- Die Preise gingen seit 1998 um 15 % bis 30 % insbesondere für die von koreanischen Werften angebotenen Schiffstypen zurück. Dadurch wird die Nachfrage stimuliert, und die Verteilung der Marktanteile verschiebt sich zugunsten Koreas.
- Die Studie über die Beobachtung des Schiffbaumarktes hat zu einem zuverlässigen Kostenmodell geführt, das geeignet ist, die tatsächlichen Kosten für Schiffsneubauten in koreanischen Werften (die einzigen im Rahmen des ersten Berichts erfaßten Werften) zu analysieren.
- Keiner der 9 untersuchten Aufträge für Schiffsneubauten hat sich als eindeutig gewinnbringend erwiesen, und es gibt stichhaltige Anzeichen dafür, daß koreanische Werften Schiffsneubauten unter Kostenpreisen anbieten.

- Zwei koreanische Werften, die sich seit 1997 unter Konkursverwaltung befinden, legen Geschäftspraktiken an den Tag, die in der EU als inakzeptabel gelten würden. Besonders besorgniserregend sind vergangene und gegenwärtige Schuldenerlasse und Moratorien sowie vorteilhafte Zinssätze, Ergänzungskredite und Bürgschaften für Schiffsneubauprojekte.
- Das Finanzsystem in Korea, bleibt – zumindest hinsichtlich der Finanzierung von Werften und Schiffbauprojekten – undurchsichtig. Der Spielraum für staatliche Interventionen ist erheblich, und große Teile des Bankensektors befinden sich in staatlichem Besitz, so daß ein Eingriff in finanzielle und organisatorische Fragen nicht ausgeschlossen werden kann.

Dieser zweite Bericht der Europäischen Kommission dehnt die Preisuntersuchungen auf Werften in der Volksrepublik China aus, die 1999 einen erheblichen Zuwachs an Marktanteilen erfahren haben. Vier konkrete Aufträge werden analysiert und die Ergebnisse in Kapitel 3 dargelegt. China wird zwar weiterhin als zukunftssträchtige Schiffbaunation angesehen, die wirtschaftlichen Strukturen in China im allgemeinen und der Werften im besonderen behindern jedoch nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit. Daher beschränken sich die Aktivitäten chinesischer Werften noch auf Schiffstypen, bei denen die Lohnkosten ein wesentlicher Faktor sind, so daß chinesische Werften anders als koreanische Werften derzeit keine allgemeine Bedrohung für EU-Werften zu sein scheinen. Ausführlichere Informationen über die Struktur der Schiffbauindustrie in China enthält der Anhang.

1.1. Weiterverfolgung des ersten Berichts der Europäischen Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor

Der Rat „Industrie“ nahm den ersten Bericht der Kommission auf seiner Versammlung am 9. November 1999 zur Kenntnis und appellierte an die Kommission, die Mitgliedstaaten und den Sektor, die vier folgenden Maßnahmen einzuleiten:

- Aufnahme bilateraler Gespräche mit Vertretern der Republik Korea mit dem Ziel, den unfairen Wettbewerbspraktiken ein Ende zu setzen.
- Einholung möglichst umfassender Informationen über die mutmaßlich wettbewerbsverzerrenden Praktiken, um im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) geeignete Maßnahmen zu ergreifen.
- Aufforderung an den IWF, weiterhin zu untersuchen, ob die Bedingungen und Annahmen vollständig erfüllt sind, unter denen die Rettungspakete des IWF gewährt werden.
- Fortsetzung der Bemühungen in den geeigneten internationalen Foren, einschließlich der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), um gleiche Ausgangsbedingungen für den Sektor, um unverzüglich faire Wettbewerbsbedingungen durchzusetzen.

Die Europäische Kommission, die Mitgliedstaaten und die Schiffbauindustrie haben auf diesen Appell reagiert und leiten derzeit geeignete Schritte ein. Die Zwischenergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Drei bilaterale Gesprächsrunden mit der koreanischen Regierung und Schiffbauindustrie fanden im Dezember 1999 sowie im Februar und März 2000

statt. Die Europäische Kommission und die koreanische Regierung haben ihre Gespräche abgeschlossen und eine „Vereinbarte Niederschrift zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor“ am 10. April 2000 paraphiert. Diese vereinbarte Niederschrift behandelt das Einstellen der Subventionierung, die Bankentätigkeit, die finanzielle Transparenz (hinsichtlich der internationalen Grundsätze des Rechnungswesens), die Preispolitik und einen effektiven Beratungsprozeß. Das Gesamtziel ist die Förderung fairer und wettbewerbsorientierter Marktbedingungen auf dem Weltmarkt, ein gemeinsames Vorgehen zur Stabilisierung des Marktes und damit die Anhebung der Schiffspreise auf ein Niveau, das wirtschaftlich tragbar ist.

- Informationen zur Unterstützung einer möglichen Beschwerde im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 3286/94 über Handelshemmnisse werden derzeit eingeholt, und die Schiffbauindustrie hat ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, eine Beschwerde einzureichen, wenn sich keine erkennbare Verbesserung der koreanischen Geschäftspraktiken abzeichnet. Dies könnte später zu einer Beschwerde im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) führen. Die Schiffbauindustrie in Japan hat angekündigt, daß sie in Erwägung zieht, eine eigene WTO-Beschwerde gegen die Wettbewerbspraktiken der Republik Korea einzuleiten. Der Rat der Schiffswerften in Amerika (Shipbuilders Council of America, SCA), dem etwa 50 kleinere Werften in den USA angehören, hat den amerikanischen Handelsbeauftragten aufgefordert, die Bemühungen der EU zu unterstützen, weil Werften in den USA zunehmend Exportaufträge für kleine Marineschiffe und Offshore-Konstruktionen an koreanische Werften verlieren. Obwohl noch keine eingehenden Untersuchungen in diesen Marktsegmenten vorgenommen wurden, werden die koreanischen Angebotspreise für unrealistisch niedrig gehalten.
- Zwei Gespräche wurden mit Vertretern des IWF geführt, eines auf Wunsch der Regierung Deutschlands mit dem Direktor des IWF-Referats für Asien und den pazifischen Raum und eines in der Republik Korea zwischen der Kommission und dem IWF-Vertreter vor Ort. In beiden Gesprächen wiederholten die IWF-Vertreter den offiziellen Standpunkt des IWF: Der IWF überwacht keine sektoralen Aktivitäten und hatte daher keinen Beweis für unfaire Wettbewerbspraktiken, gelenkte Kredite oder versteckte Subventionen für Werften in Korea. Vielmehr ist der IWF überzeugt, daß sich die Republik Korea nach der Krise 1997 erstaunlich gut erholt hat und daß eine marktorientierte wirtschaftliche Umstrukturierung im Gange ist. Wie vereinbart stellte die Europäische Kommission dem IWF weitere Informationen und spezifischere Fragen zur Verfügung, die den IWF bei der Untersuchung der Korrektheit der finanziellen Vereinbarungen zwischen den koreanischen Werften und den kreditgebenden Banken unterstützen könnten. Eine Antwort des IWF steht noch aus.
- Die derzeitige Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor war auch Thema auf der Versammlung der OECD-Arbeitsgruppe 6 im Dezember 1999 in Paris. Trotz der Bemühungen seitens der Delegation der Europäischen Kommission, eine Einigung hinsichtlich der Probleme mit Korea herbeizuführen, wurde kein nennenswerter Fortschritt erzielt. Die Debatte wird auf einer Versammlung im Frühjahr 2000 wieder aufgenommen und an einen Vorschlag Japans anknüpfen, nach Mitteln und Wegen zur Stabilisierung des Weltmarkts im Schiffbausektor zu suchen. Die Europäische Kommission unterstützt diese Initiative Japans.

2. ALLGEMEINE ANALYSE DES MARKTES

Die Analyse des bestehenden Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage in den Kapazitäten für den Schiffsneubau hat seit dem ersten Bericht nur wenig Fortschritte gemacht. Die drei großen Schiffbauverbände, AWES (Verband Westeuropäischer Schiffswerften) und SAJ (Shipbuilders' Association of Japan) auf der einen Seite und KSA (Korean Shipbuilders' Association) auf der anderen, stimmen hinsichtlich des Umfangs dieses Ungleichgewichts nicht überein und sehen für Angebot und Nachfrage unterschiedliche Zahlen voraus. Beide Seiten sind sich jedoch dahingehend einig, daß der Abstand zwischen Angebot und Nachfrage sich in den kommenden Jahren vergrößern wird, da die Produktivität der Werften steigen wird, einige Reparaturwerften auf den Schiffsneubau umstellen werden und auf dem Markt neue Mitbewerber wie die Volksrepublik China hinzukommen werden.

Es ist schwer absehbar, ob diese zusätzlichen Kapazitäten teilweise durch erhöhte Nachfrage kompensiert werden können. Die Altersstruktur der bestehenden Flotte oder die bevorstehenden europäischen Gesetze zum vorzeitigen Auslaufen von Tankertonnagen, die für technisch unsicher gehalten werden, deuten auf erhöhten künftigen Bedarf hin. Dagegen steuert allerdings eventuell ein langsames Wachstum der Weltwirtschaft oder der nachlassende Schwung der US-Wirtschaft. Außerdem kann nicht davon ausgegangen werden, daß die gesamte Tonnage eines bestimmten Alters ausgetauscht werden wird, da der Bau einiger dieser Schiffe auf Spekulationen beruhte und diese Schiffe gar nicht erst im Markt hätten eingesetzt werden dürfen. Wie im ersten Bericht erwähnt, hat der Rückgang der Schiffspreise seit 1997 erneut zu spekulativen Aufträgen geführt, und es liegt auf der Hand, daß diese zusätzliche Tonnage den künftigen Bedarf reduziert. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der Ölpreis, der ab einem bestimmten Niveau energieeinsparende Maßnahmen auslösen und damit die Nachfrage nach einem Transport zu Wasser reduzieren kann.

Die Kapazitäten für den Schiffsneubau belaufen sich weltweit auf fast 21 Mio. cgt (gewichtete Bruttotonnage, Messung der Arbeitsintensität eines Schiffstyps unter Berücksichtigung der Größe des Schiffes; Quelle: OECD und AWES). Die Gesamtproduktion im Schiffsneubau betrug 16,4 Mio. cgt im Jahr 1999 nach 17,2 Mio. cgt im Jahr 1998 und 16,4 Mio. cgt im Jahr 1997 (Quelle: Lloyd's Register of Shipping). Diese Zahlen deuten darauf hin, daß die Nachfrage tatsächlich wesentlich geringer ist als das Angebot. Eine nennenswerte Erhöhung der Preise für Schiffsneubauten wegen erhöhter Nachfrage ist daher zumindest kurzfristig nicht zu erwarten.

2.1. Marktanteile

Eine vollständige Analyse der Marktlage im Schiffbausektor erfordert die Berücksichtigung von drei Datengruppen:

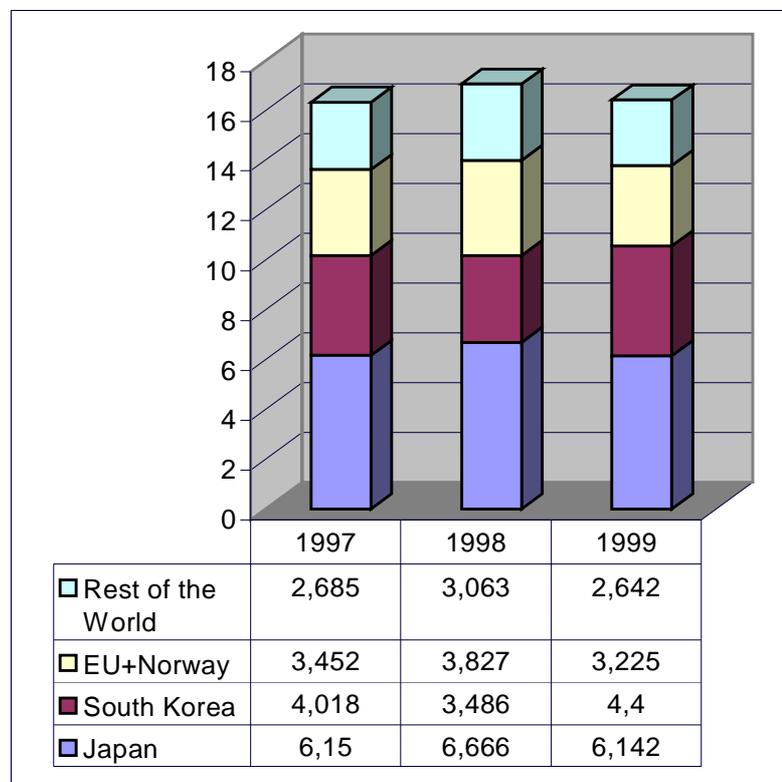
- Fertiggestellte und gelieferte Schiffe als Indikator für die tatsächliche Produktion im Schiffbausektor. Diese produktionsbezogenen Zahlen stehen für die Erfüllung von Aufträgen in der Vergangenheit;
- Auftragslage als Indikator für die erwartete mittelfristige Produktion. Diese Zahlen zeigen das bestätigte Auftragsvolumen der Werften in den nächsten 1 bis 2 Jahren; und

- Neuaufträge als Indikator für die erwartete langfristige Produktion. Diese Zahlen spiegeln die aktuelle Marktlage wider, einschließlich z.B. spekulativer Aufträge, und können zur Analyse der Verschiebung von Marktanteilen verwendet werden.

