

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über eine Sanierung des Schiffbaus in der Gemeinschaft

»EG-Dok. R/3216/77 (ECO 301)«

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Probleme des Schiffbaus in der Gemeinschaft	2
A. Die Krise	2
1. Die Ursachen der Krise	2
2. Die Auswirkungen der Krise auf die Gemeinschaft	5
B. Derzeitige Maßnahmen zur Gewährleistung der Beschäftigung in den Werften	5
1. Einzelstaatliche Lösungsversuche	5
2. Internationale Lösungsversuche	5
3. Lösungsversuche der Gemeinschaft	6
II. Ziele einer Gemeinschaftsaktion	6
A. Anpassung der Produktionsstruktur	6
B. Wiedereinstellung von Arbeitskräften	7
C. Stimulierung der Nachfrage	7
III. Gemeinschaftsaktionen	8
A. Sanierung des Schiffbaus	8
1. Aktionen zur Koordinierung der Beihilfen	8
2. Soziale Aktionen	9
3. Finanzierung	9
B. Einwirkung auf die Nachfrage	10
C. Aktionen auf internationaler Ebene	10
IV. Schlußfolgerungen	10
Anlage I – Merkmale der Schiffbaukrise	12
Anlage II – Erfassung des Finanzbedarfs zur Sanierung des Schiffbaus	15
Anlage III – Entwurf – Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für den Schiffbau	17

Mitteilung der Kommission an den Rat

Sanierung des Schiffneubaus in der Gemeinschaft

I. Probleme des Schiffbaus in der Gemeinschaft

A. Die Krise

Die Schwierigkeiten des Schiffneubaus gehen auf ein weltweites strukturelles Ungleichgewicht zwischen Produktionskapazitäten und Nachfrage zurück; sie fallen für die Gemeinschaftsindustrie wegen ihrer geringeren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der außer-europäischen Konkurrenz verhältnismäßig schwerer ins Gewicht (siehe Anlage I).

1. Die Ursachen der Krise

- a) Infolge optimistischer Vorausschätzungen des Weltwirtschaftswachstums, zu denen eine spekulative Nachfrage hinzu kam, haben die Auftragsbestände von 1960 bis 1973 beispiellos zugenommen.

Um diese Nachfrage zu decken, ist das weltweite Produktionspotential derart gestiegen, daß es wahrscheinlich auch ohne Erdölkrise¹⁾ und Wirtschaftskrise zu einem Kapazitätsüberhang gekommen wäre.

Die jährliche Weltproduktion erreichte infolge der 1972 und 1973 eingegangenen Aufträge in dem Zeitraum 1974 bis 1976 rund 33 Mio BRT²⁾, das sind rund 20 Mio GBRT³⁾ jährlich.

Die Neuaufträge, von denen die Zukunft der Werften abhängt, sind seit 1975 auf 13 Mio BRT und GBRT⁴⁾ zurückgegangen. Wegen des Umfangs der Überkapazität der bestehenden Flotten werden die Neuaufträge in den kommenden Jahren nicht einmal diese Höhe erreichen.

Dieser Tätigkeitsrückgang erfaßt seit einiger Zeit auch die japanischen Werften, die ihrerseits dem Wettbewerb neuer Schiffbauländer ausgesetzt sind (die häufig mit japanischem Kapital arbeiten).

- 1) Die Erdölkrise wirkte sich vor allem auf den Neubau von Oltankern aus.
 2) BRT ist ein Kubikmaß.
 3) GBRT (gewichtete Bruttoregistertonne) ist ein Maß, das dem in der BRT enthaltenen Arbeitsvolumen Rechnung trägt.
 4) Die Äquivalenz zwischen Volumen in BRT und in GBRT ergibt sich aus der drastischen Verringerung der Aufträge für weniger arbeitsintensive Schiffe (Tanker, Massengutfrachter).

- b) Die Gemeinschaftswerften leiden unter demselben Phänomen wie die übrigen Schiffbauer, aber die weltweite Überkapazität hat durch ihre Auswirkungen auf den Verkaufspreis der Schiffe die Wettbewerbsfähigkeitsschwelle der Gemeinschaftswerften viel rascher bloßgelegt als bei ihren Konkurrenten.

Obwohl der Produktionsapparat in einigen Mitgliedstaaten modernisiert wurde, ist der Schiffbau der Gemeinschaft durch unangemessene Strukturen und für seine Wettbewerbsfähigkeit ungünstige Betriebskosten benachteiligt. Die Vielzahl der Werften in der Gemeinschaft gestattet keine Massenproduktion, wie sie den fast neuen, zu Industriekonzernen gehörenden japanischen Werften möglich ist; auf Grund ihrer Konzernzugehörigkeit können letztere aber die Konjunkturschwankungen abfangen. Die Anpassung ihrer Strukturen ist um so dringlicher und notwendiger, als die Gemeinschaftswerften nicht hoffen können, ihre Soziallasten, die höher sind als in einigen neuen Schiffbauländern, zu senken.

Daraus ergeben sich für die Gemeinschaft besonders schwerwiegende Konsequenzen.

- c) Da gleichzeitig die Aussichten für mehrere Bereiche des Seefrachtverkehrs ungünstig sind, besteht wenig Hoffnung, daß das erhebliche Ungleichgewicht zwischen verfügbarer Tonnage und Marktbedarf vor 1982 abgebaut werden kann. Dies gilt vor allem für Oltanker, aber auch für andere Schiffstypen wie Massengutfrachter. Aus den Statistiken geht hervor (siehe Tabellen 1 und 2), daß der Anteil der Gemeinschaft an der Weltflotte von 25,1 v. H. im Jahre 1970 auf 20,7 v. H. im Jahre 1976 zurückgegangen ist. Sowohl der Seefrachtverkehr als auch die Werften der Gemeinschaft müssen jedoch auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben oder wieder wettbewerbsfähig gemacht werden. Die Reeder der Gemeinschaft sind nicht mit den Schiffswerften der Mitgliedstaaten verbunden, doch vergeben sie gleichwohl in der Praxis ihre Aufträge weitgehend an Gemeinschaftswerften, so daß diese also ein Interesse an einer wettbewerbsfähigen Flotte haben.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramts vom 30. Dezember 1977 – 14 – 680 70 – E – Wi 19/77:

Diese Mitteilung ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 9. Dezember 1977 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments zu der genannten Kommissionsmitteilung ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Tabelle I

Produktion in v. H. der Weltproduktion in BRT

EWG	1955	1960	1965	1970	1975	1976
EWG	70,0	51,1	31,3	25,6	23,3	22,6
AWES	80,0	73,8	50,8	40,5	38,5	37,5
Japan	12,0	21,4	41,5	48,1	50,6	46,7
übrige Welt	8,0	4,8	7,7	11,4	10,9	15,8

Flotten in v. H. der Weltflotte in BRT

	1955	1960	1965	1970	1975	1976
EWG	35,4	33,5	28,6	25,1	22,9	20,7
AWES	47,5	46,9	43,0	37,9	35,9	32,9
Japan	3,7	5,3	7,4	11,8	12,2	11,2
übrige Welt	48,8	47,8	49,6	50,3	51,9	55,9

Quellen:

Produktion:

