



Europäischer Metallgewerkschaftsbund
Fédération Européenne des Métallurgistes
European Metalworker's Federation

Zukunft der maritimen Wirtschaft in Europa Zukunft ist Meer

*verabschiedet vom 100. EMB Exekutivausschuss
Luxemburg, 7./8. Juni 2005*

I. Bestandsaufnahme

Die maritime Wirtschaft ist ein europäischer Schlüsselsektor für die Beschäftigung und Wertschöpfung, für Innovationen und Infrastrukturentwicklung. Seeverkehr, Transport und Umschlag von Gütern über die Weltmeere und an den europäischen Küsten entlang, die damit verbundenen logistischen Dienstleistungen sowie die Nutzung maritimer Ressourcen sind für die europäische Industrie von existenzieller Bedeutung. Die maritime Wirtschaft stellt unter industrie- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten einen der bedeutendsten Sektoren für Europa dar. Dies gründet sich auf

- die Notwendigkeit, ein integriertes europäisches Verkehrssystem aufzubauen;
- einen Beitrag der maritimen Wirtschaft zur ökologischen Erneuerung des Wirtschaftssystems zu liefern;
- die industriepolitische Zukunftsbedeutung des maritimen Sektors.
- die beschäftigungspolitische Bedeutung reicht weit über die Küstenregionen Europas hinaus.

Die maritime Wirtschaft in Europa war in den vergangenen Jahren allerdings tiefgreifenden strukturellen Veränderungen und einem verschärften internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt.

- Das scheinbar unaufhaltsame Wachstum der PKW- und LKW-Verkehre bestimmte die Entwicklung der letzten Jahrzehnte. Die Verkehrspolitik gab über Jahrzehnte beim Straßenverkehr sowie beim Güterverkehr als auch beim Personenverkehr Priorität. Unzureichende und unterschiedliche Anrechnungen von Wegekosten und externen Kosten sowie die Schnittstellenprobleme der einzelnen Verkehrsträger benachteiligen den Seeverkehr.
- Der Schifffahrt ist im Welthandel das bedeutendste Transportmittel. Allerdings hat die Zunahme des innereuropäischen Handels zu einem überproportional Anwachsen des landgebundenen Verkehrs geführt. Hierzu trug auch die im Welthandel zu beobachtende Tendenz zu kleineren und höherwertigen Gütern bei, die schnellere Verkehrsträger und damit besonders den Straßenverkehr begünstigten.

- Das Interesse der exportorientierten Unternehmen an möglichst niedrigen Transportkosten im Welthandel begünstigte das Wachstum der internationalen Handelsflotte. Größere und leistungsfähige Schiffe waren die Basis des expandierenden seewärtigen Welthandels. Immer mehr Güter wurden freilich auf sogenannten Billigschiffen transportiert.
- In vielen Ländern Südostasiens gelten maritime Wirtschaftszweige aufgrund der geografischen Bedingungen wie der handelspolitischen Interessenlagen als Schlüsselsektoren, die durch eine langfristig ausgerichtete Industriepolitik unterstützt wurde. Eine entsprechende europäische Schifffahrt, Schiffbau- und Hafenpolitik gab es demgegenüber nicht.
- Eine gemeinsame maritime Interessenlage war oft bei den Unternehmen der Schifffahrt, des Schiffbaus, des Transportgewerbes und der Hafenwirtschaft nicht erkennbar. Im Gegenteil behinderten ausgeprägte Interessengegensätze die noch durch regionale Konkurrenzen zwischen den Standorten und Ländern verstärkt wurden, häufig eine gemeinsame maritime Politik. Kooperationen, Vernetzungen, Clusterbildung oder Verbände der maritimen Wirtschaft blieben im Ansatz stecken.

Trotz dieser tiefgreifenden strukturellen Veränderungen der maritimen Wirtschaft in Europa ist der EMB der Auffassung, dass maritime wirtschaftliche Aktivitäten in Europa und weltweit in den nächsten Jahrzehnten an Bedeutung gewinnt. Unter industriepolitischen Gesichtspunkten stellt der maritime Sektor eines der zentralen Zukunftsfelder des 21. Jahrhunderts dar. Schon heute sind die maritimen Wirtschaftszweige in hohem Grad technologieintensiv. Schlüsseltechnologien aus der Elektronik, Informatik, Logistik sowie der Antriebs- und Werkstofftechnik kommen im Schiffbau, der Schifffahrt und im Hafenumschlag zum Einsatz. In dieser Hinsicht kann sich die maritime Produktion mit der Luft- und Raumfahrtindustrie messen.

Die Bedeutung der maritimen Wirtschaft reicht weit über die maritime Produktion und den Transport- und Verkehrssektor hinaus. Zur maritimen Wirtschaft sind all jene Branchen zu zählen, die mit dem Transport von Gütern und Personen auf dem Wasserweg sowie der maritimen Produktion und Dienstleistung direkt oder indirekt zu tun haben: die Werften, Zulieferer und Reedereien, die Hafenumschlagsbetriebe, die Unternehmen des Import- und Exporthandels, Speditionen, Makler, Schiffskreditinstitute und Schiffsbanken, Unternehmen im Bereich der Gewinnung von maritimen Rohstoffen und Energieträgern, maritime Staatsfunktionen und Forschungseinrichtungen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des maritimen Clusters in Europa lässt sich daran ablesen, dass über 1,3 Mio. Menschen eine Wertschöpfung von € 70 Milliarden in diesem Sektor erwirtschaften.

Die steigende Bedeutung der maritimen Industrie in Europa macht sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts an einer Auftragslage der Werften mit mehr als 2.800 Schiffen mit über 40 Mio. cgt fest. Dies war der höchste Auftragsbestand seit mehr als zwei Jahrzehnten. Anfang des Jahres 2000 war

die Auftragslage auf den meisten europäischen Werften sehr gut, dennoch haben viele Werften mit Schwierigkeiten zu kämpfen.

Ein erheblicher Teil der Aufträge ist nicht kostendeckend, zahlreiche Werften schreiben rote Zahlen. Eine wesentliche Ursache hierfür ist in dem dramatischen Preisverfall zu sehen. Containerschiffe oder Tanker kosten heute weniger als zu Beginn der 90er Jahre. Für diesen paradoxen Zustand - hohe Nachfrage nach Schiffen und dennoch sinkende Preise - gibt es einen entscheidenden Grund: die anhaltenden Überkapazitäten. Angesichts der forcierten Modernisierungen und Produktivitätssteigerungen sowie des Baus neuer Docks und neuer Werften, wuchsen die weltweiten Produktionskapazitäten in den 90er Jahren stärker als die Aufträge der Reeder. Die Folge war, dass 2003 und Anfang 2004 zu Schließungen und massiven Arbeitsplatzverlusten in ganz Europa kam und einige Länder ihre Schiffbauindustrie womöglich ganz einstellen müssen.

Dieser Trend dürfte sich in den nächsten Jahren vermutlich nicht verändern. Die OECD rechnet bis zum Jahr 2005 mit einem Anstieg der Überkapazitäten auf 40 %. Insbesondere die koreanischen Werften, deren Marktanteil bei über 30 % liegt, trugen mit massiven Ausweitungen ihrer Kapazitäten zu den Marktungleichgewichten bei. In den 90er Jahren investierten sie Milliarden Dollar in den Bau neuer Werften, Dockanlagen oder die Steigerung der Produktivität. Nach Auffassung des EMB hat die Europäische Union nur sehr zögerlich auf die aggressive Dumpingpolitik Südkoreas reagiert. Hinzu kommt, dass die Europäische Union nicht nur halbherzig und zu spät gehandelt hat, sondern auch einseitige Schutzinstrumente durch die Beendigung der Abwehrbeihilfen innerhalb der EU zum Ende des Jahres 2000 als einseitige Vorleistung in den Verhandlungen mit Südkorea abgebaut hat. Dies wiegt umso schwerer, als dass die südkoreanische Industrie diese Zugeständnisse als faktische Aufgabe der maritimen Industrie in Europa werten muss.