Da dieser Bericht nicht die gesamte Entwicklung auf dem Markt für Schiffsneubauten abdecken kann, beschränkt sich diese spezielle Analyse auf die Jahre von 1997 bis 1999, als die Auswirkungen der massiven Kapazitätserweiterungen der koreanischen Werften und die nachfolgende Wirtschaftskrise auf dem Weltmarkt spürbar wurden.

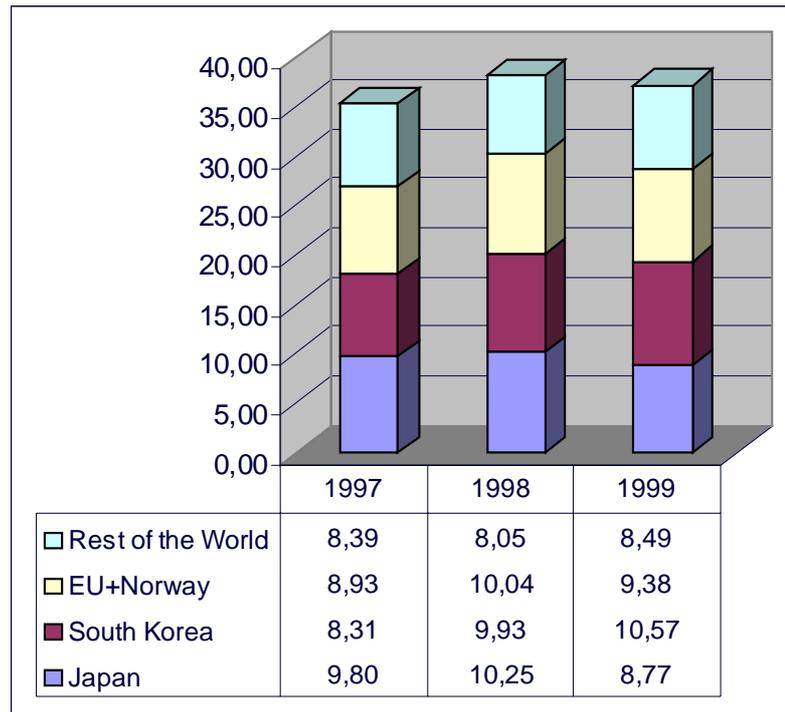
Die folgenden Diagramme enthalten Informationen über die Entwicklung der Lieferungen, der Auftragslage und der Neuaufträge nach cgt und Hauptschiffbauregion. Nach jedem Diagramm folgt eine kurze Analyse.

Abb. 1 - Fertiggestellte Schiffe 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)



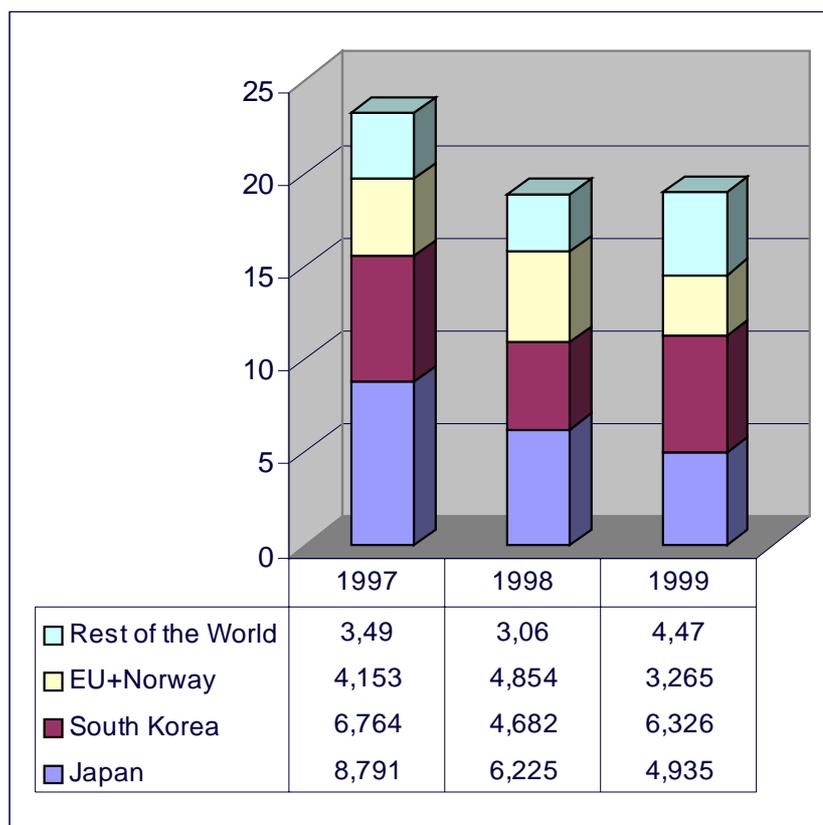
Wie bereits im ersten Bericht erwähnt, war 1998 ein außergewöhnliches Jahr für den Weltmarkt für Schiffsneubauten, weil die Finanzkrise in der Republik Korea die Schiffsproduktion und den Auftragseingang in diesem Land hemmte. Anscheinend zeichnet sich jedoch ein Trend dahingehend ab, daß der Marktanteil der Republik Korea am Schiffbau zunimmt, während die Gesamtproduktion vergleichsweise konstant bleibt, aber nicht annähernd an die geschätzte Kapazität für den Schiffsneubau von 21 Mio. cgt herankommt. Die „Überkapazität“ beträgt rund 20 bis 25 % der tatsächlichen Produktion.

Abb. 2 - Auftragslage 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)



Zwischen 1997 und 1999 hat das Gesamtauftragsvolumen um rund 5 % zugenommen, von dieser Zunahme haben aber im wesentlichen nur die Mitbewerber aus der Republik Korea profitiert. Japan sieht sich mit einem abnehmenden Auftragsvolumen konfrontiert, während die EU ihren Anteil auf einem vergleichsweise hohen Stand halten konnte. Das Auftragsvolumen in der Republik Korea hat um etwa 27 % zugenommen, während die EU-Werten im betreffenden Zeitraum nur im Rahmen des allgemeinen Trends einen erhöhten Auftragseingang verzeichnen konnten. Eine Abnahme des Auftragsvolumens deutet auf eine mittelfristige Verschlechterung der Geschäftslage hin, und wenn die zusätzlichen Informationen über Neuaufträge einbezogen werden, können Schlußfolgerungen hinsichtlich der zu erwartenden wirtschaftlichen Lage gezogen werden.

Abb. 3 - Neuaufträge 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)

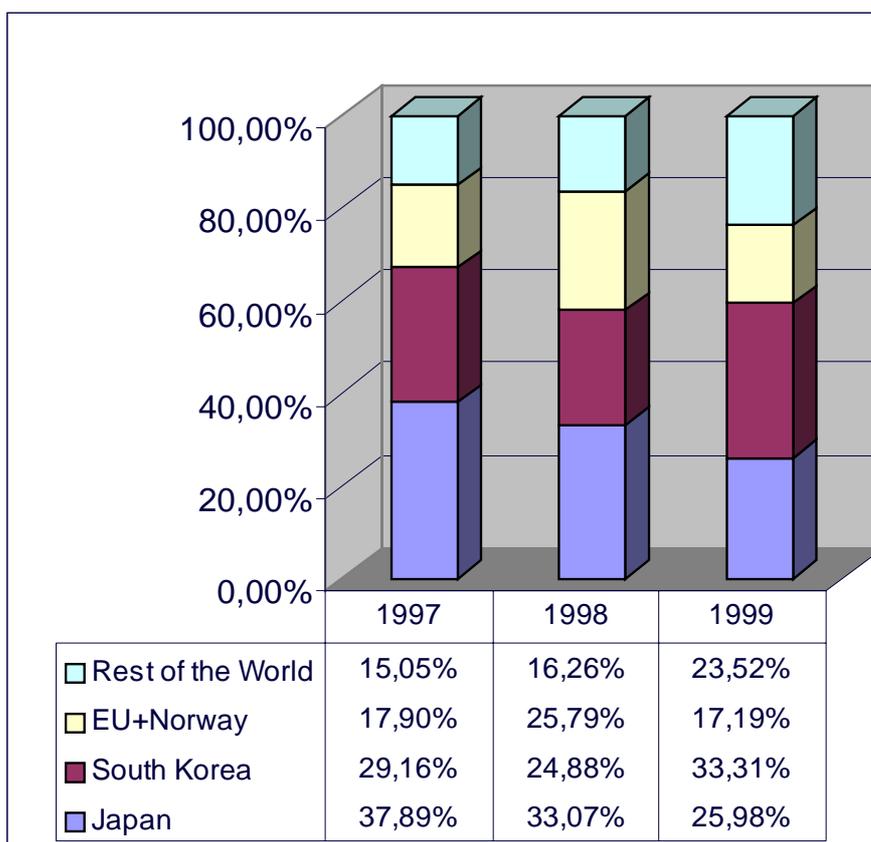


Hinsichtlich der gemeldeten Neuaufträge, die die Kennzahl für die aktuelle Marktlage darstellen, ändert sich das Bild drastisch: Insbesondere Japan hat Marktanteile an Korea verloren. Japan mußte sogar im außergewöhnlichen Jahr 1998 einen Auftragsrückgang hinnehmen, als die koreanischen Werften Schwierigkeiten hatten, Aufträge zu akquirieren. Der allgemeine Trend zeigt deutlich, daß die koreanischen Werften Marktanteile bei Neuaufträgen erobert haben und zwar vor allem auf Kosten von Japan (minus 44 % nach cgt in den Jahren 1997-1999), während die EU – vergleichbar mit der allgemeinen Entwicklung – einen rückläufigen Auftragseingang erlebte (minus 18 % nach cgt im gleichen Zeitraum). Während die EU-Werften wegen der vergleichsweise guten Auftragslage (allerdings ist diese nicht bei allen Werften gleich) und des geringeren Werts des Euro im Vergleich zum US-Dollar noch „Luft“ haben, stehen die japanischen Werften vor nahezu leeren Auftragsbüchern, und es kommen nicht genügend Neuaufträge herein, um die Produktion auf dem alten Stand zu halten. Dies deutet darauf hin, daß sich die Marktanteile langfristig von Japan nach Korea und in geringerem Maß von der EU nach Korea verlagern werden.