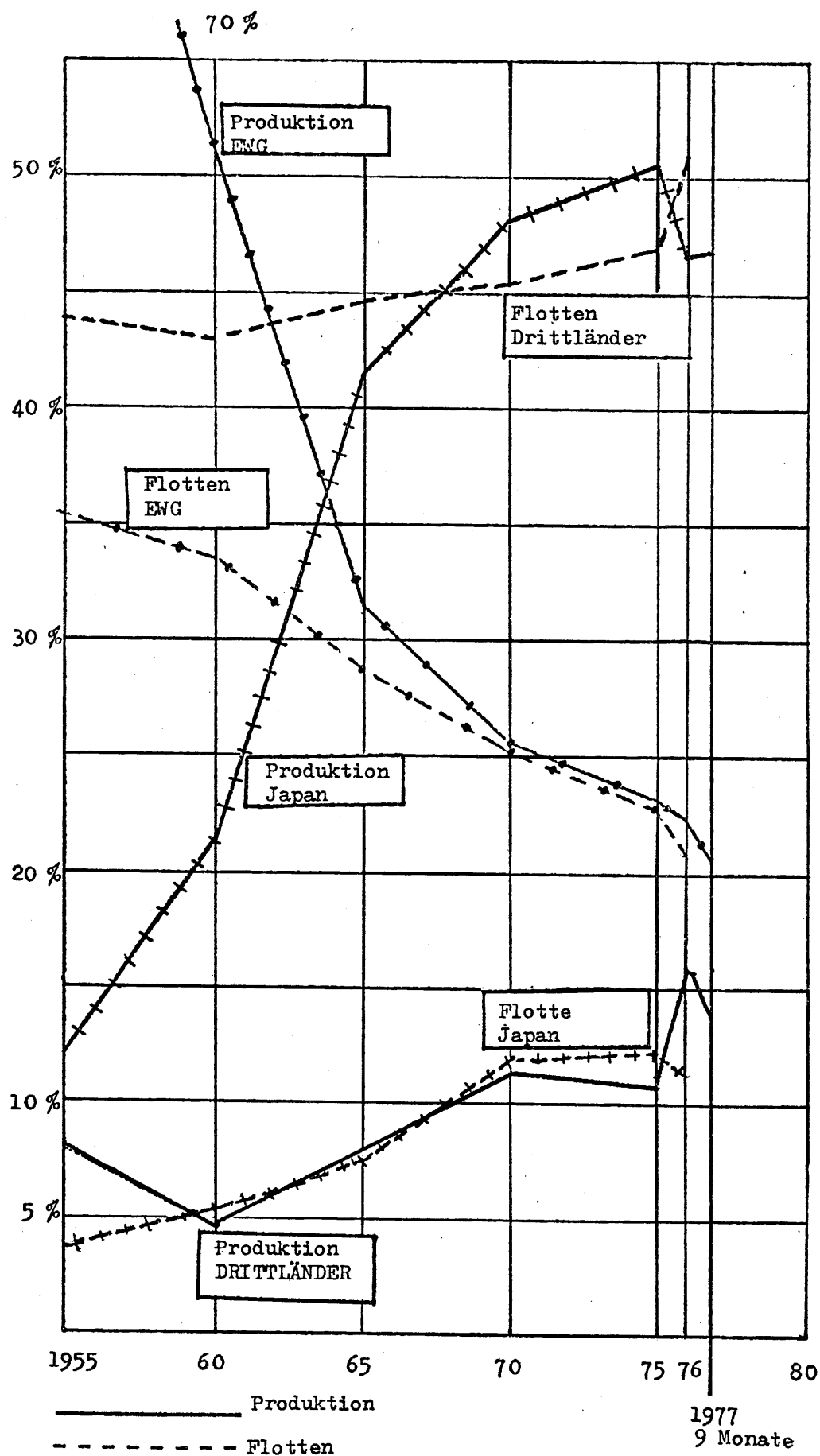
für die Jahre 1955, 1960 und 1965 die DAFSA-Studie;
für die Jahre 1970, 1975 und 1976 Lloyd's „Annual Summary“

Flotten:

Lloyd's „Statistical Tables“

N.B.: Für die Jahre 1955, 1960, 1965 und 1970 sind weder die irische Flotte noch die portugiesische Flotte einbezogen.

TABELLE II

WELTPRODUKTION UND WELTFLOTTE
IN % IN BRT

2. Die Auswirkungen der Krise auf die Gemeinschaft

Die Produktion der Gemeinschaftsindustrie beläuft sich derzeit auf 20 v. H. der Weltproduktion. Angenommen, der Anteil der „übrigen Welt“ bleibt konstant, und ausgehend von der Hypothese ⁵⁾, daß sich an der 1975 beobachteten Aufteilung des Weltmarktes nichts ändert, erreicht der Schiffbau der Gemeinschaft nach den von den Sachverständigen der AWES ⁶⁾ vorgenommenen Vorausschätzungen 1980 ein Liefervolumen von 2,4 Mio GBRT gegenüber 4,4 Mio GBRT im Jahr 1975, was eine Abnahme von 46 v. H. bedeutet, während die Weltproduktion im selben Zeitraum nur um 40 v. H. zurückgehen dürfte.

Produktion 1975 und Vorausschätzung der Produktion im Jahre 1980 auf der Grundlage der voraussichtlichen Nachfrage ⁵⁾

	(1975)		(1980)	
	BRT	GBRT	BRT	GBRT
EWG	7,8	4,4		2,4
übrige AWES	5,3	3,2		1,5
AWES	13,1	7,6		3,9
Japan	17,0	7,7		3,9
übrige Welt	4,2	4,2	—	4,0
Welt insgesamt	34,3	19,5	10,4	11,8

Zu den mit jeglicher Vorausschätzung verbundenen Ungewißheiten kommen hier zwei widersprüchliche Faktoren hinzu: einerseits die schwache Wettbewerbsfähigkeit einiger Schiffbauer – ein Faktor, dem im übrigen um so größere Bedeutung zukommt, als die rückläufige Weltnachfrage den Wettbewerb verschärft – und andererseits die starke Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftswerften bei bestimmten technisch besonders hochentwickelten Schiffstypen. Aber selbst auf diesem Teilmarkt ist mit einer Offensive vor allem der Japaner zu rechnen: Nach den Schätzungen des japanischen Ministeriums für Verkehr und Industrie wird sich „der Schiffbau in Japan, der bisher zu 70 v. H. von der Ölproduktion abhing, immer mehr auf Spezialschiffe für die Beförderung von Flüssiggas usw. umstellen müssen, deren Technik und Wertschöpfung höher liegen. Somit wird der japanische Schiffbau 1985 14,7 Mio BRT produzieren und zum Stand von 1975 zurückfinden“ ⁷⁾.

Vor diesem Hintergrund wird die Entwicklung der Gemeinschaftsproduktion sicherlich Auswirkungen auf die Beschäftigung in den Werften und in den verbundenen Industrien haben. Es kann bereits jetzt geschätzt werden, daß von den insgesamt 180 000 Arbeitsplätzen im Schiffbau im Jahre 1975 15 000 Arbeitsplätze von Produktionsbeschränkungen betroffen worden sind.

⁵⁾ Siehe Anhang I, Seite 6

⁶⁾ AWES: Association of West European Shipbuilders (EG und Norwegen, Schweden, Finnland, Spanien und Portugal).

⁷⁾ Long Term Vision on Japan's Industrial Structure, 1976, Kap. VII.

B. Derzeitige Maßnahmen zur Gewährleistung der Beschäftigung in den Werften

Im Bewußtsein der Krise im Schiffbau, aber auch in der Hoffnung, daß sich die Lage bessern wird, versuchen die öffentlichen Stellen, das Problem von allen Seiten her zu lösen, um die Beschäftigung in den Werften bestmöglichst zu sichern. Diese Maßnahmen stellen bisher jedoch nur sehr kostspielige und mittelfristig aussichtslose Notlösungen dar.

1. Einzelstaatliche Lösungsversuche

Viele Unternehmen haben Überstunden fast völlig abgeschafft, Kurzarbeit eingeführt, die Arbeitszeit verkürzt, Abgänge gefördert und Einstellungen auf ein Mindestmaß begrenzt, doch reichen diese Maßnahmen nicht aus und sind darüber hinaus nur selten Teil einer langfristigen Strategie.

Die Spontanreaktion der Schiffbauunternehmen besteht darin, ihre Tätigkeit aufrechtzuerhalten, ohne etwa zu versuchen, sich den neuen Marktbedingungen anzupassen.