Als neue bedeutende Schiffbaunation hat die VR China angekündigt, ihren Marktanteil auf 25 % des Weltschiffbaumarktes bis zum Jahr 2010 auszubauen. Dies bedeutet eine neuerliche dramatische Verschiebung der Marktanteile im Weltschiffbaumarkt.

Der EMB ist sich der Tatsache bewusst, dass die Herausforderung durch China angesichts der großen Bemühungen der chinesischen Regierung, den Schiffbau in den Mittelpunkt der nationalen Industrie zu rücken, in den nächsten Jahren ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbssituation sein könnte. Man rechnet damit, dass der Schiffbausektor in der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas insofern eine Schlüsselrolle spielen wird, als er den technologischen Leistungen seiner Industrie zu einem Aufschwung verhelfen wird, der wiederum auf andere Wirtschaftszweige sowie die große Zulieferindustrie übergreifen wird. Derzeit ist eine gezielt eingesetzte Strategie der Umstrukturierung zu beobachten, die sich durch Fusionen, internationale Joint Ventures, Schließungen, dem Bau neuer Anlagen und noch wichtiger, der Expandierung und Modernisierung bestehender Anlagen ausdrückt. Diese Strategie und das weiterhin bestehende Angebot an billigen und gut ausgebildeten Arbeitskräften sollten dazu beitragen, die internationale

Wettbewerbsfähigkeit des chinesischen Schiffbausektors zu optimieren und ihn zu befähigen, letztendlich Hi-tech-Schiffe zu bauen.

Angesichts dessen muss man davon ausgehen, dass die nächsten Jahre von existenzieller Bedeutung für den Fortbestand des europäischen Schiffbaus sein werden.

Wer wie die EU-Kommission die private Ordnungspolitik nach innen als höchstes Gut einer europäischen Wettbewerbspolitik definiert und im Zuge von unfairen Wettbewerbsmaßnahmen anderer Länder keine industriepolitisch offensiven Antworten und Schutzmaßnahmen durchsetzt, ist maßgeblich dafür mit verantwortlich, wenn die strategische Schlüsselindustrie in Europa zugrunde geht.

Der EMB verlangt daher klare Antworten der europäischen Politik zum Schutz dieses Sektors. Es reicht nicht aus, die jeweiligen Berichte der Kommission zu interpretieren und Verhandlungen mit Korea zu führen, ohne entsprechende politische Maßnahmen zum Schutz des Sektors zu initiieren. Abgesehen davon, dass es strategisch wichtig wäre, die blühende maritime Wirtschaft zu unterstützen, wird es, falls der Schiffbau in manchen Gegenden, wo er einen großen Wirtschaftsfaktor darstellt, verschwindet, unweigerlich zu beträchtlichen sozialen und wirtschaftlichen Problemen in den betroffenen Regionen kommen.

In den zurückliegenden zwei Jahrzehnten verloren drei von vier Arbeitskräften im europäischen Schiffbau ihren Arbeitsplatz. 1975 arbeiteten noch 505.000 Arbeitnehmer auf den Werften, 1999 waren es nur noch 114.000. In den meisten Ländern lag der Beschäftigungsrückgang bei über 75 %. Einige europäische Länder stiegen vollständig aus dem Schiffbau aus. Heute sind rund 110.000 hochqualifizierte Schiffbaubeschäftigte in Europa das Rückgrat einer leistungsfähigen Industrie, die weit über die Küstenregionen Europas hinaus ausstrahlt. Zulieferer ganzer Systemkomponenten, die mit ihren Produkten am Weltmarkt operieren, sind auf die heimische Schiffbauindustrie ebenso angewiesen wie Logistikunternehmen, die sich weiterentwickeln wollen. Die direkte und indirekte Beschäftigung im europäischen Schiffbau und bei den Zulieferern liegt bei 350.000 Arbeitnehmern.

Auf über 200 Werften werden in Europa heute Seeschiffe gebaut und/oder repariert. Die durchschnittliche Betriebsgröße einer europäischen Werft - nach einem Vierteljahrhundert massiven Arbeitsplatzabbau - liegt nunmehr bei 500 Beschäftigten. Die Stärkung maritimer Verbände, die Kooperation mit Zulieferern und Reedern muss zu einer vorrangigen Aufgabe für Unternehmen und moderne Industriepolitik werden.

Der EMB begrüßt in diesem Zusammenhang die Initiative „LeaderSHIP 2015 - Die Zukunft der europäischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie sichern“ des CESA (Europäischer Schiffbauverband) und der Europäischen Kommission, die vom EMB unterstützt wurde. Nach jahrelangen defensiven Diskussionen wurde nun endlich eine nach vorne blickende, proaktive Industriepolitik in Angriff genommen, die von den Hauptbeteiligten unterstützt wird. LeaderSHIP ist eine Initiative, die exemplarisch ist für den neuen

industriepolitischen Ansatz der EU, einem integrierten Ansatz mit dem Bemühen um die bessere Koordinierung einer EU-Politik, die sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie auswirkt, die gleichzeitig auf die spezifischen Bedürfnisse einzelner Sektoren eingeht und die alle Beteiligten in einem Prozess gemeinsamer Gespräche zusammenbringt. Eine solche Vorgangsweise wird vom EMB unterstützt, weil nur eine gemeinsam festgelegte und gemeinsam umgesetzte Industriepolitik die nötige Triebkraft für einen Industriesektor schaffen kann, der stärkstem Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist. Die Ziele, Ergebnisse und Empfehlungen des LeaderSHIP-Berichts stimmten mit den industriepolitischen Zielen des EMB überein:

1. Die Schaffung eines ausgeglichenen Betätigungsfeld im weltweiten Schiffbau
 - eine entschlossene EU-Handelspolitik für den Schiffbau, die imstande ist, faire wirtschaftliche Regeln auf WTO - und OECD-Ebene durchzusetzen
2. Die Verbesserung der Investition in Forschung, Entwicklung und Innovation (RDI) verbessern
 - durch die Schaffung einer Technologieplattform RDI-Bemühungen unternehmen und konzentrieren
 - Innovationshilfe zu einem Instrument machen, das die technologische Führung begünstigen soll
3. Schiffsfinanzierung
 - durch die Schaffung eines EU-weiten Garantiefonds wettbewerbsfreundliche Finanzierungsinstrumente entwickeln
4. Sicherheit und Umwelt
 - Anreize für Qualitätsprodukte und -dienstleistungen
5. Marineschiffbau
 - die Zusammenarbeit im Marineschiffbau unterstützen und die Verordnungen harmonisieren
6. Schutz von geistigem Eigentum
 - bestehende Regeln und Instrumente nutzen, um die Enthüllung von Informationen zu vermeiden und ein günstiges Umfeld für den Schutz von geistigen Eigentum schaffen
7. Entwicklung von Humanressourcen
 - Ausbildungsprogramme fördern, die den neuen Qualifikationserfordernissen Rechnung tragen, den Austausch von Beschäftigten und Know-how initiieren
8. Aufbau einer nachhaltigen Industriestruktur

Struktur des westeuropäischen Marineschiffbaus

Mit dem Niedergang des Handelsschiffbaus nahm das relative Gewicht der militärischen Schiffbaufertigung in Westeuropa zu. In einigen Staaten übertrifft sowohl das Umsatzvolumen als auch die Beschäftigung im Marineschiffbau inzwischen den Handelsschiffbau. Sinkende Beschaffungsausgaben und geringere Exportmöglichkeiten führten im militärischen Schiffbau in den neunziger Jahren ebenfalls zu Restrukturierungen, Rationalisierungen und Betriebsschließungen.

Derzeit lässt sich der westeuropäische Marineschiffbau folgendermaßen charakterisieren.