Die Hochkonjunktur im Bau von Kreuzfahrtschiffen mit ihren vergleichsweise hohen cgt-Werten hat zwar die Gesamtlage der Schiffbauindustrie in der EU stabilisiert, aber derzeit sind nur 9 EU-Werften (von insgesamt ca. 150) in diesem Bereich aktiv. Die Anzahl der Werften, die problemlos auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen umstellen könnten, ist wegen technischer und wirtschaftlicher Beschränkungen begrenzt. Außerdem ist bekannt, daß koreanische und japanische Werften sich verstärkt um Aufträge für Kreuzfahrtschiffe bemühen (wobei Japan anscheinend versucht, die an Korea verlorenen Aufträge durch Aufträge in anderen Marktsegmenten zu kompensieren). Wenn der Markt den asiatischen Werften erst einmal zutraut,

Kreuzfahrtschiffe termingerecht und in ausreichender Qualität zu bauen, gerät diese europäische Marktnische in Gefahr, und der Gesamtmarktanteil der EU wird möglicherweise weiter zurückgehen. Während die obige Analyse darauf hinzudeuten scheint, daß die EU-Werften noch vergleichsweise gut dastehen (was allerdings nicht heißen muß, daß der Betrieb rentabel ist), so können sich doch einige Mitgliedstaaten und Werften je nach Produktangebot in einer sehr dramatischen Lage befinden. Besonders bedrohlich ist die Lage für kleine und mittlere Werften, die hauptsächlich Frachtschiffe wie Containerschiffe, Produktentanker oder Gastanker bauen. Diese Werften haben normalerweise nicht die Möglichkeit, ihren Verlust an Marktanteilen durch den Bau großer Kreuzfahrtschiffe oder Marineschiffe zu kompensieren, auch wenn sie hinsichtlich ihrer Produktivität vielleicht durchaus wettbewerbsfähig sind. Tatsächlich gab es bereits einige Fälle von Zahlungsunfähigkeit. Die jüngsten Entwicklungen bei Harland and Wolff in Belfast zeigen, daß auch größere Werften vor ähnlichen Problemen stehen, besonders dann, wenn bestimmte strategische Aufträge nicht gesichert werden können und andere Marktsegmente wegen des Wettbewerbs aus Korea unzugänglich geworden sind.

Abb. 4 - Marktanteile bei Neuaufträgen in Prozent und nach cgt, 1997 - 1999
(Quelle: Lloyd's Register of Shipping)



Die Entwicklung der Marktanteile in Prozent nach cgt zeigt deutlich den starken Wettbewerb aus der Republik Korea nach dem problematischen Jahr 1998. Die EU-Werften konnten ihren Stand von 1998 nicht halten, als sie von der finanziellen Unsicherheit in Korea profitierten. Chinas Marktanteil hat zugenommen, jedoch nur punktuell, wie im nächsten Kapitel erläutert wird. 1999 wurden 33,3 % aller Neuaufträge nach Korea vergeben, Japan erhielt 26,0 %, die EU 17,2 % und der Rest der Welt 23,5 %. Damit ist die Republik Korea mit Abstand die führende Schiffbaunation weltweit.

Im Januar 2000 erlebte die Republik Korea eine noch dramatischere Erhöhung des Auftragseingangs: 65 % aller weltweit erteilten Schiffbauaufträge wurden koreanischen Werften erteilt, das sind 72 % des gesamten cgt-Volumens. Das cgt-Volumen der EU betrug nur 7 % und das von Japan 10 % (Quelle: Lloyd's Register of Shipping). Im Februar 2000 verbesserte sich die Situation für die EU nachhaltig (29 % des Marktanteils in cgt), was auf eine Reihe von Aufträgen für Spezialschiffsbauten zurückzuführen ist. Japan konnte keine weiteren Marktanteile gewinnen, statt dessen erlebte das Land im Vergleich zum Januar eine Auftragseinbuße von insgesamt 44 %. Die Aufträge betreffen vor allem Post-Panamax-Containerschiffe, ein Schiffstyp, der 1988 in Europa entwickelt wurde und bis vor kurzem fest in der Hand von europäischen und japanischen Werften war. Dieser Schiffstyp wird allgemein als das „Arbeitspferd“ der künftigen Containerschiffahrt angesehen und stellt im weltweiten Seehandel wegen seiner Größe und Effizienz eine neue wirtschaftliche Dimension dar. Es sollte ein strategisches Ziel der EU sein sicherzustellen, daß der Bau dieser Schiffe in der Hand der EU-Werften bleibt. Außerdem werden Post-Panamax-Containerschiffe von den modernsten, technologisch fortschrittlichsten EU-Werften produziert. Wenn diese Werften nicht in der Lage sind, diese Aufträge zu akquirieren, gehen die Gründe dafür über die Frage der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors hinaus und müssen anderweitig gesucht werden.

2.2. Preisentwicklungen

Tabelle 1 - Entwicklung der Preise für neu gebaute Schiffe (Jahresdurchschnittswerte in Mio. USD)

	1997	1998	1999
Panamax Containerschiff	53.0	42.0	38.0
1100 TEU Containerschiff	20.0	18.0	17.5
Sehr großer Rohöltanker (VLCC)	83.0	72.5	70.0
Capesize Massengutfrachter	40.5	33.0	37.0
Panamax Massengutfrachter	27.0	20.0	22.8
Frachter 15,000 dwt	16.5	14.0	13.0

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor

Tabelle 2 - Entwicklung der Preise für neu gebaute Schiffe (jährliche Änderung in Prozent)

	1997/1998	1998/1999	1997/1999
Panamax Containerschiff	-20,75%	-9,52%	-28,30%
1100 TEU Containerschiff	-10,00%	-2,78%	-12,50%
Sehr großer Rohöltanker (VLCC)	-12,65%	-3,45%	-15,66%
Capesize Massengutfrachter	-18,52%	12,12%	-8,64%
Panamax Massengutfrachter	-25,93%	14,00%	-15,56%
Frachter 15,000 dwt	-15,15%	-7,14%	-21,21%

Die Durchschnittspreise für einige wichtige Schiffstypen zwischen 1997 und 1999 zeigen deutlich, daß die gestiegene Nachfrage in den Jahren 1998 und 1999 (siehe Abb. 3) im allgemeinen keinen positiven Einfluß auf die Preise hatte. Die Preise für neue Schiffe sind seit 1997 rechnerisch durchschnittlich um 17 % gefallen.

Nennenswerte Ausnahmen sind Massengutfrachter mit Kapabmessungen und Panamax-Massengutfrachter, deren Preise seit 1998 um 12 % bzw. 14 % leicht gestiegen sind. Dennoch liegen die Preise für diese Schiffstypen immer noch beträchtlich unter den Preisen von 1997. Die Gründe für die Entwicklung der Preise für Massengutfrachter könnten auf die Lage der koreanischen Halla-Werft zurückgeführt werden, die sich auf den Bau dieser Schiffe spezialisiert hat. Halla hat die Rolle eines Preisführers übernommen und zu Tiefpreisen angeboten, um die enormen Kapazitäten der Produktionsstätte Samho auszulasten. Wie in Anhang II des ersten Berichts dargestellt, befindet sich Halla seit 1997 in finanziellen Schwierigkeiten. Zur Lösung dieser Probleme und zur Rettung der Werft hat die Hyundai-Gruppe einem Kooperationsplan zugestimmt, nach dem Hyundai das Management von Halla übernimmt und im Gegenzug einen festen Anteil an künftigen Gewinnen erhält. Darüber hinaus werden Halla nach diesem Plan von den inländischen Gläubigern (zum Großteil staatlich kontrollierte Banken) weitere Schulden erlassen, bevor Hyundai Halla vollständig übernimmt. In diesem Zusammenhang hat Hyundai von Halla gefordert, die Schiffspreise neu auszuhandeln, die selbst für koreanische Verhältnisse als zu niedrig angesehen wurden. Es ist nicht bekannt, ob Halla in den Preisverhandlungen erfolgreich war, aber dies könnte sich auf die Preise der genannten Schiffstypen ausgewirkt haben.

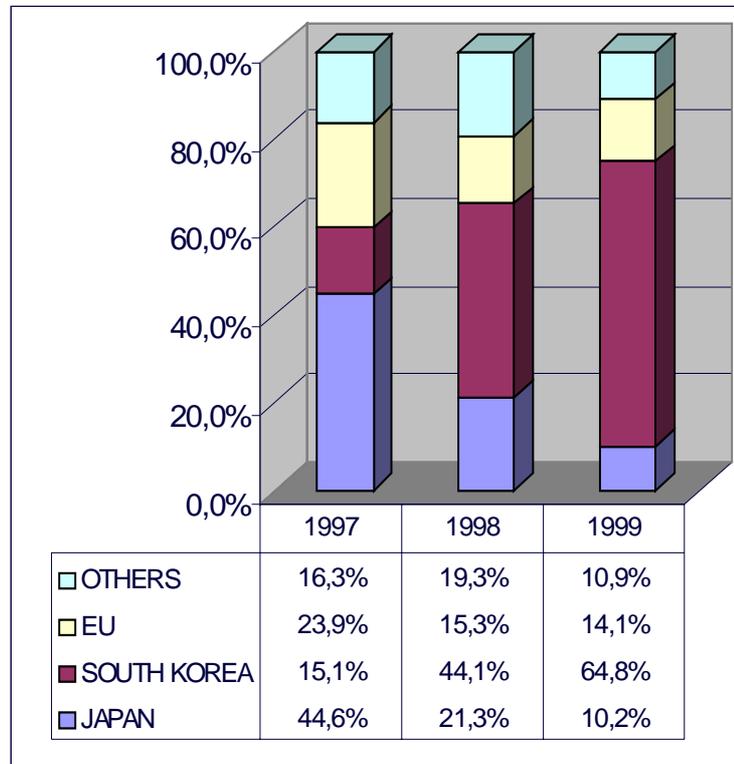
Alle anderen wichtigen Schiffstypen haben einen weiteren Preisverfall erlebt. Die Preise Ende 1999 liegen wieder unter den Jahresdurchschnittswerten für einige Schiffstypen (Massengutfrachter mit Kapabmessungen: 35 Mio. USD; Panamax-Massengutfrachter: 22 Mio. USD; Super-Rohöltanker (VLCC): 69 Mio. USD [Preise für Dezember 1999; Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor]).

2.3. Das Marktsegment der Containerschiffe

Wie im ersten Bericht erörtert, stellen Containerschiffe im gewerblichen Schiffbau nach der gewichteten Bruttotonnage (in cgt) das größte Marktsegment dar. Containerschiffe gehören seit Jahren zu den wichtigsten Erzeugnissen japanischer und europäischer Werften. Im ersten Bericht wurde außerdem festgestellt, daß koreanische

Werften seit 1997 erhebliche Anteile des Marktes für Containerschiffe erobern konnten. Dieser Trend hat sich fortgesetzt. Hinsichtlich des Marktsegments der Containerschiffe stellt sich folgende Situation dar:

Abb. 5 - Marktanteile der Neuaufträge für Containerschiffe in Prozent nach cgt, 1997 - 1999 (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)



Die Republik Korea hat ihre führende Stellung im Bau von Containerschiffen gefestigt und der EU und Japan weitere Marktanteile streitig gemacht. Sie hat auch Marktanteile von den „anderen“ Schiffbaunationen übernommen, zu denen Länder wie China, Taiwan und Polen gehören. Obwohl die meisten von der Republik Korea eroberten Marktanteile scheinbar zu Lasten japanischer Werften gehen, muß festgehalten werden, daß die meisten der betreffenden Aufträge von Reedern in der EU stammen. In der Zwischenzeit sind die Preise weiter gesunken, wie oben beschrieben, was zwei japanische Betreiber von Containerreedereien (K-Line und NYK) dazu veranlaßt hat, größere Aufträge nach Korea zu vergeben. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß japanische Schiffseigner traditionell Aufträge vorzugsweise im eigenen Land vergeben, zeigt dies deutlich, daß die niedrigen koreanischen Angebotspreise die Marktlage dramatisch verändert haben. Die Stellung der EU in diesem Marktsegment scheint kontinuierlich schwächer zu werden, wobei nur der Wertverlust des Euro um 20 % seit Januar 1999 gegengesteuert hat. Die Tatsache, daß der Yen im vergangenen Jahr aufgewertet wurde, hat die Probleme der japanischen Werften noch verschärft. Eine Aufwertung des Euro würde die Schiffbauindustrie in der EU schnell in eine ähnlich dramatische Lage bringen wie die Werften in Japan. Eine Aufwertung des koreanischen Won dagegen würde voraussichtlich nur dann zu einer Verschiebung der Marktanteile auf Kosten Koreas führen, wenn die koreanischen Werften gleichzeitig ihre Geschäftspraktiken änderten.