Die Mitgliedstaaten selbst fördern diese Haltung durch verschiedene Stützungsmaßnahmen zugunsten ihrer Werften, die vor allem darauf angelegt sind, die Beschäftigung auf einem möglichst hohen Niveau zu halten.

Diese einzelstaatlichen Maßnahmen können verschiedene Formen annehmen: Manchmal wird die Tätigkeit bestimmter Werften durch Rüstaufträge gesichert – wenn diese Aufträge nicht staatlichen Rüstungsunternehmen vorbehalten sind – meistens handelt es sich jedoch um finanzielle Unterstützung.

Im Vergleich zum Beschäftigungsniveau sind die eingesetzten Beträge beträchtlich. Die jährliche Höhe der derzeit gewährten Beihilfen, insbesondere zum Ausgleich des Preishandikaps gegenüber Japan und den übrigen Schiffbauländern, wird auf fast 600 Mio RE geschätzt (einschließlich der Beihilfen an die Reeder in der Bundesrepublik Deutschland und in den Niederlanden und ohne Berücksichtigung der in einigen Mitgliedstaaten gewährten verschleierte oder schwer bezifferbaren Vorteile).

Das Volumen dieser Beihilfen, die in verschiedener Form hauptsächlich darauf abzielen, die Tätigkeit der Werften zu erhalten, müßte zwangsläufig wachsen, weil der Schiffbau bis zu Beginn der 80er Jahre einen unvermeidbaren Rückgang hinnehmen muß und die Konkurrenz der Drittländer voraussichtlich zunehmen wird. Die finanzielle Unterstützung der Werften findet übrigens in den meisten Mitgliedstaaten ihre Fortsetzung in Maßnahmen zur Stützung der eigenen Flotte, die in den einzelnen Mitgliedstaaten höchst unterschiedlich sein können.

2. Internationale Lösungsversuche

Die Mitgliedstaaten wie im übrigen auch die anderen AWES-Länder und Japan haben am 4. Mai 1976 im Rahmen der OECD „Allgemeine Leitlinien für die Regierungspolitik auf dem Gebiet des Schiffbaus“ unterzeichnet, die vornehmlich auf eine angemessene

Verringerung der Produktionskapazitäten zur mittelfristigen Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage abzielen und die Erhaltung eines fairen Wettbewerbs zum Grundsatz machen.

Diese Initiativen im Rahmen der OECD werden durch Schritte gegenüber Japan ergänzt. Die Mitgliedstaaten haben ihre Partner vor einer unzureichenden Mithilfe Japans an der Bewältigung der Krise gewarnt und mit autonomen Schutzmaßnahmen gedroht. Auf Grund dieses Drucks hat Japan seine Ausfuhrpreise um 5 v. H. heraufgesetzt und gegenüber einigen europäischen Ländern Selbstbeschränkungsmaßnahmen ergriffen. Offenbar reichen sie jedoch nicht aus, um das Gleichgewicht im Schiffbau der Gemeinschaft wiederherzustellen.

3. Lösungsversuche der Gemeinschaft

Die Gemeinschaft hat sich ebenfalls unter zwei Gesichtspunkten mit den Schiffbauproblemen befaßt:

- Unter dem Gesichtspunkt des Wettbewerbs: Bisher bestand die Aktion der Gemeinschaft im Bereich des Schiffbaus ausschließlich aus mehreren Richtlinien zur Koordinierung der Beihilfen für den Schiffbau. Das Ziel dieser Richtlinien bestand im wesentlichen darin, die öffentlichen Stützungsmaßnahmen in diesem Sektor zu harmonisieren und die Intensität der für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb schädlichsten Beihilfen zu verringern;
- unter finanziellem Gesichtspunkt: Der Regionalfonds hat sich seit seiner Errichtung mit schätzungsweise 78,56 Mio RE an 225 Vorhaben mit einer Investitionssumme von 1470 Mio RE zur Schaffung oder Erhaltung von 34 112 Arbeitsplätzen in Deutschland, Frankreich, Italien und dem Vereinigten Königreich in Regionen beteiligt, in denen sich der Schiffbau stark konzentriert. Im Vereinigten Königreich wurden u. a. in diesen Zonen 111 industrielle Infrastrukturvorhaben unterstützt.

Der Sozialfonds hat in bescheidenem Maße zur Unterstützung der im Schiffbau beschäftigten Arbeitnehmer eingegriffen; der Rat allerdings ist dem Vorschlag der Kommission, Artikel 4 der Durchführungsentscheidung zum Sozialfonds in Anspruch zu nehmen, nicht gefolgt.

II. Ziele einer Gemeinschaftsaktion

Als erste Handelsmacht der Welt, die ihren Außenhandel zu 90 v. H. auf dem Seewege abwickelt, hat die Gemeinschaft sehr großes Interesse an einer Seeverkehrspolitik, die ihre Wettbewerbsfähigkeit im Handel gewährleistet.

Ein Grundpfeiler dieser Politik ist eine wettbewerbsfähige Gemeinschaftsflotte. Eine solche Flotte stellt für die Schiffswerften in der Gemeinschaft einen potentiellen Markt dar, soweit sie diesen Markt unter ähnlichen Wettbewerbsbedingungen wie die übrigen Werften versorgen können.

Hauptziel einer Strategie der Gemeinschaft für den Schiffbau muß demnach sein, unsere Werften auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig zu machen.

Das Augenmerk der Gemeinschaft muß hauptsächlich auf den Neubau von seegehenden Handelsschiffen gerichtet sein⁸⁾. Tatsächlich stellt sich in diesem Teilsektor mit besonderer Schärfe das strukturelle Problem der Überkapazität und der Wettbewerbsfähigkeit. Die übrigen Teilsektoren, die vergleichsweise weniger Strukturprobleme kennen, sind wiederum konjunkturanfälliger.

Die Strategie der Gemeinschaft müßte sich auf die Koordinierung ihrer gegenwärtigen Aktionsmittel beziehen und diese auf die Verwirklichung eines definierten Ziels ausrichten. Dieses Ziel müßte die Sanierung der Werften der Gemeinschaft sein, damit sie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig werden und folglich in der Lage sind, einen bedeutenden Teil der Gemeinschaftsflotte zu liefern, deren Autonomie gegenüber Drittlandswerften für die Versorgungsunabhängigkeit der Gemeinschaft – angesichts der Bedeutung des Seetransports für den Außenhandel – und im Hinblick auf die Verteidigung ihrer Stellung im Welthandel unerlässlich ist.

Wegen der Bedeutung der Transportkosten für die Wirtschaft der Gemeinschaft glaubt die Kommission keineswegs, daß die Interessen der Reedereien denen der Schiffbauer untergeordnet werden müssen. Nach ihrer Auffassung wäre eine Aktion der Behörden zur Beeinflussung der beiden Wirtschaftszweigen gemeinsamen Interessengebiete unverzichtbarer Bestandteil einer Globalstrategie im Sektor Schiffbau.

Das oben erwähnte Sanierungsziel müßte sich auf die Marktrealitäten stützen und das voraussichtliche Nachfrageniveau berücksichtigen, das Bezugspunkt für Aktionen auf Gemeinschafts- wie auf nationaler Ebene sein müßte.

Dieses Nachfrageniveau könnte auf der Grundlage der im ersten Teil zitierten Informationen zu Beginn der 80er Jahre bei ungefähr 2,4 Mio GBRT liegen; es müßte mit den Mitgliedstaaten überprüft und regelmäßig den sich ändernden Markttendenzen angepaßt werden.

In Anbetracht des Mißverhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage bei bestimmten Schiffstypen muß ein mit der voraussichtlichen Nachfrage übereinstimmendes Produktionsziel durch Anpassung der Produktionsstrukturen, Wiedereinstellung von Arbeitskräften und Stimulierung der Nachfrage erreicht werden.

⁸⁾ Im gegenwärtigen Stadium schien es unzweckmäßig, den Kriegsschiffbau in diese Unterlage aufzunehmen, weil dieser Zweig des Schiffbaus, der außerordentlich komplizierte Seefahrzeuge herstellt, nicht die Auswirkungen der Krise zu spüren bekommt.