- Im europäischen Marinesektor sind rund zwei Dutzend Werften aktiv.
- In den meisten Staaten ist der Marineschiffbau stark konzentriert. National sind jeweils nur noch wenige Werften (gelegentlich nur ein Unternehmen) in den Spezialsegmenten des Marineschiffbaus tätig (siehe Tabelle).
- Die zehn größten Werften bzw. Schiffbaugruppen (DCN, Fincantieri, IZAR, TKMS, BAE Systems u. a.) vereinen rund drei Viertel des militärischen Schiffbauumsatzes Westeuropas auf sich.
- Nach unserer Schätzung hängen 35.000 - 40.000 Arbeitsplätze im europäischen Schiffbau direkt oder indirekt von Marineaufträgen ab.
- Der westeuropäische militärische Schiffbau erreicht somit eine Größe von rund 70 Prozent des US-amerikanischen Marineschiffbaus. Bei dieser Gegenüberstellung ist allerdings zu berücksichtigen, dass viele Werften in Westeuropa zugleich Handelsschiffe produzieren - die wirtschaftlichen und technologischen Kompetenzen also weitaus höher einzuschätzen sind. Zudem ist zu berücksichtigen, dass erhebliche Unterschiede in der Fertigungstiefe der Werften internationale Vergleiche erschweren.
- Der größte Teil der Wertschöpfung bei der Fertigung eines Marineschiffes entfällt auf die Zulieferindustrie. Rund die Hälfte des Wertes eines Kriegsschiffes besteht mittlerweile aus Elektronik und Waffenausrüstung; rund ein Viertel entfällt auf Antriebssysteme.

Letztendlich verbleiben nur etwa 25 Prozent des Auftragswertes auf den Werften.

Die vertikale Kooperation ist ein bedeutsamer Wettbewerbsfaktor für die Marinewerften.

Demgegenüber ist die grenzüberschreitende Verflechtung zwischen den Werften bislang gering. Allerdings ist in den letzten Jahren in dieser Hinsicht Bewegung festzustellen. Der Markt der Marineschiffahrt entwickelt sich im Rahmen der Schaffung einer europäischen Verteidigungspolitik. Vor diesem Hintergrund finden Gespräche statt, die die Schaffung eines europäischen Marineschiffbauverbundes vorschlagen, in dem auch europäische Lieferanten von Elektronikteilen eingebunden sein könnten.

Die wichtigsten Marinewerften in der Europäischen Union

Staat	Fluzeug-träger	Fregatten	Korvetten	U-Boote	Minen-kampf-boote	Schnell-boote	Unterstützungs-schiffe
Dänemark					Aalborg Vaerft	Aalborg Vaerft	
Finnland					Aker Finnyards	Aker Finnyards	
Frankreich	DCN ALSTOM	DCN ALSTOM	DCN	DCN	DCN	CMN ALN	DCN ALSTOM CMN
Deutschland		TKMS Lürssen Gruppe	TKMS Lürssen Gruppe Peene-Werft Abeking & Rasmussen	TKMS	Lürssen Gruppe Peene-Werft Abeking & Rasmussen	Lürssen Gruppe Abeking & Rasmussen	TKMS Lürssen Gruppe Peenewerft Abeking & Rasmussen
Griechenland		Hellenic Shipyard				Hellenic Shipyard	
Vereinigtes Königreich	Swan Hunter	Swan Hunter, BAE Systems Ships, Vosper Thornycroft	Vosper Thornycroft	BAE Systems Submarines	Vosper Thornycroft		BAE Systems Ships
Italien	CNI/ Fincantieri	Fincantieri RivaTrigoso	CNI/Fincanti eri RivaTrigoso	Fincantieri Muggiano	Intermarine	Fincantieri Riva Trigoso	Fincantieri
Niederlande		De Schelde/ Damen	De Schelde/ Damen		Merwede	De Schelde/ Damen	Merwede
Schweden			Kockums	Kockums	Karlskro- navarvet	Karlskro- navarvet	
Spanien	NEW IZAR	NEW IZAR	NEW IZAR	NEW IZAR		NEW IZAR	NEW IZAR

Quelle: Voß 1993, Heseler 1999, ALPHA 2000, Smit u. a. 2000 (ISA CONSULT, June 2002), Aktualisierung durch EMB, Februar 2005

Die Konferenz des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes zur Zukunft des Marineschiffbaus in Europa im April 2001 in Brüssel sowie die EMB-Konferenz über die Zukunftsaussichten der europäischen Verteidigungsindustrie im Dezember 2003 haben auf die mangelnde Europäisierung im Marineschiffbau hingewiesen und sehr deutlich gemacht, dass es große Unterschiede bei den Eigentumsverhältnissen im Bereich der Marineindustrie in Europa gibt. Diese liegen vor allem in der jeweiligen Geschichte des Landes begründet. Der EMB stellt jedoch neuen Schwung und neue Bestrebungen im Hinblick auf die Entwicklung einer europäischen Verteidigungspolitik fest im Anschluss an die im Konvent geführten Debatten über die Zukunft Europas und die Annahme der Europäischen Verfassung, die als ausdrückliches Ziel „die progressive Übernahme einer gemeinsamen Verteidigungspolitik, die zur einer gemeinsamen Verteidigung führen könnte“ nennt. Mit der Kommissionsmitteilung KOM(2003)113 endg. über die Entwicklung einer EU-Verteidigungsgüterpolitik und der Entscheidung, eine Europäische Verteidigungsagentur (EDA) zu schaffen, anerkennen und begrüßen wir die Versuche, die Kohärenz bei der Beschaffung in der europäischen Verteidigung und bessere Synergien zwischen den europäischen Verteidigungsindustrien, einschließlich des Marinesektors zu fördern. Die EDA wird im Bereich der Entwicklung der Verteidigungsfähigkeit, Forschung, Beschaffung und Rüstung tätig sein. Sie wird unter anderem darauf hinarbeiten, dass die Notwendigkeiten der Verteidigungsfähigkeit in der ESVP (Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik) umfassender und systematischer erfasst und umgesetzt werden. Der EMB ist sich der Tatsache voll bewusst, dass sich dies als Katalysator für weitere Umstrukturierungen in der europäischen Verteidigungsindustrie, auch auf dem Sektor des militärischen Schiffbaus, erweisen könnte.

Um nicht nur passiv Prozesse zu verfolgen, sondern auch aktiv eingreifen zu können, müssen die Gewerkschaften ein entsprechendes Informations- und Kommunikationssystem aufbauen. Dabei geht es im Kern darum

- den Informationsaustausch und die Meinungsbildung zwischen den europäischen Schiffbauern und Marineschiffbauern zu verstetigen,
- zur Bildung gemeinsamer Positionen zu kommen,
- den Dialog sowohl mit der Industrie als auch der Politik, zu forcieren.