2.4. Schlußfolgerung

Die allgemeine Analyse des Marktes im zweiten Bericht der Europäischen Kommission bestätigt die Ergebnisse des ersten Berichts:

- Im Schiffbau bestehen Überkapazitäten. Es liegen jedoch keine übereinstimmenden Analysen seitens Japans und der EU auf der einen Seite und der Republik Korea auf der anderen über die Höhe dieser Überkapazitäten und deren Auswirkungen auf die Marktlage vor. In der „Vereinbarten Niederschrift“ gibt Korea jedoch erstmalig zu, daß das Problem angegangen werden muß.
- Der Kapazitätsausbau koreanischer Werften, insbesondere zwischen 1994 und 1996, ist der Hauptgrund für die dauerhafte und sich verschlimmernde Schieflage des Marktes. Obwohl drei im Schiffbau aktive koreanische Konzerne (Hyundai, Daewoo und Samsung) kürzlich angekündigt haben, daß sie ihre Schiffbauaktivitäten reduzieren wollen, um sich auf andere Sektoren zu konzentrieren und die Rentabilität des Konzerns zu steigern, bedeutet dies laut KSA nicht, daß es zu Einschnitten in der Produktionskapazität kommen wird. Zumindest was Hyundai Mipo angeht, scheint das Gegenteil der Fall zu sein, da die Reparaturkapazitäten zunehmend für den Schiffsneubau genutzt werden. Darüber hinaus wird Hyundai die Kapazitäten durch die Einbeziehung der angeschlagenen Werft Halla/Samho in die Schiffbauaktivitäten des Konzerns weiter ausbauen. Kürzlich wurde angekündigt, daß Samho das zweite Baudock wegen der starken Nachfrage nach bestimmten Schiffstypen wieder öffnen würde.
- Die Preise gingen insbesondere für die von koreanischen Werften angebotenen Schiffstypen zurück. Dadurch wird die Nachfrage stimuliert und die Verteilung der Marktanteile verschiebt sich nachhaltig zugunsten Koreas. Besonders bedeutsam ist die Verschiebung der Marktanteile im Bereich der Containerschiffe, wo Korea jetzt eine marktbeherrschende Stellung einnimmt, besonders bei den sehr großen und technologisch anspruchsvollen Schiffen.
- Die Erweiterung der koreanischen Kapazitäten ging zu Lasten aller anderen großen Schiffbauregionen, wobei Japan die größten Verluste hinnehmen mußte. Die Lage der Schiffbauindustrie in der EU bleibt kritisch, leichten Auftrieb geben nur die Hochkonjunktur bei den Kreuzfahrtschiffen, die vergleichsweise gute Auftragslage und die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar.

3. EINGEHENDE MARKTÜBERWACHUNG UND -ANALYSE

3.1. Studie über die Beobachtung des Schiffbaumarktes

Für die Erhebung der erforderlichen Daten greift die Europäische Kommission auf Berater zurück, deren in Ausarbeitung befindliche Studie ein Kostenaufschlüsselungsmodell für alle relevanten Kostenelemente sowohl der direkten Schiffsproduktion als auch der Schiffswerft generell definiert hat. Die Kostenelemente des Modells umfassen direkte Kosten (Material, Arbeitszeit, Ausrüstung usw.) und indirekte Kosten (Finanzierung des Schiffs und der Produktionsausrüstung, Auslegungskosten, Versicherungen usw.). Der kalkulierte Baupreis schließt außerdem eine Gewinnspanne von 5 % ein. Anhaltspunkte für das Kostenaufschlüsselungsmodell sind Anhang I des ersten Berichts zu entnehmen.

Das Kostenmodell enthält keine *Hochrechnung* der Schiffbaukosten in der EU, wie die koreanische Schiffbauindustrie und Regierung unterstellt haben. Vielmehr stellt das Modell eine methodische *Kostenaufstellung* für bestimmte Aufträge und bestimmte Werften dar. Vergleichsdaten, die die koreanische Schiffbauindustrie zu Lohnniveau, Gemeinkosten oder Produktivität der Werften zur Verfügung gestellt hat, bestätigen die im Kostenmodell verwendeten Schätzwerte. Beispiel: Während der koreanische Schiffbauverband KSA die durchschnittlichen Gemeinkosten für koreanische Werften bei 13 % der Betriebskosten ansetzt, verwendet das Kostenmodell für jede untersuchte Werft konkrete Zahlen, die zwischen 7,5 und 18 % liegen. Für die größeren koreanischen Werften liegen die Gemeinkosten schätzungsweise zwischen 10,2 und 10,9 % (also niedriger als vom KSA angesetzt).

Im Laufe der Studie werden weitere Informationen eingeholt und zur Überprüfung der früheren Kostenanalysen verwendet. Daher wurde die Kalkulation der neun im ersten Bericht untersuchten Aufträge überarbeitet, soweit dies erforderlich war, und die aktualisierten Ergebnisse sind nachfolgend angegeben. Schon im ersten Bericht wurde darauf hingewiesen, daß alle Parameter absolut „abgesichert“ sind, damit die für ein Vorhaben berechneten Kosten nicht in Frage gestellt werden können. Derzeit beinhaltet das Kostenmodell keine Bewertung der Inflationsauswirkungen, weil eine solche Bewertung höchst spekulativ für Aufträge wäre, die jetzt angenommen, aber erst in den kommenden Jahren ausgeführt werden (was für Schiffbauverträge typisch ist). Alle bestätigten Änderungen der Lohnkosten, Wechselkurse oder Schuldensituation der untersuchten Werften werden berücksichtigt. Dies betrifft besonders die Werften, die von Schuldenerlassen und Moratorien profitiert haben (z.B. Daewoo Heavy Industries oder Halla Engineering and Heavy Industries [jetzt unter dem Namen Samho Heavy Industries aktiv]).

Im Rahmen der Studie oder dieses Berichts wird nicht bewertet, ob Werften in der Republik Korea oder in anderen Ländern Asiens grundsätzlich rentabel sind. Da Konzernabschlüsse für koreanische Werften nur begrenzt verfügbar sind, ist eine dahingehende Aussage nahezu unmöglich. Die Annahme, daß die Fortsetzung des Betriebs koreanischer Werften ein Beweis für die Rentabilität ist, wäre jedoch genauso falsch, weil die wirtschaftliche Struktur in Korea im allgemeinen und der großen Konzerne im speziellen zahlreiche Möglichkeiten bieten, Verluste zu vertuschen. Die angemessene Umsetzung neu eingeführter Grundsätze des Rechnungswesens könnte jedoch zur Verbesserung der Transparenz beitragen. Eine Aussage zur allgemeinen Rentabilität ist nur für Unternehmen möglich, die

ausschließlich im Schiffbau aktiv sind und bei denen die Untersuchungen den gesamten Produktbestand (alle gebauten Schiffstypen) der Werft berücksichtigen. Dies ist der Fall bei Halla und Daedong Shipbuilding Co., beides Werften, die sich seit 1997 unter gerichtlicher Zwangsverwaltung befinden und seitdem keine Gewinne gemacht haben. Weitere Einzelheiten zu diesen beiden Werften enthält Anhang II des ersten Berichts.

3.2. Aktualisierung früherer Untersuchungen

Im Bericht KOM (1999) 474 endg. wurden die folgenden Aufträge, die von Werften in der Republik Korea ausgeführt wurden, untersucht:

- Kabelleger (Baureihe von 13 Schiffen), 9.280 cgt, ausführende Werft: Hyundai Mipo
- 3.400 TEU Containerschiff (Baureihe von 5 Schiffen), 27.750 cgt, ausführende Werft: Samsung Heavy Industries
- Ro/Ro-Fahrgastfäherschiff (Baureihe von 2 Schiffen), 25.200 cgt, ausführende Werft: Samsung Heavy Industries
- 6.800 TEU Containerschiff (2 Schiffe), 52.390 cgt, ausführende Werft: Hyundai Heavy Industries
- 3.500 TEU Containerschiff (2 Schiffe), 28.500 cgt, ausführende Werft: Halla Engineering and Heavy Industries
- Panamax-Massengutfrachter, 19.500 cgt, ausführende Werft: Halla Engineering and Heavy Industries
- Panamax-Massengutfrachter, 22.600 cgt, ausführende Werft: Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Produktentanker, 19.074 cgt, ausführende Werft: Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Super-Rohöltanker (VLCC), 47.100 cgt, ausführende Werft: Daewoo Heavy Industries

Die Ergebnisse der eingehenden Untersuchungen werden in der nachfolgenden Tabelle zusammengefaßt, die aktualisierten Zahlen sind fett hervorgehoben.

Tabelle 3 - Vergleich der Auftragspreise und der Baupreiskalkulation für ausgewählte Schiffsneubauten (aktualisiert)

	Mitgeteilter Auftragswert in Mio. US Dollar	Kalkulierter Baupreis in Mio. US Dollar	Gewinn / Verlust in Prozent des kalkulierten Baupreises	Kommentar
Kabelleger (Hyundai)	37,3	45,4	-17,84%	Preis von 31 Mio. USD wurde ebenfalls genannt. Falls bestätigt, beläuft sich der errechnete Verlust auf 31.7%.
Containerschiff 3.400 TEU (Samsung)	36	56,4	-36,17%	Preis von 33 Mio. USD wurde ebenfalls genannt. Falls bestätigt, beläuft sich der errechnete Verlust auf 41.5%.
Ro/Ro-Fahrgastfährschiff (Samsung)	69,5	90,9	-23,54%	
Containerschiff 6.800 TEU (Hyundai)	73,5	86,9	-15,42%	
Containerschiff 3.500 TEU (Halla)	38	52,3	-27,34%	
Panamax-Massengutfrachter (Halla)	18,9	31,8	-40,56%	
Panamax-Massengutfrachter (Daedong)	18,5	24,9	-25,70%	
Produktentanker (Daedong)	21,5	24,9	-13,65%	
Sehr großer Rohöltanker (VLCC) (Daewoo)	68,5	84,3 (86,3)	-18,74% (-21,11%)	Jüngste Finanzinformationen der Werft zeigen, dass sich der Schuldendienst, der durch diesen Auftrag abzudecken ist auf 18.0 Mio. USD beläuft, anstatt auf 16.0 Mio. USD.

Die koreanische Regierung und die koreanische Schiffbauindustrie haben hinsichtlich der Gültigkeit der Ergebnisse Kritik geäußert. Es wird behauptet, daß bei den meisten Aufträgen kein wirklicher Wettbewerb zwischen der EU und der Republik Korea bestehe, weil beide Seiten in verschiedenen Marktsegmenten aktiv wären. In Wirklichkeit kann dies auf die Preispolitik und die wettbewerbsverzerrenden Praktiken der Republik Korea zurückgeführt werden. Die oben genannten Aufträge wurden aber teilweise aus dem Grund ausgewählt, weil EU-Werften Angebote eingereicht, die Aufträge aber nicht erhalten hatten.

Seitens der Republik Korea wird außerdem behauptet, daß die Untersuchungen von falschen Schätzwerten ausgingen und die Wettbewerbsvorteile der koreanischen Werften nicht berücksichtigten (z.B. Lohnkürzungen, günstiger Wechselkurs zwischen

Won und USD, niedrigere Materialkosten). Diese Faktoren wurden sehr wohl unter Verwendung aktueller Daten berücksichtigt. Vom KSA zur Verfügung gestellte Zahlen zu geringeren Löhnen (minus 4 % zwischen 1997 und 1998) oder zum Abbau des Personalbestands (minus 3,2 % zwischen 1997 und 1998) sind entweder irreführend (1998 war ein besonderes Jahr für den Schiffbausektor in der Republik Korea, wie in Kapitel 2 und im ersten Bericht erläutert; die Löhne wurden 1999 angehoben, und es ist zweifelhaft, ob in den Zahlen der Republik Korea sämtliche Sonderzahlungen enthalten sind) oder nicht ausreichend, um die erheblichen Unterschiede zwischen Baukosten und Angebotspreisen zu erklären.