A. Anpassung der Produktionsstruktur

Die Anpassung der Struktur der Werften an die vorhersehbare Nachfrage wird quantitativer wie qualitativer Art sein und sich auch auf die direkt mit diesen verbundenen Industrien erstrecken müssen.

- Unter quantitativen Gesichtspunkten müssen im Interesse des Sektors selbst wie auch im Interesse seiner Arbeitnehmer, deren Beschäftigung auf den Werften andernfalls eines Tages insgesamt gefährdet wäre, die Produktionskapazitäten in geordneter Weise den Marktaussichten angepaßt werden.
- Unter qualitativen Gesichtspunkten müssen die Bemühungen um quantitative Anpassung der Produktionskapazitäten mit einer gleichzeitigen Verbesserung des Produktionsapparates gekoppelt werden, der im Rahmen des Möglichen ohne Beihilfen überleben und auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig sein sollte.

B. Wiedereinstellung von Arbeitskräften

Jede Sanierungsaktion in diesem Sektor wäre zum Scheitern verurteilt, wenn sie nicht die soziale Dimension des Problems berücksichtigte und versuchte, die Folgen für die Arbeitskräfte zu begrenzen, da es nicht möglich sein wird, den gegenwärtigen Beschäftigungsstand von etwa 165 000 Personen aufrechtzuerhalten.

1. Sobald einmal das Sanierungsziel für den Sektor definiert worden ist, müssen daraus unter dem Gesichtspunkt der Beschäftigung die Konsequenzen gezogen werden, und dies in zweierlei Hinsicht:
 - Umschulung der Arbeitnehmer auf den Werften, wenn diese eine interne Umstellung im Rahmen der qualitativen Anpassung des Produktionsapparates einleiten;
 - externe Umstellung der Arbeitnehmer: In diesem Falle wird die Gemeinschaft von allen ihren Möglichkeiten Gebrauch machen müssen, um die Schaffung von Arbeitsplätzen außerhalb des Schiffbaus sicherzustellen, einmal auf den Werften selbst, jedoch vor allem für das in anderen Unternehmen überzählig gewordene Personal, und dabei zu versuchen, in dem gleichen Gebiet oder der gleichen Region neue Wirtschaftszweige anzusiedeln, die aus den Fachkenntnissen der Werftarbeiter Nutzen ziehen könnten; die damit verbundene Schaffung von Arbeitsplätzen müßte mit den erforderlichen sozialen Maßnahmen einhergehen.

Unter Berücksichtigung des vorhersehbaren Nachfrageniveaus von etwa 2,4 Millionen GBRT zu Beginn der achtziger Jahre ist die Kommission der Auffassung, daß eine wirkungsvolle Neustrukturierung des Sektors ungefähr 75 000 Arbeitsplätze⁹⁾ treffen würde, von denen vermutlich 15 000 durch „natürliche Ab-

gänge“ freigemacht werden. Wenn diese Maßnahme auf die direkt verbundenen Industrien ausgeweitet wird, werden diese im gleichen Verhältnis betroffen, was 30 000 Personen beschäftigungslos machen würde.

2. Da Ergebnisse der Sanierungsaktion nur nach und nach erzielt werden können, müssen weiterhin Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden, die für die direkte oder indirekte Stützung der Beschäftigung unerlässlich sind. Zur Verwirklichung dieser Ziele kann nach Auffassung der Kommission eine Gemeinschaftsaktion nur dann von der Öffentlichkeit und den Arbeitnehmern akzeptiert werden, wenn sie der unterschiedlichen Lage dieses Sektors in den einzelnen Staaten sowie seiner Stellung in der Volkswirtschaft eines jeden Staates oder jeder Region voll und ganz Rechnung trägt. Es hängt somit von dem politischen Willen des Ministerrats ab, diese Aktion zum Ausdruck der innergemeinschaftlichen Solidarität zu machen.

C. Stimulierung der Nachfrage

Die Zukunftsaussichten für den Schiffbau in der Gemeinschaft lassen nach sämtlichen Schätzungen befürchten, daß dieser ganz zum Erliegen kommt und den Schiffbauern der Drittländer eine dominierende Stellung auf dem Markt und infolgedessen die Möglichkeit läßt, die Gemeinschaftsflotte zu benachteiligen. Außerdem hat das Fahren eines großen Teils der Weltflotte unter Billigflaggen dazu geführt, daß auf dem Seetransportmarkt Schiffe auftauchen, die zum einen ein Sicherheitsrisiko darstellen (substandard ships) und zum anderen eine Gefahr für die Umwelt bedeuten und auf denen im übrigen soziale Bedingungen herrschen, die nach dem in der Gemeinschaft geltenden Arbeitsrecht unannehmbar sind.

1. Die internationalen Instanzen bemühen sich bereits um Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Form unlauteren Wettbewerbs. Die Gemeinschaft müßte ihre bereits eingeleitete diesbezügliche Aktion durch geeignete Initiativen verstärken, damit baldigst konkrete Maßnahmen ergriffen werden.
 - Gewisse Umweltschutzmaßnahmen könnten partiell die Überkapazitäten der Tankerflotten verringern und gleichzeitig nicht unbedeutende Aktivitäten auf dem Gebiet der Umrüstung der vorhandenen Tankerschiffe hervorrufen.
 - Weitere Bestimmungen zur Erhöhung der Sicherheit der Schiffe würden den Reedereien der Drittländer – und vor allem den Billigflaggen – einen ungerechtfertigten Vorsprung nehmen und den Schiffbau entweder direkt (Anpassungen oder Reparaturen) oder indirekt (beschleunigte Abwrackungen, die zur schnelleren Wiederherstellung des Gleichgewichts des Transportmarktes beitragen) begünstigen. Sie könnten außerdem die Tendenz der europäischen Schiffseigner zu Billigflaggen drosseln.

⁹⁾ siehe Anlage 2

2. Die Marktkräfte garantieren jedoch trotz der Umstrukturierungsanstrengungen und trotz der im Vorstehenden angesprochenen Aktionen nicht die Wettbewerbsfähigkeit bestimmter Schiffstypen auf dem internationalen Markt – bei Tankschiffen und Massengutfrachtern scheint dies bereits der Fall zu sein –, und zwar wegen des vor allem kurzfristig nicht aufzuholenden Vorsprungs gewisser konkurrierender Schiffbauer.

Daher könnten sich Vorbeugungsmaßnahmen gegen die Gefahren als notwendig erweisen, die aus einer Monopolstellung bestimmter schiffbauender Länder erwachsen könnten.

3. Diese Initiativen müßten durch Maßnahmen gegen den unlauteren Wettbewerb ergänzt werden, der sich aus den Frachtraten ergibt, die von den Handelsflotten der Staatshandelsländer praktiziert werden.

III. Gemeinschaftsaktionen

Die Kommission hat die Absicht, alle geeigneten Aktionsmittel an den vorstehend definierten Zielen auszurichten.

Diese Ziele werden nur erreicht,

- wenn sich die einzelstaatlichen (privaten oder öffentlichen) Initiativen nicht gegenseitig aufheben, was fortgesetzte und verstärkte Bemühungen der Kommission um eine größere Transparenz und Koordinierung erfordert;
- wenn diese Maßnahmen immer weniger auf die Erhaltung hoffnungsloser Zustände, sondern immer intensiver auf die Wiedergutmachung eines Höchstmaßes an Leistungsfähigkeit der Unternehmen, vor allem aber auf die Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten in anderen Bereichen abzielen;
- wenn die Kontakte mit allen betroffenen Kreisen verstärkt fortgesetzt werden; die Kommission unterhält bereits laufend Kontakt zu den Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften, die vertieft werden müssen. Um besser beurteilen zu können, wie der Art der auf die Gemeinschaftswerften zukommenden Nachfrage begegnet werden kann, müßten diese Kontakte ferner auf die Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften der Seeschifffahrt der Gemeinschaft ausgedehnt werden;
- wenn in einem gemeinschaftlichen Rahmen und unter Wahrung der im Vertrag verankerten Zuständigkeiten eine ständige Abstimmung zwischen den verantwortlichen öffentlichen Stellen der Gemeinschaft stattfindet.
- die Gemeinschaft wird ihre Aktion durch angemessene Verfahren fortsetzen, solange die Krise im Schiffbau andauert.