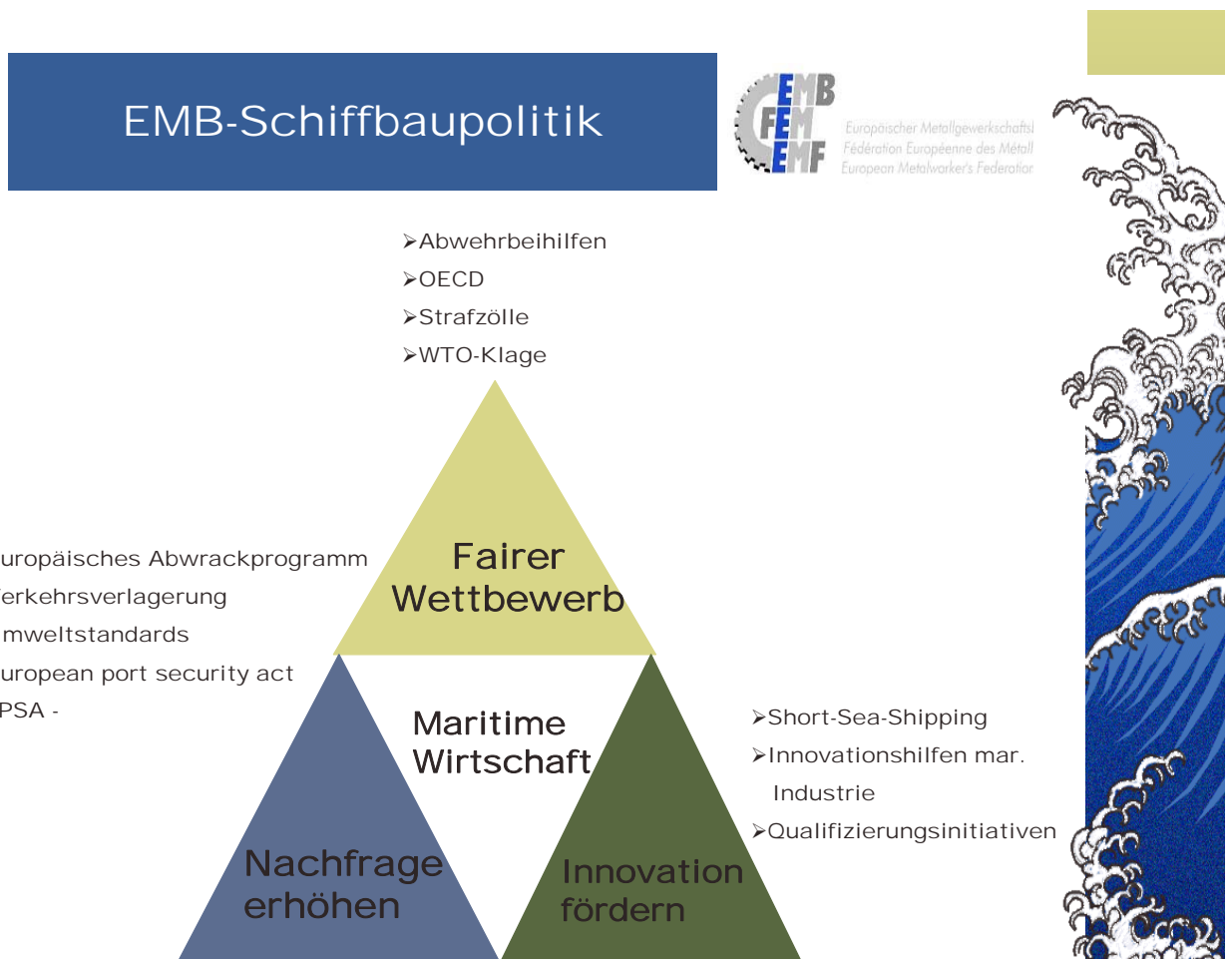
Insgesamt ist eine neue europäische Initiative notwendig, europäische Chancen müssen genutzt werden. Hierzu gehört eine maritime Verkehrspolitik mit der Ausweitung des europäischen Küstenverkehrs, eine stärkere Integration der einzelnen Verkehrsträger, eine gemeinsame Hafenpolitik, eine Intensivierung der Hafenstaatenkontrolle, eine europäische Schifffahrts- und Flaggenpolitik, eine maritime Umwelt- und Sicherheitspolitik.

Der EMB fordert daher weitergehende Maßnahmen zur Sicherung des maritimen Clusters in Europa. Das unbefriedigende Ergebnis der Klage bei der Welthandelsorganisation WTO im Zusammenhang mit den Restrukturierungsbeihilfen für koreanische Werften sowie die Tatsache, dass die befristete Wiedereinführung von Subventionen zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit nur wenigen Segmenten zugute kommt, machen

deutlich, dass weitergehende Massnahmen umgehend erforderlich sind, um den Kernbereich der maritimen Industrie in Europa zu schützen. Die zuvor beschriebene Initiative LEADERSHIP 2015 ist weit reichender und umfasst eine Reihe wichtiger politischer Empfehlungen.

Aus der Sicht des EMB muss ein allumfassender Ansatz daher auf folgendem 3-Säulen-Modell beruhen:

1. Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen
2. Innovationen und Qualifikation fördern
3. die Nachfrage erhöhen.



II. Zukunftschancen des maritimen Sektors

Die maritime Wirtschaft ist wie kaum ein anderer Sektor in die europäische Wirtschaft integriert. Der europäischen Politik kommt in Zukunft noch stärkere Bedeutung für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und der Beschäftigung in diesem Sektor zu.

Die anhaltende Expansion des Welthandels bietet auch in Zukunft ein hohes Wachstumspotenzial für den Seeverkehr und die maritimen Wirtschaftszweige

in Europa. Alle verfügbaren Prognosen gehen von einem überdurchschnittlichen Wachstum des Verkehrssektors und insbesondere des Containerverkehrs aus. Auch die Passagier- und Fährschifffahrt wird im vor uns liegenden Jahrzehnt weiter expandieren.

Schifffahrt, Schiffbau und Hafenwirtschaft sind traditionell in die Weltwirtschaft integriert und müssen sich im weltweiten Wettbewerb behaupten. Sie sind damit aber zugleich auch immer schon Gegenstand politischer Regulierung und nationaler Unterstützung gewesen, die die Wettbewerbsbedingungen erheblich beeinflussen und häufig zu Wettbewerbsverzerrungen geführt haben. Dies gründet sich auf ökonomische und sicherheitspolitische, zunehmend aber auch umweltpolitische Erwägungen. Gesellschaftliche Zukunft und internationale Wettbewerbsfähigkeit hängen auch künftig entscheidend von der Ausgestaltung politischer Rahmenbedingungen ab. Hier ist insbesondere auch die europäische Ebene gefordert.

Der Erfolg von Marktstrategien, Produkt- und Prozessinnovationen hängt wesentlich davon ab, dass die Unternehmenspolitik von einer zukunftsorientierten maritimen Industriepolitik begleitet und unterstützt wird, die die Rahmenbedingungen für Schiffbau, Schifffahrt und Hafenwirtschaft gestaltet. Schwerpunktsetzungen in der Verkehrspolitik bestimmen über die Perspektiven des Schiffbaus mit. So kann insbesondere die Festlegung von höheren Sicherheitsstandards zum Schutz von Umwelt, Besatzungen und Passagieren Produktinnovationen auslösen und neue Marktchancen eröffnen. Gefordert ist daher eine offensive Industrie- und Verkehrspolitik.

Sicherung und Stärkung der Position der maritimen Industrie auf weltweit expandierenden Märkten

Der maritime Sektor setzt moderne Technologien ein. Schlüsseltechnologien aus den Bereichen der Elektronik und Informationstechnik, der Antriebs- oder Werkstofftechnik kommen zum Einsatz. Komplexe Systemlösungen erhalten verstärktes Gewicht. Zulieferer ganzer Systemkomponenten, die mit ihren Produkten am Weltmarkt operieren, sind auf die heimische Schiffbauindustrie ebenso angewiesen wie Logistikunternehmen, die sich weiterentwickeln wollen. Es ist eine Schlüsselindustrie, die über den Transportsektor hinaus für die Bewältigung zentraler Probleme der Gesellschaft wachsende Bedeutung erhält.

Schiffbau ist eine Hochtechnologie und eine System-Industrie, die bei entsprechenden Rahmenbedingungen in Europa eine Zukunft hat. Nicht das einzelne Produkt, sondern die Systemfähigkeit und die Vernetzung der Industrie müssen dabei im Vordergrund stehen. Zwischen den Unternehmen der maritimen Branchen bestehen unterschiedliche wirtschaftliche Beziehungen und Abhängigkeiten. Netzwerke, Branchen, Unternehmensverbände sind eine wichtige Grundlage ihrer Dynamik. Leistungsfähige Zulieferer-Abnehmer-Verbindungen sind ein entscheidender Standortfaktor. Über den direkten Wertschöpfungsverbund tragen auch strategische Allianzen mit Universitäten, Forschungs-, Entwicklungs- und Beratungsinstitutionen zur Wettbewerbsfähigkeit bei.

Die Werften müssen ihre Anstrengungen zur Modernisierung der Produktion, zur Innovation und zum Erhalt der Systemfähigkeit der Werften verstärken. Die Zukunft des europäischen Schiffbaus liegt nicht im Montagebetrieb, sondern in Werften, die kompetente und vollständige maritime Systemlösungen anbieten.

Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seetransportes - Schutz der Meere

Der Seeverkehr ist eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative zum landgebundenen Transport. Unabdingbar allerdings ist, dass durch Deregulierung die Standards nicht verschlechtert werden. Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seetransportes sind nachhaltig gefährdet durch unzureichende internationale Sicherheitsanforderungen bzw. eine unzureichende Umsetzung und Kontrolle bereits vereinbarter Sicherheitsnormen, eine massive Zunahme der Transportabwicklung über so genannte Substandardschiffe sowie durch unzureichende Qualifikation und unzumutbare Arbeitsbedingungen großer Teile des Bordpersonals. Diese Gefährdungen stehen mit einer zunehmenden Deregulierung des Seetransportes in engem Zusammenhang.

Ökologische Risiken und Sicherheitsrisiken müsse zudem durch geeignete regulierende Maßnahmen weit stärker minimiert werden. Dies zeigt sich am deutlichsten an den Tankerunglücken der vergangenen Jahre wie die Havarie der PALLAS und dem Desaster der ERIKA oder der PRESTIGE. Heute zeichnet sich ein deutliches Anwachsen der Öltransporte in der Ostsee ab. Falls in diesem Raum eine ähnliche Katastrophe wie der PRESTIGE-Unfall an der spanischen Küste 2003 einträte, dann wäre dies für die gesamte Baltische See und viele umliegende Länder ein Desaster.

Wenn die EU Kommissionen zu dem Ergebnis kommt, dass 80 % aller Schiffsunfälle auf sog. menschliches Versagen zurückzuführen sind, so ist einerseits darauf hinzuweisen, dass die Ursachen hierfür in engem Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der die Seeleute sowie den niedrigen Ausbildungsstandards auf Billig-Flaggschiffen zu suchen sind. Die Nichteinhaltung bereits existierender Umweltstandards und Sicherheitsbestimmungen wurde durch die Politik des Ausflaggens wesentlich gefördert. Staaten mit Billigflaggen sind weder bereit noch in der Lage, Sicherheits- und Umweltnormen an Bord der Schiffe unter ihrer Flagge zu kontrollieren. Andererseits aber würden moderne Schiffe, die höchsten Sicherheits- und Umweltstandards genügen, wesentlich dazu beitragen, die möglichen Folgerisiken menschlichen Fehlverhalten zu minimieren bzw. weitgehende Sicherheitsbarrieren gegenüber - immer möglichen - menschlichem Fehlverhalten zu gewährleisten.

Ökonomisch effiziente und umweltverträgliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems - Umbau zu einem integrierten Verkehrssystem

Der notwendige Ausbau der Küsten- und Seeschifffahrt sowie der Seehäfen als multimodale Verkehrsknotenpunkte und ihre Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern machen die Entwicklung der maritimen Wirtschaft zu einem wesentlichen Ziel einer zukunftsorientierten integrierten Verkehrspolitik.

Ein besonderes ausbaufähiges Potenzial besteht in den europäischen Kurzstreckenseeverkehren. Vom gesamten innergemeinschaftlichen Handel entfällt derzeit bereits knapp ein Drittel auf den Seeverkehr, hinzukommt noch das auf den Wasserstraßen geförderte Kabotagevolumen. Tendenziell existiert ein Potenzial von über 14 Mio. Tonnen an Gütern, das jährlich von der Straße auf die Seewege verlagert werden könnte. Parallel zum enormen Wachstum der Hochsee-Container-Verkehre hat auch der Feeder-Verkehr (Container-Kurzstrecken-Seeverkehr) erhebliche Zuwachsraten zu verzeichnen. Die Aussichten sind vielversprechend, dass sowohl neuer als auch schon bestehende Frachten vom Landverkehr auf den Kurzstreckenseeverkehr verlagert werden.

Insbesondere bei einer gezielten Einbettung des Kurzstreckenseeverkehr in eine integrierte multimodale verkehrspolitische Konzeption besteht ein nachhaltiges Wachstumspotenzial für diesen umweltfreundlichen, sicheren und zuverlässigen Verkehrsträger. Zugleich aber eröffnet sich im Zusammenhang mit einer deutlichen Ausweitung des Wasser- und Seetransportes ein erheblicher zusätzlicher Bedarf für maritime industrielle Produkte und Dienstleistungen, seien es entsprechende Schiffssysteme, Umschlagseinrichtungen oder Logistiksysteme.

Zu Recht stellt eine Untersuchung der europäischen Kommission fest, dass für den Kurzstreckenseeverkehr und seine intermodale Integration neue bzw. spezifisch angepasste Schiffe und fortgeschrittene und flexible Schiffsentwürfe erforderlich sein können, die nach wie vor eine Stärke der europäischen Werften darstellen. Folglich können sich der Kurzstreckenseeverkehr und die europäische Schiffbauindustrie gegenseitig neue Marktchancen eröffnen. Die zukünftigen Aufgaben der maritimen Verbundwirtschaft im Rahmen einer neuen Orientierung in der Verkehrspolitik sind für den EMB untrennbar mit der Forderung nach akzeptablen sozialen Rahmenbedingungen verbunden.

Maritime Ressourcen

Nicht nur Schifffahrt und Schiffbau, sondern auch Erforschung, Nutzung und Schutz der Meeresressourcen, die meeresbezogene Energie und Rohstoffgewinnung, Meerestechnik und Meeresforschung, sowie der maritime Umweltschutz können wichtige zukunftsbezogene Beiträge zur Stärkung der Europäischen Union leisten.

In der Offshore-, Öl- und Gasgewinnung sind neue leichtere und sichere Systeme für kleine Felder und automatisierte Unter-Wasser-Produktion zu

entwickeln. Die Gewinnung erneuerbare Energien aus dem Meer, d.h. Energien aus Wind, Wellen, Strömungen durch Wärmetauscher oder mittels der Wasserstofftechnologie werden zu zentralen Zukunftsaufgaben einer umweltgerechten Energiepolitik, in die die maritimen Unternehmen ihr Know-how einbringen können.

Die Erforschung, die Nutzung und der schonende Umgang bzw. der Schutz von Meeresumwelt und Meeresressourcen als Basis schier unermesslicher Rohstoff-, Nahrungs- und Energiemengen können nur dann in Zukunft entsprechend genutzt werden, wenn in der Industrie- und Forschungspolitik die richtige Weichenstellungen erfolgen und Unternehmern die Chancen eines wachsenden maritimen Marktes rechtzeitig in Angriff nehmen.

III. Zukunftsorientierte Industrie- und Verkehrspolitik zur Stärkung des maritimen Sektors in Europa

a) Ansatzpunkte für Produktinnovationen im Schiffbau - Modernisierung der Werftenlandschaft

- Die Zusammenarbeit der Werften untereinander sowie mit Reedern und Zulieferern ist zu verbessern. Die verstärkte Zusammenarbeit der Werften und der Ausbau maritimen Netzwerke sind für die europäischen Schiffbauer überlebensnotwendig. Die Stärkung maritimer Verbände und die Kooperation mit Zulieferern und Reedern muss zu einer vorrangigen Aufgabe für Unternehmen und moderne Industriepolitik werden. Die Politik muss die Rahmenbedingungen für eine Stärkung der Kooperation der maritimen Wirtschaft verbessern. Kooperationen können dabei in vielfältigen Formen erfolgen. Sie reichen von Kapitalbeteiligungen oder Zusammenschlüssen von Werften, engeren Kooperationen bei Forschungsvorhaben und technologischen Entwicklungen, der Nutzung gemeinsamer Qualifizierungs- und Trainingseinrichtungen, der engeren Abstimmung mit den Zulieferern und Reedern bis hin zu gemeinsamen Einkaufs- oder Marketingaktivitäten.
- Die Qualifikation der Werftbelegschaften ist ein entscheidender Schlüssel für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Europäischen Schiffbaus. Zukunftsfähiger Schiffbau und eine moderne Unternehmensorganisation sind ohne hoch qualifizierte Arbeitskräfte nicht möglich. Viel zu lange haben die europäischen Werften auf Personalabbau gesetzt. Die Modernisierung der Werften kann nur dann Erfolg haben, wenn sie mit erheblichen Fortschritten in der Qualifizierung der Beschäftigten einhergeht (Multi-Skilling). Das muss Hand in Hand mit Programmen für lebenslanges Lernen gehen, um eine Lernkultur zu schaffen und die allgemeinen Kompetenzen und „sozialen Fähigkeiten“ von Arbeitnehmern anzuheben, damit sie Produkt- und Prozessinnovationen sowie Änderungen in der Arbeitsorganisation und die Einführung neuer Technologien besser bewältigen können.
- Es müssen Ausbildungs- und Weiterbildungskonzepte entwickelt werden, um qualifizierte Arbeitskräfte im Bereich Schiffbau anzulocken und zu halten. Ausbildungs- und