3.3. Neue analysierte Aufträge

Zusätzlich zu den neun für den ersten Bericht analysierten Aufträgen wurden für diesen Bericht 13 weitere Aufträge analysiert. Neun dieser Aufträge wurden sechs verschiedenen koreanischen Werften erteilt, vier Aufträge wurden vier Werften in der Volksrepublik China (VRC) erteilt. Die Kommission hat unter Berücksichtigung der allgemeinen Ziele dieses Vorhabens, der relativen Dringlichkeit der Angelegenheit sowie der Verfügbarkeit aussagekräftiger Vergleichsdaten für eine ausgewogene Auswahl der Fälle gesorgt. Die folgenden neuen Aufträge wurden analysiert:

- Massengutfrachter mit Kapabmessungen, 25.680 cgt, ausführende Werft: Halla (jetzt Samho Heavy Industries)
- Produkten-/Chemikalien-tanker, 22.597 cgt, ausführende Werft: Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Ro/Ro-Fahrgastfährschiff (Baureihe von 2 Schiffen), 22.500 cgt, ausführende Werft: Daewoo Heavy Industries
- Chemikalien-tanker (Baureihe von 2 Schiffen), 5.980 cgt, ausführende Werft: Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd.
- Panamax-Massengutfrachter (Baureihe von 4 Schiffen), 19.000 cgt, ausführende Werft: Daewoo Heavy Industries
- 5.514 TEU Containerschiff (Baureihe von 3 Schiffen), 42.835 cgt, ausführende Werft: Samsung Heavy Industries
- Flüssiggastanker (Baureihe von 2 Schiffen), 88.500 cgt, ausführende Werft: Hyundai Heavy Industries
- 5.500 TEU Containerschiff (Baureihe von 5 Schiffen), 43.875 cgt, ausführende Werft: Hyundai Heavy Industries
- 5.551 TEU Containerschiff (Baureihe von 2 Schiffen), 43.875 cgt, ausführende Werft: Hyundai Heavy Industries
- Super-Rohöltanker (VLCC) (Baureihe von 5 Schiffen), 46.800 cgt, ausführende Werft: Dalian New Shipyard, VRC
- Äthylen-Tanker (Baureihe von 2 Schiffen), 10.320 cgt, ausführende Werft: Jiangnan Shipyard Co. Ltd., VRC

- Ro/Ro-Papiertransporter (Baureihe von 6 Schiffen), 11.445 cgt, ausführende Werft: Jinling Shipyard, VRC
- Ro/Ro-Fahrgastfährschiff (Baureihe von 2 Schiffen), 27.000 cgt, ausführende Werft: Guangzhou Shipyard International, VRC

Nicht alle der ausgewählten Vorhaben sind bestätigte Aufträge, und in einigen Fällen ist auch die Finanzierung noch nicht gesichert, wodurch sich je nach Einzelfall höhere oder niedrigere Preise ergeben könnten. Die Europäische Kommission ist jedoch davon überzeugt, daß es sich bei den der Analyse zugrundeliegenden Informationen um die derzeit bestverfügbaren Angaben handelt.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse für die 13 genannten Aufträge zusammengefaßt:

Tabelle 4 - Vergleich der Auftragspreise und der Baupreiskalkulation für ausgewählte Schiffsneubauten

	Mitgeteilter Auftragswert in Mio. US Dollar	Kalkulierter Baupreis in Mio. US Dollar	Gewinn / Verlust in Prozent des kalkulierten Baupreises
Capesize Massengutfrachter (Halla/Samho)	32	47,25	-32,28%
Produkten-/Chemikaliertanker (Daedong)	24,5	29,5	-16,95%
Ro/Ro-Fahrgastfährschiff (Daewoo)	80	96,1	-16,75%
Chemikaliertanker (Il Heung)	10,5	12,3	-14,63%
Panamax Massengutfrachter (Daewoo)	22,5	27,3	-17,58%
5.514 TEU Containerschiff (Samsung)	55	69	-20,29%
Flüssiggastanker (Hyundai)	165	186	-11,29%
5.500 TEU Containerschiff (Hyundai)	54,3	64,2	-15,42%
5.551 TEU Containerschiff (Hyundai)	56	69,5	-19,42%
Rohöltanker (VLCC) (Dalian New)	70	76,1	-8,02%
Äthylentanker (Jiangnan)	22	nicht verfügbar*	-
Ro/Ro Papiertransporter (Jinling)	22	28,5	-22,81%
Ro/Ro-Fahrgastfährschiff (Guangzhou)	56	61,4	-8,8%

* Die Finanzdaten, die zur Ermittlung des Beitrags des Schiffs am Schuldendienst der Werft benötigt werden, lagen nicht vor. Die Gesamtbetriebskosten für diesen Auftrag werden bei 19,7 Mio. USD angesetzt, was eine gewisse Spanne für Schuldendienst und einen geringen Gewinn gibt. Daher scheint es, daß der Preis des Schiffes angemessen kalkuliert wurde.

Die Ergebnisse der oben angegebenen Untersuchungen stimmen mit den Ergebnissen aus dem ersten Bericht überein. Koreanische Werften bieten Schiffe nach wie vor zu Preisen an, die nicht kostendeckend sind. Tiefstpreise werden von den Werften angeboten, die sich in einer besonders schwierigen finanziellen Situation befinden (Daewoo, Halla / Samho und Daedong).

Der rigorose Wettbewerb zwischen Werften innerhalb der Republik Korea bleibt weiterhin ein Faktor, der die Preise niedrig hält. Da alle koreanischen Werften vor einem hohen Schuldenberg stehen und das Sicherstellen des Cash-flow unabdingbar für ihr Überleben ist, kann es sich keine dieser Werften erlauben, die Preise im Alleingang anzuheben. Wo der Wettbewerb innerhalb der Republik Korea begrenzt ist, z.B. wegen Lizenzvereinbarungen (wie im Fall des untersuchten Flüssiggastankers), halten die koreanischen Werften ein höheres Preisniveau (der Auftrag für den Flüssiggastanker wäre gemäß den Kostenkalkulationen zwar nicht gewinnbringend, würde aber auch keine wesentlichen Verluste erbringen).

Anscheinend fließen die Kosten für den Schuldendienst normalerweise nicht in die Preiskalkulationen ein. Die Preise werden auf einem Niveau angesetzt, das Schiffseigner praktisch dazu zwingt, Aufträge nach Korea zu vergeben, und die koreanischen Werften verlassen sich offenbar auf günstige Bedingungen für die Schuldentilgung. Da ein Großteil des Geschäftsbankensektors staatlich kontrolliert wird, ist es sehr wahrscheinlich, daß die koreanische Regierung einen entscheidenden Einfluß auf die Finanzgeschäfte bezüglich eines der größten Exportsektoren ihres Landes hat. Die Rolle der „Geschäftsbanken“ in der Republik Korea muß eingehender untersucht werden, wie der Fall Daewoo gezeigt hat. Um einen Bankrott der Unternehmensgruppe Daewoo zu verhindern, haben inländische Banken hohe Kreditausfälle hingenommen, und ausländische Gläubiger wurden unter Druck gesetzt, ihrem Beispiel zu folgen. Jüngsten Berichten zufolge wird die staatliche Korea Development Bank 37 % (andere Quellen sprechen von 60 %) der Vermögenswerte übernehmen, wenn Daewoo den Bereich Schiffbau abstößt. Dies käme de facto einer teilweisen Verstaatlichung der Schiffbauaktivitäten von Daewoo gleich.

Die Analyse der mit China geschlossenen Verträge ist wesentlich komplizierter. Dies liegt an der wirtschaftlichen Struktur und dem Fehlen von Marktgrundsätzen (siehe Anhang). Weitere Untersuchungen sind erforderlich, um einen besseren Einblick zu erhalten. Die vier vorgenommenen Untersuchungen vermitteln kein einheitliches Bild. Ein Angebot scheint eindeutig verlustbringend zu sein, möglicherweise wegen des technisch anspruchsvollen Baus der betroffenen Schiffe und der mangelnden Erfahrung der Werft auf diesem Gebiet. Die drei anderen Aufträge sind möglicherweise gewinnbringend, allerdings sind nicht alle Bedingungen der Aufträge vollständig bekannt. Im Fall der Super-Rohöltanker (VLCC) scheint ein Tauschvertrag Bestandteil des Vertrags zu sein (die National Iranian Tanker Company zahlt für die Schiffe teilweise durch Öllieferungen); die genauen Vertrags- und Zahlungsbedingungen für dieses Langzeitbauprogramm können sich nachhaltig auf die Rentabilität des Auftrags für die Werft auswirken.

3.4. Auswirkungen auf die EU-Werften

Wie bereits im ersten Bericht zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor wird mit negativen Auswirkungen auf die EU-Werften gerechnet, wenn der Auftragswert nicht kostendeckend ist und so niedrig liegt, daß der Auftrag für EU-Werften ohnehin nicht in Frage kommt. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Reeder seine Aufträge in der Vergangenheit an EU-Werften vergeben hat. Aber selbst dort, wo asiatische Mitbewerber bislang erhebliche Marktanteile besaßen, wird sich der depressive Charakter dieser Preispolitik auf den Markt insgesamt auswirken, und unter diesen Voraussetzungen könnte dies als schädigende Preisgestaltung aufgefaßt werden. Selbst wenn das Auftragsvolumen der EU-Werften von solchen Aufträgen nicht unmittelbar betroffen sein wird, wird sich dies allmählich auf den gesamten Markt auswirken und nachteilige Konsequenzen für den Schiffbau in der EU haben. Da die Anlagen und das Know-how für den Bau von Schiffen für Marktsegmente, in denen EU-Werften nicht mehr aktiv sind, in diesen Werften noch vorhanden sind, würde ein Preisanstieg es den betreffenden Werften ermöglichen, auch Verträge in diesen Marktsegmenten zu akquirieren.

Von den neun an koreanische Werften vergebenen Aufträgen, die in diesem Bericht behandelt werden, haben sechs spürbare Auswirkungen auf EU-Werften. Bei den anderen drei Aufträgen geht es um Schiffstypen, in denen EU-Werften in der Vergangenheit stark waren, die jetzt aber nur selten in Europa hergestellt werden. Die Kernpunkte der sechs Aufträge lassen sich wie folgt darstellen:

- Die Ro/Ro-Fahrgastfährschiffe, die von Daewoo Heavy Industries gebaut werden sollen, werden von einem italienischen Reeder, der zuvor keine Schiffe in der Republik Korea in Auftrag gegeben hat, auf dem Mittelmeer eingesetzt werden. Die Werft hat noch keine Erfahrung mit diesem Schiffstyp, und der Wettbewerb innerhalb der Republik Korea war überaus hart. Dies führte zu einem sehr niedrigen Preis, der um ca. 15 % unter dem günstigsten europäischen Angebot lag. Dieser Auftrag hat zudem Symbolcharakter für die Werft, weil das Marktsegment der Mittelmeerschiffe bislang in europäischer Hand war.
- Der Chemikaliertanker, der bei Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd. für einen norwegischen Reeder gebaut werden soll, ist ein kleineres Spezialschiff (mit nur 3,650 dwt). Die Werft war für diesen Schiffstyp nicht im Exportgeschäft aktiv und hat versucht, sich durch ein niedriges Angebot Zugang zum europäischen Markt zu verschaffen. Bislang war der Bau dieser Schiffe in der Hand kleiner spezialisierter EU-Werften, für die es schwierig ist, ihr Produktangebot zu diversifizieren.
- Der Auftrag für das 5.514 TEU Containerschiff für Samsung Heavy Industries wurde von einem deutschen Reeder erteilt. Das Schiff wird später von einem Betreiber einer größeren europäischen Containerreederei eingesetzt werden. Es handelt sich um eines der Post-Panamax-Containerschiffe, für die koreanische Werften aktiv Angebote einreichen, weil diese Aufträge für rentabler gehalten werden als Aufträge für Massengutfrachter oder Tanker.
- Flüssiggastanker sind hoch spezialisierte und teure Schiffe. Der Bau der Ladetanks und der Schiffsmaschinen erfordert beträchtliches Know-how, und EU-Werften waren in der Vergangenheit in diesem Marktsegment führend.

Zwischen 1990 und 1998 wurden 63 % aller Aufträge für Flüssiggastanker nach Japan vergeben, wobei die EU einen Marktanteil von 27 % innehatte und die Republik Korea einen Anteil von 10 %. Derzeit stellt sich die Verteilung der Aufträge für Flüssiggastanker folgendermaßen dar: 43 % für Japan und 57 % für die Republik Korea. Die EU hat keine Aufträge erhalten. Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, daß die Republik Korea in ein Marktsegment mit hohem Wert eindringt, das sich zuvor in japanischer und europäischer Hand befand. Obwohl der Auftrag geringfügige Gewinne einbringen könnte, ist die Gefährdung einer weiteren europäischen Marktnische besorgniserregend. Die gleiche Werft baut ähnliche Schiffe für die staatliche Korea Gas Corporation zu einem Preis von 212 Mio. USD. Der nicht koreanische Kunde zahlt im Vergleich dazu einen Preis von nur 165 Mio. USD.