A. Sanierung des Schiffbaus

Vorbedingung für die angestrebte Sanierung des Schiffbaus ist die Festlegung eines quantitativen „Richtwerts“ für das Nachfrageniveau, an dem die

Produktionskapazitäten im Schiffbau auszurichten sind.

Dieser „Richtwert“, der Anfang der 80er Jahre auf rund 2,4 Mio G-BRT geschätzt wird, müßte in den folgenden Jahren in Absprache mit sämtlichen Betroffenen der Entwicklung der Marktlage angepaßt werden. Die schrittweise Anpassung der Produktionskapazitäten innerhalb von fünf Jahren an ein solches Globalziel wird sich faktisch aus den Initiativen ergeben, die von den verschiedenen Beteiligten ergriffen werden, um der Marktentwicklung Rechnung zu tragen, und bestimmen, welche Aktionen im einzelnen zur Sanierung des Schiffbaus notwendig sind.

1. Aktionen zur Koordinierung der Beihilfen

Damit die einzelstaatlichen Beihilfen, die den Unternehmen in der stets vergeblichen Hoffnung gewährt werden, daß sich die Lage demnächst bessern könnte, die Begünstigten nicht der Notwendigkeit entheben, ihren Produktionsapparat zu modernisieren, was eine unumgängliche Voraussetzung für die Stabilität des Schiffbaus der Gemeinschaft ist, hat die Kommission mit ihrem Vorschlag für eine vierte Richtlinie versucht, die Beihilfen im Hinblick auf eine Sanierung des Schiffbaus, die auch mit dem quantitativen Richtwert übereinstimmen würde, zu koordinieren.

Bei den vorangegangenen Richtlinien war der Gemeinschaft an einer Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbau gelegen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen. So betrafen die verschiedenen Richtlinien eine sehr breite Skala von Beihilfen, die den Schiffbaumarkt beeinträchtigen können.

Bei der derzeitigen unmittelbaren Krisensituation, die den Schiffbau bedroht, hat die Kommission nunmehr spezifische Regelungen vorgeschlagen, mit denen die Mitgliedstaaten der Krise begegnen sollen.

Derartige Maßnahmen sind jedoch nur dann akzeptabel, wenn sie so begrenzt werden, daß dadurch die Wettbewerbsbedingungen nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße verfälscht werden.

Außerdem müssen derartige Maßnahmen mit Zielen für die Umstrukturierung des Schiffbaus verknüpft werden, damit er wettbewerbsfähig wird und ohne Beihilfen funktionieren kann.

Der Vorschlag für die 4. Richtlinie, den die Kommission dem Rat am 4. November 1977 übermittelt hat, trägt den Strukturproblemen im Schiffbau weitgehend Rechnung, so daß er nicht lediglich als ein rechtlicher Rahmen zu betrachten ist, der die Gewährung von Beihilfen begrenzen soll, sondern vielmehr als wesentliches Element einer industriepolitischen Lösung.

Der Vorschlag betrifft ferner das Problem der Beihilfen, die die Mitgliedstaaten den Reedern gewähren, und sieht vor, daß solche Beihilfen nicht diskriminierend gegenüber den Werften anderer Mitgliedstaaten sein dürfen.

2. Soziale Aktionen

Obgleich die sozialen Auswirkungen der Krise im Schiffbau und in den verbundenen Industrien nicht genau bekannt sind (insbesondere nicht die regionalen Auswirkungen), dürften flankierende Sozialmaßnahmen notwendig werden.

Unter Berücksichtigung der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Instrumente könnten nach sorgfältiger Prüfung – mit den betroffenen Kreisen – der sozialen Probleme, die im Gefolge der Krise selbst wie auch des Gemeinschaftsprogramms auftreten, neue Maßnahmen vorgeschlagen werden. Soziale Maßnahmen sollen im Zuge der Diskussionen in den Gemeinschaftsorganen ausgearbeitet werden. Neben diesen etwaigen neuen Beihilfen kann die Gemeinschaft bereits über den Europäischen Sozialfonds tätig werden, der sich bereits heute zu den in den geltenden Regelungen festgelegten Bedingungen und Begrenzungen an Berufsumschulungsmaßnahmen zugunsten von Personen, deren Beschäftigung durch die Umstrukturierung oder Umstellung von Werften beeinträchtigt ist, finanziell beteiligen kann.

Der Europäische Sozialfonds könnte sich auch einschalten, wenn die Beschäftigungslage entweder durch Sondermaßnahmen, die der Rat im Rahmen einer gemeinschaftlichen Schiffbaupolitik festlegt, oder durch Sonderaktionen im Interesse industriepolitischen Ziele auf dem Gebiet des Schiffbaus beeinträchtigt wird oder beeinträchtigt zu werden droht.

3. Finanzierung

- a) Auf Grund einer annähernden Schätzung, deren Einzelheiten in Anlage 2 zu finden sind, können die Gesamtkosten für die Aktion zur Sanierung der Gemeinschaftswerften sowie der ausschließlich dem Schiffbau zuarbeitenden Industrien für fünf Jahre auf rund 1 Mrd. RE jährlich angesetzt werden.

Der größte Teil dieses Betrages wäre für die Schaffung neuer Arbeitsplätze außerhalb des Schiffbaus zu verwenden.

Umstrukturierung und Umstellung hängen in erster Linie von der Initiative der Industrie ab, doch ist diese Initiative von den Mitgliedstaaten durch den gezielten Einsatz der Mittel zu fördern, die sie bereits für den Schiffbau aufbringen; sie ist auch von der Gemeinschaft mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen.

- b) Die Mitwirkung der Gemeinschaft bei diesen Maßnahmen wäre gesichert:

- durch die Bereitstellung eines Teils der im Haushaltsplan der Gemeinschaft in den kommenden Jahren für die industrielle Umstellung anzusetzenden Mittel für den Schiffbau;
- durch Einschaltung der EIB im Rahmen der Gemeinschaftsziele, um zu deren Verwirklichung beizutragen. Diese Koordinierung wäre durch die Verbindungen der Kommission zu der Bank gesichert. Die Koordinierung mit

der EIB wäre auf Grund der satzungsgemäß bestehenden Verbindungen und der sich aus der laufenden Praxis ergebenden formlosen Arbeitskontakte und möglicherweise durch ihre Mitwirkung im Rahmen der Konzertation gesichert;

- indem der Erlös aus Gemeinschaftsanleihen verwendet wird, denen die Kommission im Hinblick auf die Investitionsbelegung große Bedeutung beimißt;
- durch eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaften an den neuen sozialen Maßnahmen, die notwendig würden, und durch Einschaltung
 - des Sozialfonds für Umschulungs- und Berufsausbildungsmaßnahmen;
 - der Regionalfonds für Maßnahmen, die den Zielen der Umstrukturierungs- und Umstellungsaktion entsprechen, in den bei diesen beiden Instrumenten zulässigen Grenzen.

Mit Hilfe des Regionalfonds können Investitionen innerhalb und außerhalb des Schiffbaus unterstützt werden, soweit es sich um Zonen und Investitionen handelt, für die staatliche Beihilfen mit regionaler Zweckbestimmung gewährt werden. Die Beteiligungsmöglichkeiten des Regionalfonds würden im Rahmen der von der Kommission vorgeschlagenen nicht quotengebundenen Abteilungen erweitert, falls es sich als möglich erweisen sollte, mit den Mitgliedstaaten spezifische Aktionen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in Regionen und Zonen durchzuführen, in denen durch die Auswirkungen des Kapazitätenabbaus in den Werften auf die Beschäftigungslage ein hinreichend ernstes regionales Problem entsteht.