Weiterbildungskonzepte sollten auch entwickelt werden, um dem negativen Image des Sektors entgegenzuwirken und zu zeigen, dass der Schiffbau eine moderne, lebensfähige Industrie ist, die attraktive Berufsaussichten auch für junge Arbeitnehmer bietet.

- Transparenz, maximale Informationen und Kommunikation, flache Hierarchien sowie die Einbeziehung der Beschäftigten stellen zunehmend bedeutsamere Wettbewerbfaktoren dar.
- Die Unternehmen selbst müssen stärker als in der Vergangenheit auf Forschung und Entwicklung setzen. Dies kann - insbesondere bei den kleinen und mittleren Werften - nicht mehr auf der Ebene des einzelnen Unternehmens allein erfolgen.
- Die Förderung von Forschung, Entwicklung und Produktinnovationen ist eine gemeinsame Aufgabe von Unternehmen und Politik. Die Zusammenarbeit von Werften bei Forschung und Entwicklungsvorhaben und die Kooperation von Unternehmen mit staatlichen Forschungseinrichtungen, Universitäten und Fachhochschulen muss intensiviert werden. Der EMB begrüßt zwei in jüngster Zeit im Zuge des 6. Rahmenprogramms initiierte Projekte, das InterSHIP-Projekt und die koordinierte Aktion ACMARE, als signifikanten Schritt in die richtige Richtung. InterSHIP wird von einem Konsortium aus sieben führenden Werften Europas geleitet und soll dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Konstrukteure von Kreuzschiffen, Personenfähren und RoPax-Schiffen anzuheben. Dies soll durch die Verbesserung der Design- und Produktionsmethoden und -Tools, die Entwicklung neuer Produktionstechnologien und die Förderung der vertikalen Integration zwischen Werften und Zulieferern sowie der horizontalen Integration zwischen den europäischen Werften erreicht werden. In der koordinierten Aktion ACMARE haben Branchenvertreter des maritimen Sektors, einschließlich des Schiffbaus, ihre Vorbereitungen abgeschlossen, die zur Schaffung der Technologieplattform für die maritime Industrie WATERBORNE geführt haben. WATERBORNE könnte ein wichtiger Motor für die Industrie- und Forschungspolitik sein und alle Betroffenen, einschliesslich des EMB, veranlassen, gemeinsame Strategieforschung für den maritimen Sektor zu betreiben.

b) Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seetransportes

Stärkere Priorität muss der Verbesserung der Sozial- und Umweltverträglichkeit von Schifffahrt und Schiffbau zukommen. Hierzu sind Forschung und Entwicklungsanstrengungen der Werften und der entsprechenden Institutionen zu verstärken. Abkommen der IMO und anderer internationaler Institutionen müssen zügiger in europäisches Recht umgesetzt werden. Von Gewerkschaften, betrieblichen Arbeitskreisen und Umweltorganisationen wurden seit vielen Jahren Vorschläge zur Verbesserung des Umwelt- und Arbeitsschutzes in Schifffahrt und Schiffbau formuliert, die überdies Mehrbeschäftigung und neue Perspektiven für die europäischen Werften bedeuten können:

- Schiffe müssen in mind. 3-jährigem Turnus entsprechend den neuesten internationalen Bestimmungen überprüft und umgerüstet werden.
- Europäische Gewässer dürfen nur noch mit Doppelhüllentankern und nicht mehr von Substandardschiffen angelaufen werden.
- Die Europäische Union fördert mit einem eigenen Programm neue Systeme bis hin zu Prototypen mit dem Ziel, umwelt- und sozialverträgliche Schiffe zu entwickeln.
- Schiffe sollen ein Schadstoffkataster an Bord führen, damit bei Reparaturen, Umbauten, Wartungsarbeiten sowie beim Abwracken vorbeugende Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen getroffen werden können.
- Schornsteinabgase von Seeschiffen müssen entsprechend den Vorschriften der TA Luft über Filteranlagen gereinigt werden. Entsprechende Eigenüberwachung mit verplombten Schreibern sind einzubauen.
- Über die Verwendung besserer und hochwertigerer Treibstoffe ist die Abgasbelastung weiter zu vermindern. Die Verwendung von Schwerölen (Bunker-C-Öle), die hohe Schadstoffgehalte haben, ist zu verbieten.
- Die Verwendung von Anti-Fouling-Farben mit dem Wirkstoff TBT (Tribotyl-Zinn-Verbindung) für Seeschiffe ist unverzüglich zu verbieten. Es müssen weitere Forschungsprogramme eingesetzt werden, um Alternativen zu umweltschädigenden Schiffsanstrichen zu finden.
- Die Verwendung von Zink-Anoden sowie die Verwendung von FCKW bzw. FKW an Bord von Schiffen für Klimaanlage und Kühlaggregate ist zu verbieten.
- Gewässerverunreinigungen müssen stärker bestraft werden. Das Tankwaschen auf See ist generell zu verbieten. Die Häfen sind mit ausreichenden Auffanganlagen auszurüsten.
- Das Über-Bord-Geben von Abfällen ist generell zu verbieten. Alle Schiffe müssen mit getrennten Abfallsystemen ausgerüstet werden.

Nationale Alleingänge sind im Seeverkehr und für die Seeschifffahrt nur von begrenzter Wirksamkeit. Auch die EU-Kommission hat allerdings bisher keine ausreichenden Schritte gegen die anhaltende Tendenz zu Ausflagungen und gegen Substandardschiffe unternommen, obwohl nicht nur die negativen sozialen Folgen des Einsatzes von Schiffen unter Billigflagge offenkundig sind, sondern auch die von ihnen ausgehenden Gefahren für die Sicherheit der Meere. Der europäischen Politik kommt bisher keine Vorreiterrolle bei der Durchsetzung erhöhter Sicherheitsstandards zu. Die EU muss Schritte für den Erhalt einer wettbewerbsfähigen, den modernen Standards an Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen entsprechenden Handelsflotte und Arbeitsplätze setzen. Sie ist gefordert, nicht auf internationale Regelungen zu warten (IMO) oder dort europäische Normen schlechteren internationalen Regelungen anzupassen, sondern sie müssen eine Vorreiterrolle für den ökonomischen, sozialen und ökologischen Standard entsprechende Schifffahrt einnehmen. Der EMB schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Stärkung der Hafenstaatenkontrolle und der Inspektionsbehörden der Mitgliedstaaten.
- Die einzelstaatlichen Küstenschutzdienste sind zu verstärken und europaweit zur Koordinierung der Küstenwachen auszubauen. Einen europäischen maritimen Sicherheitsrat ist zur Koordinierung und Angleichung der europäischen Sicherheitsbestimmungen einzusetzen und mitentsprechenden Kompetenzen auszustatten.
- Es sind Mindestanforderungen für die Ausbildung in Seeverkehrsberufen festzulegen. Hierzu gehören die Kriterien für die Erlangung des gemeinschaftlichen Befähigungszeugnisses, die Fähigkeit zur Verständigung der jeweiligen Besatzungsmitglieder untereinander in einer gemeinsamen Sprache, die Regelung der Bedingungen für die Zulassung von Seeleuten aus Drittstaaten auf Schiffen unter Gemeinschaftsflagge sowie ein Aktionsprogramm, um Jugendliche an die Seemännischen Berufe heranzuführen.
- Verbesserte Sicherheitsnormen wie getrennte Treibstoff- und Hilfssysteme, Abschleppnotsysteme, Notankersysteme usw. für Tanker, aber auch für andere Schiffstypen wie Containerschiffe und Massengutfrachter. Gefahrgutcontainer müssen darüber hinaus mit Ortungseinrichtungen ausgestattet sein.