- Die beiden Aufträge für Post-Panamax-Containerschiffe für Hyundai Heavy Industries (5.500 bzw. 5.551 TEU) wurden von einem japanischen und einem taiwanesischen Schiffseigner erteilt. Der Auftrag aus Japan geht eindeutig auf Kosten japanischer Werften (es handelt sich um den ersten Auftrag, den der Schiffseigner außerhalb Japans vergibt). Der taiwaneseische Schiffseigner hat seine Aufträge traditionell japanischen Werften und der China Shipbuilding Co. in Taiwan erteilt. Für seine Neubauten bei Hyundai wird eine Konstruktion von China Shipbuilding Co. verwendet werden, und die sich daraus ergebenden Gebühren erklären die höheren Baukosten im Vergleich zum japanischen Auftrag. Es ist zwar anzunehmen, daß diese beiden Aufträge selbst bei einem höheren Preisniveau an asiatische Werften vergeben worden wären, dennoch wären einige der technologisch fortschrittlichen EU-Werften harte Mitbewerber für diesen Schiffstyp, wenn die Preise die Baukosten angemessen widerspiegeln würden.

3.5. Schlußfolgerung

- Die von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie über die Beobachtung des Schiffbaumarktes führt weiterhin zu konkreten Ergebnissen. Das verwendete Kostenmodell ist zuverlässig und geeignet, die tatsächlichen Kosten für Schiffsneubauten in koreanischen Werften zu analysieren. Für die Volksrepublik China sind weitere Untersuchungen notwendig, um zu einem aussagekräftigen Ergebnis zu gelangen. Dies betrifft vor allem die Finanzlage chinesischer Werften.
- Die Kostenanalysen umfassen jetzt 22 Aufträge (18 wurden in die Republik Korea vergeben, 4 in die VRC) für 65 Schiffe (50 in Korea, 15 in der VRC) – ohne Optionen für zusätzliche Schiffe. Der kalkulierte Auftragswert beträgt 4,29 Mrd. USD (3,616 Mrd. USD in Korea und 0,674 Mrd. USD in der VRC).
- Keiner der untersuchten Aufträge für Schiffsneubauten, die an koreanische Werften vergeben wurden, hat sich als eindeutig gewinnbringend erwiesen, und es gibt jetzt weitere stichhaltige Anzeichen dafür, daß koreanische Werften Schiffsneubauten unter Kostenpreisen anbieten. In vielen Fällen decken die Preise noch nicht einmal die Betriebskosten, geschweige denn den Schuldendienst. Die Verluste liegen zwischen 11 % und 32 % des normalen Preises (kostendeckender Preis + 5 % Gewinnspanne). Die Aufträge, die an chinesische Werften vergeben wurden, lassen noch keine Schlußfolgerungen

zu: von den drei untersuchten Aufträgen scheinen zwei gewinnbringend und einer verlustbringend zu sein.

- Koreanische Werften visieren Aufträge in allen Marktsegmenten an, insbesondere für große Containerschiffe und andere hochwertige Schiffsbauten, aber auch für kleinere Spezialbauten. Damit bleibt den EU-Werften nur die Marktnische der Kreuzfahrtschiffe. Da viele europäische Werften in diesem Segment nicht aktiv sind, reicht ihnen das Auftragsvolumen oft nicht aus.
- Die Funktionsweise des Finanzsystems in der Republik Korea bleibt hinsichtlich der Finanzierung von Werften und Schiffbauprojekten undurchsichtig. Der Spielraum für staatliche Interventionen ist erheblich und große Teile des Bankensektors befinden sich in staatlichem Besitz, so daß ein Eingriff in finanzielle und organisatorische Fragen wahrscheinlich ist. Die Gewährung von Krediten und die Übernahme von Bürgschaften im Schiffbausektor entspricht nicht den in diesem Bereich international üblichen Geschäftsgepflogenheiten, und die bislang praktizierte Bewertung des Geschäftsrisikos scheint weder den Grundsätzen noch der Logik der Marktwirtschaft zu folgen.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Weltmarkt für Handelsschiffe befindet sich weiterhin in einer Krise. Das Angebot ist eindeutig höher als die Nachfrage, und nur wenig deutet darauf hin, daß sich an dieser Situation etwas ändern wird (z.B. durch rechtliche Rahmenbedingungen im Bereich der Schiffsicherheit, was den Neubau von Tankern fördern würde). Das Gegenteil ist wahrscheinlicher: alle koreanischen Werften setzen ihre Arbeit fort, auch die Werften, die sich seit 1997 unter Konkursverwaltung befinden. Darüber hinaus haben koreanische Werften angekündigt, zusätzlich zu der Umstellung von Reparaturwerften auf den Schiffsneubau stillgelegte Dockkapazitäten nutzen zu wollen. Die anstehende Umstrukturierung der angeschlagenen Unternehmensgruppe Daewoo scheint ebenfalls nicht zu einer Reduzierung der Kapazitäten zu führen. Es ist hervorzuheben, daß die Regierung der Volksrepublik China den Schiffsneubau und den Ausbau der Kapazitäten mit einer Sperre belegt hat, um weitere Überkapazitäten zu vermeiden.

Die vergleichsweise hohe Nachfrage nach Schiffen in den letzten 2 bis 3 Jahren hatte keine positiven Auswirkungen auf die Preise. Im Gegenteil sind die Preise für fast alle Schiffstypen weiter gefallen. Dies zeigt, daß die normalen Marktmechanismen im weltweiten Schiffbau nicht greifen. Der dauerhafte Preisverfall wird durch extrem niedrige Angebotspreise koreanischer Werften verursacht, die ursprünglich möglicherweise Marktanteile Japans und der EU anvisierten. Die jüngsten Entwicklungen haben jedoch gezeigt, daß der Wettbewerb innerhalb der Republik Korea, insbesondere hinsichtlich der Aufträge für große Containerschiffe, spürbare Auswirkungen auf die erzielbaren Preise hatte. Angesichts der aktuellen Preisniveaus sind die Werften in der EU und in Japan nicht wettbewerbsfähig.

Die eingehenden Kostenanalysen zeigen einmal mehr, welche Verluste koreanische Werften bereit sind hinzunehmen, um Marktanteile und Cash-flow zu sichern. Obwohl sich der Abstand zwischen tatsächlichen Kosten und Angebotspreisen verringert, liegen die berechneten Verluste immer noch zwischen 11 % und 32 % der Schiffbaukosten. Darüber hinaus werden von koreanischen Werften alle Marktsegmente mit Ausnahme von Kreuzfahrtschiffen anvisiert, so daß nur kleine inländische Aufträge und Spezialschiffsbauten für EU-Werften übrig bleiben.

Daher bestätigt dieser zweite Bericht der Europäischen Kommission zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor die Ergebnisse des ersten Berichts der Kommission.

Alle Möglichkeiten zur Lösung des Problems werden derzeit (wie vom Ministerrat auf der Versammlung vom 9. November 1999 gefordert) in Betracht gezogen. Die Kommission bemüht sich insbesondere um verbindliche Zusagen seitens der koreanischen Regierung bezüglich ihrer Nichteinmischung in die Finanzierung von Schiffbauaktivitäten. Nach mehreren Beratungsrunden haben die Europäische Kommission und die koreanische Regierung ihre Gespräche abgeschlossen und eine „Vereinbarte Niederschrift zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor“ am 10. April 2000 paraphiert. Diese vereinbarte Niederschrift behandelt das Einstellen der Subventionierung, die Bankentätigkeit, die finanzielle Transparenz (hinsichtlich der internationalen Grundsätze des Rechnungswesens), die Preispolitik und einen effektiven Beratungsprozeß. Das Gesamtziel ist die Förderung fairer und wettbewerbsorientierter Marktbedingungen auf dem Weltmarkt, ein gemeinsames

Vorgehen zur Stabilisierung des Marktes und damit die Anhebung der Schiffspreise auf ein Niveau, das wirtschaftlich tragbar ist.

Die im Zusammenhang mit der Marktbeobachtung durch die Europäische Kommission eingeholten Informationen haben der Schiffbauindustrie in Europa genügend Material geliefert, um im Rahmen der Verordnung über Handelshemmnisse eine Beschwerde einzureichen. Die Industrie hat kürzlich angekündigt, daß sie eine solche Beschwerde einreichen will. Daher wird die Europäische Kommission den Markt weiter beobachten.

Gespräche mit IWF-Vertretern haben noch nicht zu Ergebnissen geführt, die den unfairen Wettbewerbspraktiken der koreanischen Werften ein Ende setzen könnten. Es ist hervorzuheben, daß Korea die IWF-Darlehen vorzeitig zurückzahlt und es dem IWF damit nur begrenzt möglich ist, Einfluß auf die Politik Koreas zu nehmen.

Es wird empfohlen,

- weiterhin Druck auf die Republik Korea auszuüben, damit das Land die „Vereinbarte Niederschrift“ vollständig umsetzt und auf eine Verbesserung der Marktlage hinarbeitet, insbesondere bezüglich der Preisniveaus und der Kapazitäten für den Schiffsneubau;
- die Bestimmungen der „Vereinbarten Niederschrift“ vollständig zu erfüllen, sobald sie in Kraft getreten sind, und bei Bedarf den Beratungsprozeß auszulösen;
- weitere und ausführlichere Informationen zu möglicherweise schädigenden Preispraktiken und anderen nicht marktkonformen Geschäftspraktiken einzuholen, um – falls erforderlich – eine Beschwerde im Rahmen der Verordnung über Handelshemmnisse einzureichen und zu unterstützen;
- den IWF über die Ergebnisse zu informieren und die zugesagte Umstrukturierung des Sektors in der Republik Korea genau zu beobachten und zu bewerten;
- die Schiffbauindustrie in der EU zu ermutigen, ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern.

5. LISTE DER TABELLEN UND GRAPHIKEN

Abb. 1 - Fertiggestellte Schiffe 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region.....	Seite 9
Abb. 2 - Auftragslage 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region.....	Seite 10
Abb. 3 - Neuaufträge 1997-1999 in Mio. cgt und nach Region	Seite 11
Abb. 4 - Marktanteile bei Neuaufträgen	Seite 12
in Prozent und nach cgt, 1997 - 1999	
Tabelle 1 - Entwicklung der Preise für neu gebaute Schiffe	Seite 13
(Jahresdurchschnittswerte in Mio. USD)	
Tabelle 2 - Entwicklung der Preise für neu gebaute Schiffe	Seite 14
(jährliche Änderung in Prozent)	
Abb. 5 - Marktanteile der Neuaufträge für Containerschiffe.....	Seite 15
in Prozent nach cgt, 1997 - 1999	
Tabelle 3 - Vergleich der Auftragspreise und der Baupreiskalkulation	Seite 19
für ausgewählte Schiffsneubauten (aktualisiert)	
Tabelle 4 - Vergleich der Auftragspreise und der Baupreiskalkulation	Seite 21
für ausgewählte Schiffsneubauten	

6. VERWEISE

Bericht der Europäischen Kommission an den Ministerrat zur Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor, KOM (1999) 474 endg.

Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau, ABl. L 202 vom 18.07.1998, S. 0001 - 0010

Verordnung (EG) Nr. 3286/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Festlegung der Verfahren der Gemeinschaft im Bereich der gemeinsamen Handelspolitik zur Ausübung der Rechte der Gemeinschaft nach internationalen Handelsregeln, insbesondere den im Rahmen der Welthandelsorganisation vereinbarten Regeln, ABl. L 349 vom 31.12.1994, S. 0071 - 0078

ANHANG: DIE SCHIFFBAUINDUSTRIE IN DER VOLKSREPUBLIK CHINA

Die Schiffbauindustrie in China ist breit gefächert, aber die meisten Werften sind in staatlicher Hand, vor allem in der Hand der staatlichen Schiffbaugesellschaft CSSC (China State Shipbuilding Corporation). Staatliche Unternehmen veröffentlichen keine ausführlichen Bilanzen, und es ist fraglich, ob die einzelnen Werften überhaupt über ihre tatsächlichen Kosten im Bilde sind. Viele der staatlichen Werften haben eine breite Produktpalette, und eine Analyse der betreffenden Aktivitäten ist selbst vor Ort schwierig.