Durch Abstimmung zwischen allen zuständigen Stellen und Prüfung der lokalen Verhältnisse soll außerdem je nach den genauen Umständen der kombinierte Einsatz aller verfügbaren Instrumente und Mittel so gestaltet werden, daß sie möglichst kohärent und wirksam verwendet werden.

Die Abstimmung dieser verschiedenen Instrumente in zeitlicher Hinsicht und bei der Durchführung – also faktisch die Programmierung der Gemeinschaftsaktion – wird sich aus der notwendigen Konzertierung zwischen den Beteiligten und vor allem zwischen den öffentlichen Stellen ergeben.

Gleichwohl zeigt sich schon jetzt, daß die Umstellungsmaßnahmen vor allem bei der augenblicklichen Wirtschaftslage im allgemeinen nicht von heute auf morgen verwirklicht werden können. Deshalb müssen unverzüglich Mittel für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Werften eingesetzt werden, vor allem ein Teil der bei Artikel 375 des Gemeinschaftshaushaltsplans für 1978 voranschlagten Mittel, wobei gleichzeitig die notwendigen Sicherungsmaßnahmen zur Erhaltung der Beschäftigung zu treffen sind.

B. Einwirkung auf die Nachfrage

1. Der Rat hat im Umweltschutzprogramm vom 17. Mai 1977 die Bedeutung einer verstärkten Bekämpfung des Meeresverschmutzung anerkannt. Die IMCO *) und die OECD haben Untersuchungen hierüber durchgeführt, die sich vor allem mit der Verschmutzung durch Schiffe befaßten: Es geht hauptsächlich um die Einführung separater Ballasttanks. Die Vereinigten Staaten haben lebhaftes Interesse an einer raschen Verabschiedung strenger Maßnahmen bekundet. Wenn sich die Gemeinschaft diesen Bestrebungen anschliesse, würde dadurch – neben den günstigen Auswirkungen bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung – die Nachfrage bei den Werften gesteigert.

Die Einführung dieser Maßnahmen, der Zeitpunkt ihrer Inkraftsetzung und ihrer Tragweite müßten jedoch vom Ergebnis der derzeitigen Kosten-Nutzen-Analysen abhängig gemacht werden.

2. Um einen unlauteren Wettbewerb zu vermeiden, muß daher der Widerstand gegen Schiffe, die nicht den Sicherheitsmindestnormen entsprechen, oder gegen die Nichtbeachtung der sozialen Mindestvorschriften durch die Einführung oder Intensivierung der entsprechenden Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene verstärkt werden, was entweder einseitig erfolgen kann oder im Rahmen internationaler Aktionen (beispielsweise Verbot des Zugangs zu den Häfen der Gemeinschaft im Falle einer Nichtbeachtung).
3. Zur Zeit werden im Rat verschiedene Aktionsmöglichkeiten auf Gemeinschaftsebene im Bereich des Seefrachtverkehrs erörtert. Soweit sich diese Möglichkeiten in konkreten Maßnahmen niederschlagen, mit denen die Position der Flotten der Mitgliedstaaten auf den Seefrachtweltsmärkten gestärkt werden soll, könnten sie indirekt die Stellung der Werften untermauern. Im Zusammenhang damit haben bereits auf Betreiben der Kommissionsdienststellen bestimmte Diskussionen im Rat über die Praktiken einiger Staatshandelsländer stattgefunden. Verschiedene Maßnahmen werde zur Zeit untersucht und sollen in entsprechenden Vorschlägen konkretisiert werden, die in einigen Fällen sogar soweit gehen können, daß für diese Flotten die Teilnahme an bestimmten Formen des Frachtverkehrs nach der Gemeinschaft beschränkt wird.

Jedoch will die Kommission damit nicht sagen, daß die Interessen der Reeder und der Seeverkehrsnutzer den Interessen der Schiffbauer unterzuordnen sind. Die Daseinsberechtigung des Seefrachtgewerbes besteht darin, den Welthandel zu befördern; die Daseinsberechtigung der Werften besteht darin, die Schiffe zu bauen, die die Reeder brauchen, um diese Aufgaben zu erfüllen. Die Rentabilität des Seefrachtgewerbes der Gemeinschaft auf den Weltmärkten und die Rentabilität

des Handels auf dem Seewege erfordert, daß es auch in Zukunft unseren Reedern freisteht, ihre Schiffe dort in Auftrag zu geben, wo ihnen die Bedingungen am günstigsten erscheinen, nachdem die Werften der Gemeinschaft ihr Wettbewerbsniveau zurückgewonnen haben.

C. Aktionen auf internationaler Ebene

Ausgehend von ihren Bemühungen um eine Sanierung des Schiffbaus müßte die Gemeinschaft ihre Aktionen auf internationaler Ebene verstärken, um bei ihren Partnern ähnliche Bemühungen um einen ausgewogenen Abbau des weltweiten Kapazitätsüberhangs und die Beseitigung der den Markt störenden Faktoren zu erreichen.

Die Gemeinschaft müßte sich demnach verstärkt an den Arbeiten in internationalen Gremien beteiligen, die sich mit Problemen befassen, welche die Tätigkeit der Werften mittelbar oder unmittelbar beeinträchtigen könnten. Sie muß sich auch um eine verstärkte Zusammenarbeit in der OECD zwecks besserer Verteilung der Aufträge bemühen.

Allerdings können von einer Marktorganisation im Rahmen von Verhandlungen innerhalb der OECD keine befriedigenden Ergebnisse erwartet werden.

IV. Schlußfolgerungen

Die Gemeinschaft sieht sich derzeit Problemen gegenüber, die zahlreiche Industriesektoren berühren. Bei einem Vorgehen im Bereich des Schiffbaus können daher Überlegungen für einen globaleren Ansatz zur Lösung dieser Probleme nicht außer acht gelassen werden. Doch ist die Kommission der Auffassung, daß jetzt dringend Maßnahmen zugunsten des Schiffbaus ergriffen werden müssen, ohne die Gesamtüberlegungen zur Krise abzuwarten und ohne den Ergebnissen dieser Überlegungen vorzugreifen.

Die in dieser Mitteilung dargelegten Anhaltspunkte veranlassen die Kommission zu der Auffassung, daß die derzeitigen Praktiken zur Stützung des Schiffbaus in sehr naher Zukunft nicht mehr ausreichen werden, um die Folgen der Strukturkrise dieses Sektors abzufangen.

Auf Grund dieser Anhaltspunkte kann kein ausführliches Aktionsprogramm vorgezeichnet werden, das im übrigen das Ergebnis einer umfassenden Konzentrierung sein muß, aber sie reichen schon jetzt aus, um eine Reihe grundlegender Leitlinien aufzustellen, die in praktischer Hinsicht durch Beschlüsse zu ergänzen sind, die der Rat später fassen könnte.