c) Verbesserung der maritimen Verkehrsinfrastruktur - integriertes Verkehrssystem

Eine auf Verminderung und Verlagerung von Transportströmen abzielende verkehrspolitische Strategie muss vorrangig bei den Transportpreisen und -kosten sowie bei einer Verbesserung der Infrastruktur ansetzen. Falsche, fehlende oder ungenügende ökonomische Anreizmechanismen führen im Hinblick auf Umweltziele, Flächenverbrauch und Lebensqualität zu unzulänglichen Ergebnissen des Marktes für Verkehrsleistungen. Unter den gegenwärtigen Bedingungen werden den Nutzern des Verkehrs nicht die vollen gesamtwirtschaftlichen Kosten des jeweiligen Verkehrsträgers angerechnet.

Eine Stärkung des Kurzstreckenseeverkehrs, aber auch der Binnenschifffahrt kann einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des transeuropäischen Landverkehrs leisten, insbesondere dann, wenn der Wassertransport gleichrangig mit Straße und Schiene in ein integriertes multimodales Verkehrssystem eingebettet wird. Küstenverkehre, die die Regionen von Nord- und Ostsee, Atlantik, Mittelmeer bis zum Schwarzen Meer verbinden, können ebenso wie kombinierte Schiene-Wasser-Verkehre (Bahn-Schiff-Verkehre) ausgebaut werden. Für eine Ausweitung des Binnenschiffsverkehrs sind erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden.

Systemvernetzungen Schiff-Hafen-Eisenbahn und durchgängige Transportketten mittels Binnenschiffen können einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Küstenschifffahrt leisten. Stärkere Bedeutung muss darüber hinaus eine Koordination und Kooperation zwischen See- und Straßentransporteurs gewinnen.

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Küstenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrszweigen und die Ausweitung kombinierter Land-Seeverkehre erfordert technische und organisatorische Innovationen und Investitionen, die sich nicht auf isolierte Lösungen oder einzelne neue Produkte, wie Hochgeschwindigkeitsschiffe, beschränken dürfen, sondern die Entwicklung von Systemlösungen und Systemtechniken beinhalten müssen, die Schiffbau, Häfen, Transportgewerbe und Reedereien gleichermaßen betreffen.

Notwendige Schritte zur Stärkung der Küstenschifffahrt und zur stärkeren Integration von Land- und Seetransport sollten an folgenden Schwerpunktfeldern ansetzen:

- Entwicklung neuer Transportkorridore unter Einbindung in transeuropäische Netze und regionale Verkehrsströme. Hierzu sind auch Linienverbindungen in der Küstenschifffahrt auszubauen.
- Optimierung des Umschlages in den Häfen durch verbesserte Kooperation, Abfertigungsprozeduren und Anlagen.
- Entwicklung einheitlicher europäischer Schiffstypen, die kostengünstig in Anschaffung und Betrieb sind, sowie die verbesserte Abstimmung der see- und landseitigen Ladeeinrichtungen, damit Schiffe schnell an- und ablegen sowie be- und entladen werden können.
- Entwicklung neuer und verbesserter Organisations- und Logistikkonzepte sowie transportbegleitender Informationsketten, um den kombinierten Verkehr und die Haus-zu-Haus-Verkehre effizienter zu gestalten.
- Förderung von Modellprojekten, die eine Verlagerung des Transports zum Seeverkehr ermöglichen.
- Ausweitung von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen im Schnittfeld von Schiffbau, Hafenwirtschaft und Seetransport.

IV. EMB-Sofortprogramm zur Stärkung der maritimen Wirtschaft

1. Fairer Wettbewerb

Die Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen ist eine elementare Voraussetzung für eine Industrie, die auf einem globalen Markt agiert. Die Europäische Union (EU) muss sich zum Schiffbau und zum maritimen Cluster bekennen und konsequente Maßnahmen zum Schutz dieses Sektors ergreifen und zwar auf allen Ebenen, einschließlich WTO und OECD.

Der EMB weist auf drei neue Entwicklungen hin, die große Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen im Wettbewerb haben:

- Unterschiedliche Wechselkurse zwischen Euro und den asiatischen Währungen, derzeit zwischen 20% und 30%, schaffen eine so hohe künstliche Barriere, dass die 6%-ige Abwehrbeihilfe für Handelsschiffe keinen realen Wert hat. Die Schiffspreise hängen vom US Dollar (USD) ab, ebenso wie die Frachtkosten. Wenn nun asiatische Währungen dem USD folgen, dann schafft der Wechselkurs zum Euro für die europäischen Schiffbauer eine künstliche Barriere in Höhe von bis zu 30%.
- In China ist eine rasche Expansion des Schiffbaus und ein drastischer Anstieg der Kapazitäten zu beobachten.
- Nach der EU-Erweiterung sind einige neue Schiffbaunationen, die unter anderen Kostenstrukturen arbeiten, in den Binnenmarkt eingedrungen.

Der EMB fordert nachdrücklich den Abschluss eines OECD-Weltschiffbauabkommens. Auch wenn die bisherigen Versuche fehlgeschlagen sind, ein neues Weltschiffbauabkommen zu vereinbaren und insbesondere unter dem Eindruck neuer Kapazitätsausweitungen im globalen Schiffbaumarkt, ist der Abschluss eines solchen Regulationsabkommens hinsichtlich Devisenkurse, Kapazitäten und Kostenerstellung unabdingbar.

2. Industrielle Zusammenarbeit

Neben der Wiederherstellung politisch akzeptabler Rahmenbedingungen und Marktverhältnisse ist es notwendig, dass die bisher weitgehend national agierenden maritimen Unternehmen sich zu europäischen Allianzen und strategischen Initiativen auf europäischer Ebene im zivilen und militärischen Schiffbau positionieren. Die verstärkte Zusammenarbeit der Werften und der Ausbau maritimer Netzwerke sind überlebensnotwendig für den europäischen Schiffbau. Im Alleingang sind viele Werften langfristig nicht überlebensfähig. Die Stärkung maritimer Verbünde, die Kooperation mit Zulieferern und Reedern muss zu einer vorrangigen Aufgabe für Unternehmen und eine moderne Industriepolitik werden. Kooperationen in diesem Sinne reichen von Kapitalbeteiligungen oder Zusammenschlüssen von Werften, engerer Kooperation bei Forschungsvorhaben und technologischer Entwicklung, der Nutzung gemeinsamer Qualifizierungs- und Trainingseinrichtungen, der engeren Abstimmung mit Zulieferern und Reedern bis zu gemeinsamen Einkaufs- und Marketingaktivitäten.

3. Mehr sichere und umweltfreundliche Schiffe

Sichere Arbeitsplätze gibt es nur auf sicheren Schiffen. Sicherheit und Umweltverträglichkeit des Seetransportes sind nachhaltig gefährdet durch unzureichende internationale Sicherheitsanforderungen bzw. unzureichende Umsetzung und Kontrolle bereits vereinbarter Sicherheitsnormen, eine massive Zunahme der Transportentwicklung durch sog. Substandard-Schiffe sowie durch unzureichende Qualifikationen und unzumutbare Arbeitsbedingungen großer Teile des Bordpersonals. Der EMB spricht sich daher für eine Stärkung der Hafenstaatenkontrolle und die Inspektionsbehörden der Mitgliedsstaaten aus. Europäische Gewässer dürfen nur noch mit Doppelhüllen-Tanker angelaufen werden. Für Tanker und Gefahrguttransporte müssen verbindliche Fahrtrouten und Sicherheitsstandards international vorgeschrieben werden. Substandard-Schiffe gehören nicht in europäische Häfen.