1999 erlebte die CSSC eine durchgreifende Umstrukturierung, weil die Schiffbauindustrie sich nicht erwartungsgemäß entwickelte. Noch vor wenigen Jahren galten chinesische Werften als weltweite Bedrohung, die aber im großen und ganzen nicht eingetreten ist. Löhne und Kosten sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen, ohne daß die nötige Leistungssteigerung zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit erreicht wurde. Die Schiffbauindustrie ist durch einen zu hohen Personalbestand und schwache Leistung gekennzeichnet, und die Gesamtkosten für den Bau eines Schiffes in China werden von einigen Analysten höher angesetzt als die Baukosten in Japan und der Republik Korea.

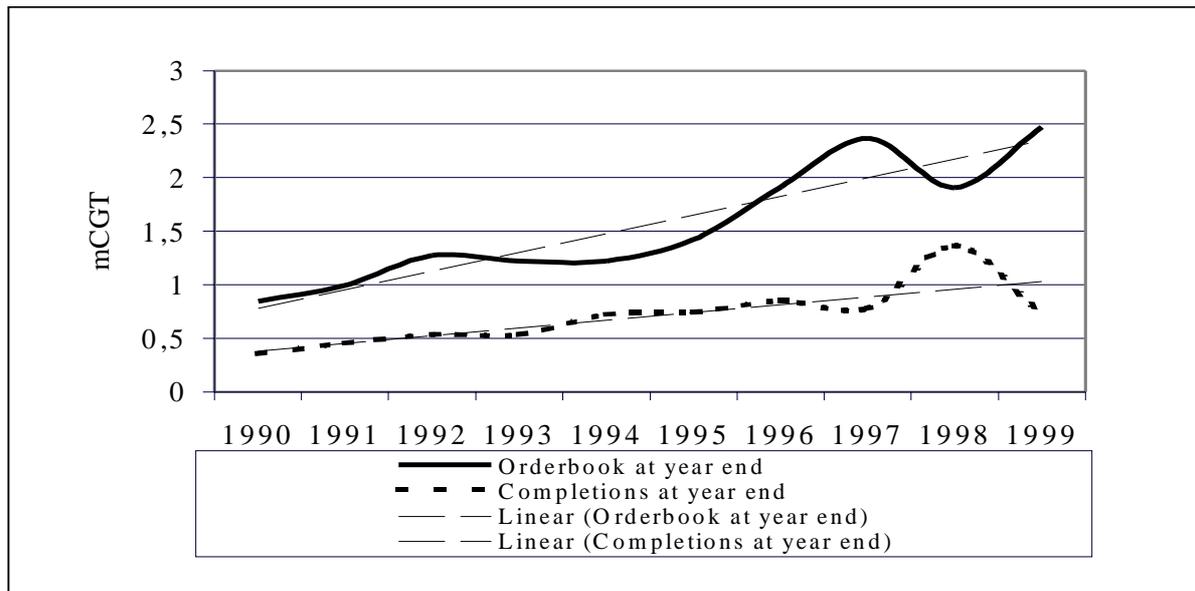
1996 erklärte es die CSSC zu ihrem Ziel, den weltweiten Marktanteil bis zum Jahr 2000 von 5 % auf 10 % zu verdoppeln und einen Exportwert zwischen 1,2 und 1,5 Mrd. USD zu erreichen. 1999 betrug der tatsächliche Anteil nach gt und cgt 7 %, obwohl das Umsatzziel möglicherweise erreicht wurde. Dies wird in der folgenden Tabelle anhand von Zahlen des chinesischen Verbands der Schiffbauindustrie (Chinese Shipbuilding Industry Association) verdeutlicht.

Tabelle A.1 - Aufträge für Schiffsneubauten in chinesischen Werften (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)

	1997	1998	1999
Exportaufträge	2,07 Mio. dwt	1,712 Mio. dwt	4,48 Mio. dwt
Gesamtaufträge	2,29 Mio. dwt		8,55 Mio. dwt
Exporterlös	1,5 Mrd. USD	1,73 Mrd. USD	1,8 Mrd. USD

Zwischen Ende 1996 und 1999 stieg das Auftragsvolumen von 1,4 Mio. cgt auf 2,5 Mio. cgt an, das ist eine Zunahme von fast 80 %. Dies verdeutlicht das folgende Diagramm, in dem die Auftragslage und die fertiggestellten Schiffe seit 1990 nach cgt dargestellt sind.

Abb. A.1 - Auftragslage und fertiggestellte Schiffe in chinesischen Werften (Quelle: Lloyd's Register of Shipping)



Die Verbesserung der Auftragslage sieht zwar beeindruckend aus, muß aber im Zusammenhang gesehen werden. China hat eine große Schiffbauindustrie (es wird angenommen, daß es insgesamt über 800 Werften gibt, einschließlich Reparaturwerften), die Auftragslage ist aber nur geringfügig besser als die von Italien (2,1 Mio. cgt) oder Deutschland (2,0 Mio. cgt). Sie bleibt weit hinter den vollen Auftragsbüchern der Republik Korea (10,6 Mio. cgt) und Japans (8,6 Mio. cgt) zurück. Die Schiffbauindustrie braucht noch Jahre, um wirklich zu der Bedrohung zu werden, für die sie von vielen gehalten wird.

Abb. A1 zeigt deutlich die unterschiedlichen Steigerungsraten bei Auftragseingang und Schiffbauproduktion. Für den angegebenen Zeitraum zeigt die Linie für die Entwicklung der Auftragslage ein Wachstum von 17,5 % pro Jahr, die Linie für die Schiffbauproduktion dagegen nur ein Wachstum von 7,2 %. Daraus läßt sich die Schlußfolgerung ziehen, daß die Fähigkeit zur Erhöhung der Schiffbauproduktion hinter der Fähigkeit zur Erhöhung des Auftragseingangs herhinkt, was die Kapazitätserweiterung der Schiffbauindustrie behindert. Der zunehmende Druck auf die Werften durch die steigende Zahl der unerledigten Aufträge und die wachsenden Lagerbestände wird vermutlich zu Produktionsproblemen führen.

In den vergangenen Jahren hat eine erhebliche Erweiterung der Kapazitäten durch den Bau neuer Werftanlagen und die Modernisierung bestehender Anlagen stattgefunden. Die neuen Werften haben wegen der schwierigen Marktbedingungen und besonders wegen der niedrigen Preise Probleme, Aufträge zu akquirieren. Ein gutes Beispiel ist die neue Werftanlage in Dalian für den Bau von Supertankern (VLCC), die gerade ihren ersten VLCC-Auftrag erhalten hat, obwohl sie schon seit Jahren versucht, auf dem Markt Fuß zu fassen. Der Vorsitzende der neuen Werft in Dalian hat sich für die Abwertung des Yuan stark gemacht, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und seiner Werft zu Aufträgen zu verhelfen. Die Schwierigkeiten haben die Kapazitätsausweitung jedoch nicht gestoppt, vielmehr wurde vorgeschlagen, in Wai Gao Qiao eine der größten Werftanlagen der Welt zu bauen. Es ist bekannt, daß sich fünf größere Vorhaben für neue Werftanlagen im Bau und weitere fünf in Planung befinden.

Investitionen in neue Technologien haben nicht zum Erreichen der gesetzten Ziele beigetragen. Viele Werften haben Fließbänder und eine neue Bauausrüstung installiert. Die

Werften sind jedoch noch nicht auf dem Stand der Technik, um eine technologisch anspruchsvolle Ausrüstung verwenden zu können. Versuche, durch den Kauf einer neuer Ausrüstung die Kosten zu senken, sind zum Scheitern verurteilt. Eine neue Ausrüstung löst nicht die Probleme von zu hohem Personalbestand und Mißmanagement, die Hauptursachen für die geringe Leistung im chinesischen Schiffbau.

Die Schiffbauindustrie in China ist allgemein durch Arbeitsmangel gekennzeichnet und hat Schwierigkeiten, neue Aufträge zu akquirieren. Daher sind chinesische Werften vom aggressiven Ausbau der Kapazitäten koreanischer Werften ebenso betroffen wie Werften in Europa und Japan. Aber auch ohne den Wettbewerb aus der Republik Korea würde es den chinesischen Werften wegen der mangelnden Effizienz wahrscheinlich an Aufträgen fehlen.

Die 1996 gesetzten Ziele hinsichtlich der Entwicklung der Schiffbauindustrie wurden in einem weiteren für die Kostenanalyse wichtigen Punkt nicht erreicht. 1996 wurde angekündigt, daß bis zum Jahr 2000 80 % der für den Schiffbau in chinesischen Werften verwendeten Ausrüstung im Land beschafft werden würde. Dies ist nicht der Fall, vielmehr ist der tatsächliche Einsatz chinesischer Ausrüstung sehr begrenzt. Selbst beim Bau von Schiffen für inländische Eigner wird wegen der schlechten Qualität der chinesischen Ausrüstung in hohem Maß importiertes Material verwendet, auch wenn die Importsteuern dies bis zu einem gewissen Grad verhindern.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Schiffbauindustrie in China Turbulenzen ausgesetzt ist. Daher schlägt die chinesische Regierung Maßnahmen vor, mit denen den Problemen begegnet werden kann. Die chinesische Regierung hat kürzlich Maßnahmen zur Unterstützung der Schiffbauindustrie vorgeschlagen, die sicherstellen sollen, daß Schiffe für den Einsatz im eigenen Land in chinesischen Werften gebaut werden, wobei Steuern und Zölle abgeschafft werden, mit denen Schiffe und Ausrüstung zuvor belegt waren. Die Schiffbauindustrie wird ihr tatsächliches Potential jedoch erst dann erreichen können, wenn die grundlegenden Effizienzprobleme angegangen werden.

Umstrukturierung der CSSC

Die CSSC wurde 1982 mit dem Ziel gegründet, die Werften zu betreiben, die früher unter dem 6. Maschinenministerium (6th Machinery Ministry) und dem Ministerium für Kommunikation (Ministry of Communications, MOC) zusammengefaßt waren. Das MOC blieb für einige kleinere Werften zuständig, die im Bau von Küstenschiffen und in der Schiffsreparatur aktiv sind, während die CSSC die Verwaltung der Hauptsektoren der Schiffbauindustrie übernahm.

Obwohl keine Bilanzen veröffentlicht werden, wurde bestätigt, daß die Umstrukturierung der staatlichen Schiffbauindustrie im wesentlichen durch schwere Verluste ausgelöst wurde, die seit dem Eintreten Chinas in den internationalen Markt zu Beginn der achtziger Jahre aufgetreten sind. Die Hauptgründe für die derzeitige Lage sind (nach Meinung der chinesischen Behörden):

- geringe Produktivität aufgrund der zentralisierten Organisation;
- Mißmanagement;
- ineffiziente Planung;
- mangelnde Kenntnis der internationalen Praktiken;

- Korruption.

Die Deckung der Verluste war die Hauptform der Subventionen an die Schiffbauindustrie in China, und die Regierung hat erkannt, daß sie zur Erreichung der Ziele wirtschaftliche Prozesse einführen muß. In gewisser Weise steht dies im Widerspruch zur Ideologie, z.B. dazu, daß kein Personal abgebaut werden darf, und es ist noch ein langer Weg, bis die Ziele der Schiffbauindustrie erreicht werden. Aufklärungsarbeit ist auch hinsichtlich des Verständnisses wirtschaftlicher Aktivitäten erforderlich, besonders in staatlichen Unternehmen. Beispielsweise ist es allgemein üblich, Fremdarbeiter zu Niedriglöhnen unter Vertrag zu nehmen, anstatt teurere interne Arbeitskräfte einzusetzen, selbst wenn der eigene Personalbestand unterbeschäftigt ist.

Bis Mitte letzten Jahres wurde die staatliche Schiffbauindustrie vor allem, wenn auch nicht ausschließlich, von dem Koloß CSSC kontrolliert. Die Schiffbauindustrie wurde im wesentlichen von öffentlichen Bediensteten als Abteilung der Regierung verwaltet. Nach der Umstrukturierung wird die Schiffbauindustrie in die beiden folgenden Hauptgruppen unterteilt:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC – Schiffbaugesellschaft für Südchina, der Werften in Guangdong, Jiangxi, Anhui und Shanghai angehören);
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC – Schiffbaugesellschaft für Nordchina, der Werften in Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi und Liaoning angehören).