Daher fordert die Kommission schon jetzt den Rat auf, folgende Entschliebung anzunehmen:

DER RAT

- stellt fest, daß die Höhe der Nachfrage nach neuen Schiffen, die von in der Gemeinschaft ansässigen Werften gedeckt werden könnte, nach den heutigen Schätzungen Anfang der achtziger Jahre bei rund 2,4 Millionen GBRT liegen dürfte;

¹⁰⁾ IMCO – Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrt-Organisation

- beschließt, daß die Produktionskapazitäten für den Bau neuer Schiffe unter Berücksichtigung der Marktlage festzusetzen sind und daß die Werften in die Lage versetzt werden müssen, sowohl durch externe Umstellung als auch in jedem Fall durch eine Verbesserung des Produktionsapparats, der Betriebsführung und der Forschung zu einem befriedigenden Maß an Wettbewerbsfähigkeit zurückfinden.
- fordert die für die Probleme des Schiffbaus zuständigen Stellen auf lokaler, einzelstaatlicher und gemeinschaftlicher Ebene auf, das Schergewicht auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze als Ersatz für diejenigen zu legen, die nach und nach im Schiffneubau entfallen;
- beschließt, um eine bessere Kenntnis des Sektors und seiner Probleme auf Gemeinschaftsebene zu ermöglichen, ein ständiges Konzertierungsorgan in Form eines Ausschusses hoher Beamter einzusetzen, der die Aufgabe hat, zur schrittweisen Anpassung der Produktionskapazitäten an die Nachfrage möglichst auf der Grundlage einzelstaatlicher Programme sowie unter Berücksichtigung der bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze erzielten Fortschritte und der Entwicklung der Vorausschätzungen für Angebot und Nachfrage auf Weltebene beizutragen; bei dieser Anpassung der Kapazitäten ist auch den Ergebnissen der Arbeiten Rechnung zu tragen, die in internationalen Gremien vorgenommen werden und in deren Rahmen sowohl allgemeine Probleme als auch besondere Fragen des Schiffbaus behandelt werden;
- nimmt zur Kenntnis, daß die Kommission baldmöglichst Vorschläge für zusätzliche soziale Maßnahmen unterbreiten wird;
- nimmt zur Kenntnis, daß die Kommission ab Juli 1978 Halbjahresberichte über die Lage des Handelsschiffneubaus und über die Fortschritte bei seiner Sanierung erstellen wird, in denen unter anderem die in dieser Mitteilung aufgeführten Anhaltspunkte berücksichtigt werden, und daß sie baldmöglichst geeignete Vorschläge für Beschlüsse unterbreiten wird.

Anlage I

Merkmale der Schiffbaukrise

1. Seeverkehr

Infolge der seit 1974 anhaltenden Rezession der Weltwirtschaft ist der Bedarf im Seeverkehr ab 1975 erstmals seit 15 Jahren beträchtlich gesunken.

Entwicklung des Seefrachtabkommens in der Welt
(in Millionen Tonnen)

Jahr	Trockenfracht	Erdöl	Insgesamt
1960	540	540	1080
1965	780	860	1640
1970	1110	1420	2530
1974	1450	1800	3250
1975	1400	1690	3090

Dieser Rückgang hat zu einem starken Tonnageüberhang bei Tankern geführt. Verschärft wurde die Lage noch durch umfangreiche Lieferungen dieses Schiffstyps in den Jahren 1975 und 1976 im Anschluß an vor 1973 vergebene Aufträge, die nicht mehr storniert oder in Bestellungen für andere Schiffstypen umgewandelt werden konnten.

So wird trotz der umfangreichen Stornierungen von Tankeraufträgen zu denen es tatsächlich gekommen ist, der Tonnageüberhang zur Zeit auf rund 140 Millionen Tonnage, zu denen es tatsächlich gekommen dessen sind die Frachtraten unter die Rentabilitätsschwelle gesunken, so daß nur noch ein Teil der Betriebskosten ohne Kapitaldienst gedeckt werden kann. Nach den jüngsten Prognosen ist damit zu rechnen, daß dieser Tonnageüberhang nicht vor Mitte der achtziger Jahre vom Markt aufgenommen werden kann.

Im allgemeinen Frachtverkehr ist der nachlassende Beförderungsbedarf zwischen den Industrieländern gewissermaßen durch die Erhöhung des Frachtverkehrs in den Nahen und Mittleren Osten ausgeglichen worden.

Hingegen ist vor allem der Transport von trockenem Massengut seit 1975 unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise zurückgegangen. Infolgedessen sind auch die Frachtraten für trockenes Massengut auf einen sehr niedrigen Stand abgesunken. Hinzu kommt, daß in den Jahren 1975 und 1976 eine große Zahl von Tankeraufträgen auf Massengutfrachter umgeleitet wurde, mit deren Ablieferung inzwischen begonnen wurde.

2. Lage der Werften

Der enorme Überhang der Tankerflotte und die drohenden beträchtlichen Überkapazitäten bei der Beförderung von trockenem Massengut haben dazu geführt, daß die Neubaufträge seit Mitte 1974 spürbar abgenommen haben, insbesondere bei Tankern. Aufgrund der 1972 und 1973 eingegangenen und noch nicht erledigten Aufträge hielt sich jedoch

das jährliche Produktionsvolumen in der Welt 1975 und 1976 bei 33 bis 34 Millionen BRT. Auch 1977 wird die Produktion bei etwa 30 Millionen BRT liegen.

Die daraus resultierende rasche Verschlechterung der Auftragsbücher wiegt um so schwerer, als davon in erster Linie der Bau von Schiffen betroffen ist, die in den letzten Jahren nach Zahl und Tonnage den größten Teil des Auftragsbestands der meisten Werften ausgemacht haben, wie aus folgenden Tabellen hervorgeht:

Aufteilung der Weltflotte nach Schiffstypen
(in Millionen BRT)

Typ	Tanker	Massengutfrachter (Trocken- und Mischfracht)	Andere Schiffe	Insgesamt
Registrierung				
EWG	37,2	17,7	22,4	77,3
Welt insgesamt	168,2	91,7	112,1	372,0

Quelle: Lloyd's

Stand: 1. Juli 1976

Abgelieferte Tonnage nach Schiffstypen
(in Millionen BRT)

Typ	Tanker	Massengutfrachter (Trocken- und Mischfracht)	Andere Schiffe	Insgesamt
Jahr				
1975	22,7	6,2	5,3	34,2
1976	19,9	7,9	6,1	33,9

Quelle: Lloyd's

Stand: 31. Dezember 1975/1976

Bei dieser Sachlage sahen sich die Werften gezwungen, mit ihren Preisen spürbar zurückzugehen, um sich ein Existenzminimum an Aufträgen zu sichern. Die japanischen Werften konnten ihre Preise stärker senken als die europäischen Werften, woraus sich eine neue Wettbewerbslage ergab.

Dank der Beihilfen, die gegenwärtig von mehreren Regierungen in verschiedener Form gewährt werden, um den heimischen Werften Aufträge zu Preisen zu kommen zu lassen, welche die Schiffbaukosten immer weniger decken, konnte zeitweilig eine künstliche Nachfrage aufrecht erhalten werden. Man hat übrigens den Eindruck, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der Bestellungen in letzter Zeit durch das sehr niedrige Preisniveau ausgelöst wurde, so daß damit bereits dem künftigen Bedarf auf dem Seetransportmarkt (insbesondere bei Massengutfrachtern) vorgegriffen wurde.

Gegenüber einer jährlichen Weltproduktion von rund 30 Mio BRT (rund 20 Mio GBRT) oder mehr in den letzten Jahren sind die Bestellungen seit 1975 jedoch auf 13 Mio BRT abgesunken ($\cong$ 13 Mio GBRT wegen der unterschiedlichen Zusammensetzung nach Schiffstypen), und höchstwahrscheinlich wird 1977 dieser Stand noch nicht einmal erreicht, geschweige denn in den nächsten drei bis vier Jahren. Nach den vorliegenden Zahlen wird die Nachfrage bis Anfang der achtziger Jahre sehr wahrscheinlich so schwach bleiben, daß sich die Tätigkeit der Werften auf einem Niveau einpendeln wird, das nur zwei Drittel bis die Hälfte ihrer Tätigkeit im Jahr 1975 ausmacht.

3. Prognosen

Nimmt man 1984 als Zeithorizont, so wird sich der Markt wahrscheinlich wieder beleben, falls die durchschnittliche Wachstumsrate des BIP im Zeitraum 1976 bis 1985 bei 4 v. H. liegt. Müßte diese Wachstumsrate nach unten revidiert werden, so würde sich die Belebung des Marktes um einige Jahre verzögern. Im Zuge dieses Aufschwunges wird sich auch die Tätigkeit der Werften in der Gemeinschaft beleben, doch wird das Niveau, auf dem sich ihre Tätigkeit schließlich stabilisieren wird, zu einem großen Teil davon abhängen, mit welcher Entschlossenheit Industrie und Staat der Konkurrenz auf dem Weltmarkt begegnen werden.