Darüber hinaus fordert der EMB die EU auf, eine europäisches Abwrackprogramm zu initiieren um Alt-Tonnage aus dem Verkehr zu ziehen.

4. Innovations- und Qualifizierungsoffensive

Der EMB fordert eine Innovations- und Qualifizierungsoffensive für den europäischen Schiffbau. Die Qualifikation der Werftbelegschaften ist ein entscheidender Schlüssel für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schiffbaus. Zukunftsfähiger Schiffbau und eine moderne Unternehmensorganisation sind ohne hochqualifizierte Arbeitskräfte nicht möglich.

Darüber hinaus ist das schon bestehende Förderinstrumentarium so weiterzuentwickeln, dass insbesondere Klein- und mittlere Unternehmen ihre strukturellen Nachteile auf dem globalen Schiffbaumarkt kompensieren können. Dies können u.a. folgende Handlungsfelder sein:

- Kooperationsansätze klein- und mittelständischer Schiffbauunternehmen
- Förderung gemeinsamer Marketingaktivitäten
- Förderung gemeinsamer Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiativen

5. Neuorientierung in der Verkehrspolitik

Der Zusammenhang zwischen internationalem Verkehr und wirtschaftlicher Entwicklung wird immer größer. Angesichts der Überlastungen im Straßenverkehr und der daraus resultierenden Umweltauswirkungen wie die globale Erwärmung ist der Seeverkehr nicht nur eine ökologisch vernünftige Alternative, sondern auch eine wirtschaftlich vernünftige Entscheidung aufgrund des höheren Verhältnisanteils von Tonnen/km. Eine Grundvoraussetzung für die Zukunft der maritimen Wirtschaft ist die Neuorientierung in der Verkehrspolitik, die ein effizientes integriertes Verkehrssystem zum Ziel hat, dass gleichermaßen ökologischen und sozialen

Anforderungen entspricht. Unverzichtbarer Bestandteil eines solchen Verkehrskonzepts ist die Verlagerung von Verkehren auf die See- und Küstenschifffahrt, die Weiterentwicklung der Seehäfen zu multimodalen Verkehrsknotenpunkten und die Förderung der damit verbundenen Entwicklung in der Schiffbau- und Umschlagtechnik. Realisierung von Pilotprojekten zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf das Schiff in Europa - Aqua-Strada - ist eine unabdingbare Voraussetzung für den EMB, um Alternativen zur Marktreife entwickeln zu können.

6. Europäischer Ansatz bei der Auftragsvergabe von Handelsschiffen - Küstenschifffahrt

Im Bereich Handelsschiffmarkt hält es der EMB für notwendig, dass ein europäischer Ansatz ausgearbeitet werden muss, der das Problem der Unterstützung von europäischen Reedern und für Schiffsbauaufträge in Europa aufgreift. Der EMB weist in diesem Zusammenhang auf folgende Fakten hin:

- Südkorea hat in der Schiffbauindustrie weltweit einen Anteil von etwa 45%, Japan 30%, und der Marktanteil Chinas ist im Steigen begriffen.
- Die europäischen Schiffbauer können nicht mit den asiatischen Konstrukteuren konkurrieren, wenn der Wechselkurs 25% ausmacht, der Abwehrmechanismus aber nur 6% .
- Für neue Schiffe werden keine Zollgebühren eingehoben.
- 40% der Handelsschiffe weltweit gehören europäischen Reedereien.
- 90% der europäischen Flotten werden in asiatischen Werften erneuert.
- Europäische Reeder haben steuerliche Vorteile, wenn sie ihre Schiffe in Asien bauen lassen.
- Ökologische Überlegungen sollten die EU und ihre Mitgliedstaaten veranlassen, die Küstenschifffahrt anstelle des Straßenverkehrs auszubauen.
- Neue Schiffbauer drängen nach der EU-Erweiterung auf den europäischen Markt.

Vor diesem Hintergrund und aus allen in diesem Dokument dargelegten Gründen, fordert der EMB CESA und die europäischen Institutionen dazu auf, gemeinsam mit uns einen europäischen Ansatz zu entwickeln, der darauf abzielt, die Binnennachfrage für Handelsschiffe in Europa anzukurbeln und Europäischen Reedern Anreize gibt, diese Schiffe in Europa zu aquirieren. Der EMB möchte zu dieser Debatte einen Beitrag leisten.dass es möglich sein sollte, Regeln aufzustellen, um die Handelsschifffahrt in Europa am Leben zu erhalten.

7. Umsetzung der LeaderSHIP-Empfehlungen

Der EMB fordert die Industrie und die politischen Entscheidungsträger auf, die LeaderSHIP-Empfehlungen vorrangig umzusetzen, um die Beschäftigung, die Standorte und die Qualifikationen zu sichern. Die LeaderSHIP-Ziele berühren viele horizontale politische Bereiche und verlangen eine gut koordinierte Umsetzungsstrategie. Um zu gewährleisten, dass die Ziele von LeaderSHIP in allen politischen Bereichen verwirklicht werden, müssen die EU-Mitgliedstaaten Maritime Koordinatoren einsetzen, die in ihrer koordinierenden Rolle Maßnahmen einleiten könnten, um die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten auf einen Nenner zu bringen. Auf EU-Ebene wird sich der EMB innerhalb des neu hergestellten Sozialdialogs zwischen EMB und CESA darum bemühen, dass Konzepte für die Umsetzung bestimmter Aspekte der LeaderSHIP-Empfehlungen, wie z. B. die Qualifikation, von den Sozialpartnern entwickelt werden.

8. Sozialer Dialog

Der EMB begrüßt den sozialen Dialog, der im September 2003 zwischen EMB und CESA zustande kam. Der Sozialdialog sollte der Philosophie und den Ergebnissen des Projekts LeaderSHIP 2015 folgen. Daher sollten der EMB und CESA zusammenarbeiten, um gemeinsame Lösungen für einen wettbewerbsfähigen europäischen Schiffbausektor mit geeigneten Rahmenbedingungen für ein hohes Beschäftigungsniveau mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen zu finden. Der soziale Dialog sollte auch ein Forum sein für die Entwicklung von Grundsätzen und Vorschlägen, wie die durch die Erweiterung entstandene Herausforderung in einen Vorteil sowohl für die alten als auch die neuen und künftigen Mitgliedstaaten verwandelt werden kann.

Die Schwerpunkte des 1. sozialpartnerschaftlichen Arbeitsprogramms

1. Mapping des Schiffbau- und Schiffreparatursektors in West-, Mittel- und Osteuropa
2. Qualifikationsinitiative
3. Imageverbesserung des Schiffbaus
4. Zusammenstellung einer „Toolbox“ für die Bewältigung zyklischer Wellen und sozial verantwortliche Umstrukturierung

sollten bald zu konkreten Ergebnissen führen, damit die Relevanz und Sinnhaftigkeit des sozialen Dialogs gezeigt werden kann.

Der EMB ist sich dessen bewusst, dass CESA als Fachverband keine explizite sozioökonomische Ausrichtung hat, will sich aber trotzdem auf die soziale Dimension der Arbeitnehmerinteressen wie sichere Arbeitsplätze, positive Beschäftigungsentwicklungen, verbesserte Arbeitsbedingungen und sozial verantwortliche Umstrukturierung konzentrieren. Der EMB wird im Rahmen des sozialen Dialogs und darüber hinaus das Ungleichgewicht in der

sozialen Situation von Arbeitnehmern in den Werften Europas ansprechen,
und zwar

- beim Sozialschutz
- bei den Arbeitsbedingungen in den Werften
- bei der tatsächlichen Anerkennung der Schwerarbeit
- bei Befähigungen, Ausbildung, Entlohnung
- bei der Arbeitszeit.