Diese Gesellschaften sind letztlich der chinesischen Regierung gegenüber verantwortlich und werden vom Ausschuß für Wissenschaft, Technologie und Verteidigung (Committee of Science, Technology and National Defence) überwacht. Die größere der beiden Gesellschaften ist die in Beijing ansässige CSIC mit einem Gesellschaftsvermögen von 9,5 Mrd. Yuan (ca. 1,15 Mrd. USD). Die CSIC umfaßt achtundvierzig Unternehmen der Schiffbauindustrie, einschließlich Dalian, Dalian New, Qingdao Behei, Liaoning Shipyard und Tianjin Shipbuilding Corporation. Die CSIC betreibt außerdem achtundzwanzig Unternehmen aus den Bereichen, Wissenschaft, Konstruktion und Forschung.

Das Gesellschaftsvermögen der CSSC wird auf 6,4 Mrd. Yuan (ca. 0,8 Mrd. USD) geschätzt. Sie umfaßt dreißig Unternehmen der Schiffbauindustrie, einschließlich Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Guangdong Shipping und Shanghai Global Container.

Der größte Vorteil der Umstrukturierung liegt in der Unterteilung der Schiffbauindustrie in besser verwaltbare Gruppen. Der größte Nachteil ist die Einführung des Wettbewerbs zwischen den einzelnen Gruppen, und es ist noch völlig unklar, wie dieses Problem gelöst wird. Die Reformen teilen die Schiffbauindustrie entlang einer Nord/Südlinie. Während den beiden Gruppen die Verantwortung für die Verwaltung und Vermehrung der Vermögenswerte übertragen wurde, obliegen die Entscheidungen über das Produktangebot und die Preispolitik den einzelnen Unternehmen. Die Dachorganisationen schließen keine Verträge für die Mitglieder ab und greifen nur dann in den laufenden Geschäftsbetrieb ein, wenn eine Aktivität als schädlich für die Schiffbauindustrie als Ganzes angesehen wird.

Außerhalb der beiden Hauptgruppen werden einige gewerbliche Werften (vor allem kleinere und lokale Werften) von den folgenden Organisationen kontrolliert:

- Schiffswerften, die dem MOC unterstehen;

- lokale Werften, die von den Provinzregierungen in Jiangsu and Fujian betrieben werden;
- Joint-venture-Werften (Kawasaki-COSCO, Raffles-Shangdong und Samsung-Ningbo).

Darüber hinaus gibt es einige Werften, die sich in privater Hand befinden, z.B. Guangzhou Shipyard International. Die Regierung gibt die Kontrolle nur ungern auf und steht Privatisierung und Verkäufen sowie Joint-ventures skeptisch gegenüber, da sie in der Vergangenheit schlechte Erfahrungen damit gemacht hat.

Im wesentlichen gibt es in China drei Schiffbauzentren. Ca. 50 % der Schiffbauproduktion konzentriert sich auf Werften in der Region von Shanghai. Zur Zeit können Werften in Shanghai wegen der beschränkten Brückendurchfahrthöhe auf dem Huang Pu nur Schiffe in der Größenordnung der Panamakanalabmessungen (Panamax) bauen. Diese Beschränkung ist der Hauptgrund für den Bau der neuen Werftanlage in Wai Gao Qiao, dort gibt es keine durch den Fluß auferlegten Beschränkungen. Dalian ist das zweitwichtigste Zentrum und wurde als Standort für die erste VLCC-Werft des Landes gewählt. Guangzhou ist das dritte wichtige geographische Zentrum. Weitere Werften befinden sich an verschiedenen Standorten über das ganze Land verteilt. Die geographische Verteilung der Werften ist hinsichtlich der Kosten von Bedeutung, da die Kosten in China von Region zu Region sehr unterschiedlich sind. Die Standorte mit den höchsten Kosten des Landes sind Shanghai und Guangzhou.

Die Kostenbasis im chinesischen Schiffbau

Lohnkosten, Arbeitspraktiken und Leistung

China wurde lange als Land mit niedrigen Kosten angesehen, insbesondere in bezug auf die Löhne. Dieser Vorteil wurde jedoch in den letzten Jahren durch gestiegene Löhne und Lebensstandards ausgehöhlt. Die Inflation stieg steil an. Zwischen 1980 und 1998 stiegen die Durchschnittslöhne im produzierenden Gewerbe landesweit jährlich um 16 % an (Quelle: Statistisches Jahrbuch Chinas). Dies ist ein absoluter Anstieg von über 400 % zwischen 1988 und 1998.

Der Lohnanstieg ist jedoch nicht einheitlich, sondern schwankt stark von Region zu Region. Beispielsweise sind die Durchschnittseinkommen in Shanghai um ca. 90 % höher als die Einkommen in Liaoning. Die Unterschiede zwischen verschiedenen Unternehmenstypen (staatliche Unternehmen, Joint-ventures, private Unternehmen und ausländische Unternehmen in chinesischer Hand) sind ebenfalls sehr groß. Unternehmen mit Auslandsbeteiligung zahlen mit die höchsten Löhne.

Weiterhin besteht ein großer Unterschied zwischen ländlichen und Ballungsgebieten. 1996 zum Beispiel waren die Durchschnittslöhne in den Ballungsgebieten fast viermal so hoch wie in ländlichen Gebieten.

Eine offizielle Produktivitätsstatistik für die chinesische Industrie als Ganzes liegt nicht vor. Statistische Zahlen zu der Pro-Kopf-Leistung in acht wichtigen Industriezweigen sind jedoch verfügbar (Quelle: Statistisches Jahrbuch Chinas), nach denen die Produktivität in den letzten zehn Jahren um nur ca. 3 % jährlich zugenommen hat. Die Zunahme der Produktivität hinkt also beträchtlich hinter dem Anstieg der Kosten her, was zu einer Erhöhung der Produktionspreise geführt hat.

Infolge dieser wirtschaftlichen Veränderungen und des gestiegenen Lebensstandards, insbesondere in den Ballungsgebieten, sind die Kosten und Preise in den letzten zwanzig Jahren gestiegen. Der durchschnittliche jährliche Anstieg im Index der Verbraucherpreise zwischen 1988 und 1998 betrug 8 % (Quelle: Statistisches Jahrbuch Chinas). Die Durchschnittszahlen zeigen jedoch wiederum nicht die massiven Unterschiede zwischen ländlichen und Ballungsgebieten; in Ballungsgebieten betrug der jährliche Anstieg im gleichen Zeitraum 10 %. Die Verbraucherpreise sind zwischen 1988 und 1998 absolut auf das 2,5fache gestiegen. In letzter Zeit hat der Anstieg wegen des stärker gewordenen Wettbewerbs nachgelassen. 1998 wurde der erste Preisrückgang verzeichnet, die Verbraucherpreise sind allgemein um 3 % gesunken. Die Ballungsgebiete erlebten eine geringere Preissenkung, sie betrug dort nur 1 %.

Die Preise ab Werk für Industriegüter sind infolge der höheren Kosten ebenfalls gestiegen. In den zehn Jahren zwischen 1988 und 1998 sind die Preise ab Werk um fast 100 % gestiegen, durchschnittlich um 9,3 % jährlich (Quelle: Statistisches Jahrbuch Chinas).

Chinesische Werften beschäftigen im allgemeinen sehr viele Arbeitskräfte. Eine typische traditionelle Werft beschäftigt zwischen 9000 und 12000 Personen. Nicht alle Arbeitskräfte sind im Schiffbau beschäftigt, da viele Werften über ein breites Produktangebot verfügen, obwohl es sich trotz dieser Tatsache um Großwerften im modernen Sinne handelt. Leerlaufzeiten sind im allgemeinen sehr hoch (nach jüngsten Angaben ca. 17 % der bezahlten Stunden in einer der produktiveren Werften); wird dabei noch die Ineffizienz berücksichtigt, bedeutet dies, daß chinesische Werften im allgemeinen einen zu hohen Personalbestand haben. Abhilfe ist nicht in Sicht, da es nach den Bestimmungen des Arbeitsrechts nicht möglich ist, Personal zu entlassen. Das derzeitige Ausmaß der Überbesetzung ist von der Auftragslage abhängig. Wird davon ausgegangen, daß der Personalbestand bei der derzeitigen relativ guten Auftragslage angemessen ist, zeigt die Analyse, daß staatliche Werften einen doppelt so hohen Personalbestand aufweisen, wie in den letzten Jahren erforderlich war. Die Überbesetzung wird noch durch den allgemein üblichen Einsatz von Fremdarbeitern zu Niedriglöhnen verschärft (normalerweise zu ca. 60 % der Kosten, die der Einsatz interner Arbeitskräfte verursachen würde), die anstelle der teureren Werftarbeiter eingesetzt werden, damit die direkten Kosten der Verträge geringer ausfallen. Dies geschieht oft, ohne daß das eingesparte Personal abgebaut wird.

Materialkosten

China ist ein führender Stahlproduzent, und der meiste weiche und hochfeste Stahl wird im Land beschafft. Edelstahl kann aus Japan oder der Republik Korea importiert werden. Die Stahlpreise sind während der letzten zehn Jahre in China stetig um durchschnittlich 6 % jährlich angestiegen. Der aktuelle Preis für Stahl der Güteklasse A, der im Schiffbau verwendet wird, liegt wahrscheinlich über dem Preis, zu dem Stahl bei einem koreanischen Stahlwerk eingekauft werden könnte. Unter der Zentralverwaltung werden Werften jedoch oft angehalten, bei einheimischen Stahlwerken einzukaufen, manchmal sogar unabhängig davon, ob der Stahl benötigt wird oder nicht. Infolgedessen stehen viele der traditionellen staatlichen Werften vor Überbeständen in ihren Stahllägern.

Die Bemühungen, den Anteil der im Land produzierten Ausrüstung für in China gebaute Schiffe zu erhöhen, sind bislang fehlgeschlagen. Die in China hergestellte Ausrüstung ist zwar billig, wird aber von den meisten Schiffseignern (einschließlich chinesischer Eigner) als nicht ausreichend zuverlässig angesehen; vielmehr gefährdet die Verwendung dieser Ausrüstung ernsthaft die Wiederverkaufswerte. Aus diesem Grund wird ein Großteil der Ausrüstung importiert. Vorzugsweise wird Ausrüstung aus Europa und Japan importiert,

Importe aus der Republik Korea sind mit Ausnahme der Schiffshauptmaschinen begrenzt. Untersuchungen zur Bewertung der genauen Höhe der Kostenvorteile an chinesischen Werften sind im Gang. Die derzeit vorliegenden Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, daß auf dem einheimischen Markt beschaffte Ausrüstung um 30 % billiger ist als importierte. Deren Einsatz ist jedoch begrenzt, es handelt sich vor allem um Grundausrüstung und unter Lizenz gebaute Ausrüstung.

Zinssätze

Ziel der Regierung ist es, ein Wirtschaftswachstum von jährlich ca. 8 % zu halten. Die Regierung versucht, günstige Wirtschaftsbedingungen zu schaffen, einschließlich der Einleitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verbraucherausgaben und zum Ausbau der Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Preise leicht gefallen sind, hat die People's Bank of China (PBC) die Zinssätze in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesenkt. Die Zinssätze für Kapitaldarlehen für staatliche Unternehmen sind seit Ende 1996 von 10 % auf ca. 6 % gefallen. Im Januar 2000 lagen die Sätze der PBC für Betriebskapital bei 5,85 % bei einer Laufzeit von 12 Monaten und bei 5,60 % bei einer Laufzeit von 6 Monaten. Die Zinssätze für private Unternehmen beinhalten einen Aufschlag von ca. 30 Punkten und liegen derzeit bei ca. 7,25 %.

Wechselkurse

Die Wechselkurse sind in den letzten Jahren konstant geblieben, der Kurs zwischen USD und Yuan schien fast fest zu sein. Insgesamt ist der Yuan jedoch gegenüber dem Dollar leicht aufgewertet worden, was die Wettbewerbsfähigkeit weiter gemindert hat. Die Wechselkursentwicklung hat – zumindest in bezug auf den Dollar – in puncto steigende Kosten nur wenig gebracht, obwohl die Exportindustrie (einschließlich der Schiffbauindustrie) auf eine Abwertung gedrängt hat. Die negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sind noch gravierender, wenn der Yuan den Währungen Japans und der Republik Korea gegenübergestellt wird.