Von der Konkurrenz her ist zu erwarten, daß die japanischen Werften bestrebt sein werden, ihre fortschrittliche Produktionstechnologie – die durch die Serienfertigung technisch nicht sehr anspruchsvoller Schiffe entwickelt wurde – auf den Bau hochtechnisierter Schiffe umzustellen.

Die Länder, die in jüngster Zeit Schiffbauindustrien aufgebaut haben, werden vermutlich noch auf einige Zeit hinaus den Vorteil sehr niedriger Löhne behalten; auf diese Weise können sie sich im Zeitraum 1973 bis 1985 Aufträge zu Preisen verschaffen, die für die Werften der Gemeinschaft nicht akzeptabel sind, und so ihre Stellung konsolidieren. Hypothesen über die Wachstumsgrenzen ihrer Schiffbauindustrien sind daher vorläufig noch nicht mit großen Unsicherheitsfaktoren behaftet.

Schließlich muß man sich darüber im klaren sein, daß die Zahl der Tankerbestellungen nach dem Abbau des derzeitigen Tonnageüberhangs niemals wieder den künstlich überhöhten Stand der Jahre vor 1973 erreichen kann, die durch eine grobe Überschätzung des Bedarfsanstiegs gekennzeichnet waren.

In Anbetracht dessen sollten die in der folgenden Tabelle aufgestellten Prognosen als Maximalwerte betrachtet werden.

Produktionsprognosen (in Millionen BRT/GBRT)

I Produktion 1975

III Produktionsprojektion für 1980 auf der Grundlage der voraussichtlichen Nachfrage

III Produktionshypothese für 1985 auf der Grundlage bestimmter optimistischer Daten (AWES)

IV Korrigierte Produktionshypothesen für 1985

	I (1975)		II (1980)		III (1985)		IV (1985)	
	BRT	GBRT	BRT	GBRT	BRT	GBRT	BRT	GBRT
E. G.	7,8	4,4		2,4		3,9		3,1
Übrige AWES	5,3	3,2		1,5		2,6		2,1
AWES	13,1	7,6		3,9		6,5		5,2
Japan	17,0	7,7		3,9		6,5		5,2
Übrige Welt	4,2	4,2		4,0		7,2		5,8
Welt insgesamt	34,3	19,5	10,4	11,8		20,2		16,2

ERLÄUTERUNGEN

1. Diese Vorausschätzungen entsprechen den Ergebnissen prognostischer Untersuchungen, die Mitte 1976 vom AWES durchgeführt. Sie gehen von einer jährlichen Wachstumsrate des BIP im Zeitraum 1976 bis 1985 von 4 v. H. aus.
2. Bei der Hypothese IV sind die Zahlen der Weltproduktion unter Zugrundelegung einer jährlichen Wachstumsrate des BIP im Zeitraum 1976 bis 1985 von 3,5 v. H. berichtigt worden.
3. Für die Verteilung auf die einzelnen Herstellerzonen wurden folgende Arbeitshypothesen zugrunde gelegt:
 - Sieht man vom AWES und Japan ab, so werden die übrigen Herstellerländer (übrige Welt) ihre Produktion bis 1980 nicht erhöhen und erst später sowohl durch bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten als auch durch eine gewisse Ausdehnung dieser Kapazitäten steigern.
 - Die in GBRT gemessene Produktion verteilt sich wie in letzter Zeit zu gleichen Teilen (50/50) auf die europäischen Werften (AWES) und die japanischen; man hofft, daß die internationale Zusammenarbeit innerhalb der OECD zu einem solchen Ergebnis führen kann.
 - Innerhalb des AWES ändert sich an der traditionellen Verteilung zwischen der Gemeinschaft und ihren Partnern, nämlich 60/40, nichts.

Anlage II

Erfassung des Finanzbedarfs zur Sanierung des Schiffbaus

Die Finanzierungsinstrumente, die der Gemeinschaft zur Verfügung stehen, müßten einen echten Beitrag zu der notwendigen finanziellen Förderung einer Anpassung oder Umstellung des Produktionsapparates leisten.

Vor allem in Anbetracht des derzeitigen Überhangs der Produktionskapazitäten dürfen diese Mittel jedoch keinesfalls für Maßnahmen zur Stützung der Produktion verwendet werden.

Die Umstrukturierung des Schiffbaus verlangt umfangreiche Investitionsprogramme zur Rationalisierung und Modernisierung der Anlagen, Produktionstechniken, des Managements und Vertriebs, vor allem jedoch umfangreiche Investitionsprogramme zur Umstellung der Industrie, um die Wiederbeschäftigung der durch die Krise freigesetzten Arbeitskräfte entweder im Schiffbau selbst oder in anderen Industrien sicherzustellen.

Es empfiehlt sich daher, wenn auch nur in erster Annäherung anhand der zur Zeit vorliegenden Gesamtzahlen die etwaigen Kosten der Operation zu veranschlagen¹⁾ und sodann die Finanzierungsmöglichkeiten zu skizzieren.

1. Kosten der Sanierungsmaßnahmen

Eine Kostenschätzung aufzustellen, die über erste Annäherungen an die Größenordnungen hinausgeht, ist besonders schwierig, da erstens infolge der Lage dieses Sektors Ungewißheit herrscht und zweitens alle Berechnungsgrundlagen mit den Mitgliedstaaten, der Schiffbauindustrie und den Gewerkschaften überprüft werden müssen.

Diese Schwierigkeiten sind um so größer, als sich die Berechnungen auf eine beträchtliche Anzahl von Personen beziehen, die zweifellos auf ihrem weiteren Berufsweg Schwierigkeiten haben werden, ohne daß die Kommission vorläufig mehr tun könnte, als ihre feste Entschlossenheit zu Lösungen zu bekunden, die diese Schwierigkeiten auf ein Mindestmaß begrenzen.

Der Umfang der Interventionen würde sich nach der Art der Maßnahmen und den Industriesektoren richten, denen diese Interventionen zugute kommen:

a) In den Werften selbst:

- Man kann davon ausgehen, daß sich innerhalb von fünf Jahren der Gesamtbeschäftigtenstand in den Werften durch die „natürlichen Personalabgänge“ um 15 000 auf 150 000 verringern wird. Wenn sich die Produktion etwa auf der Höhe des erwarteten Nachfragevolumens stabilisiert (2,4 GBRT), würde dies eine Verringerung der Produktionskapazitäten um 45 v. H.

bedeuten; dies würde für die Beschäftigung wahrscheinlich einen noch stärkeren Rückgang mit sich bringen, da man mit Produktivitätsfortschritten rechnet. Man kann sich daher nur schwer vorstellen, daß die gesunden Unternehmen am Ende des Fünfjahreszeitraums mehr als 90 000 Personen beschäftigen können, so daß also für die überzähligen Arbeitskräfte der Werften rund 60 000 Arbeitsplätze im Wege der Umstellung geschaffen werden müßten.

Außerdem müßte im Rahmen der regionalen Wirtschaftspolitik ein Ersatz für die 30 000 Arbeitsplätze geschaffen werden, die durch die „natürlichen Abgänge“ seit 1975 frei geworden sind.

Die Durchschnittskosten für die Schaffung eines Arbeitsplatzes außerhalb der Werften können nach den bisherigen Erfahrungen auf 50 000 RE veranschlagt werden. Somit müßten für die 60 000 Arbeitsplätze, die für die überzähligen Werftarbeiter geschaffen werden müßten, 3 Mrd. RE angesetzt werden.

- Für die Umstrukturierung und interne Umstellung der Werften können die Kosten auf der Grundlage der Investitionen, die in den letzten Jahren in den Mitgliedstaaten und in Schweden (wo die Investitionen besonders hoch waren) vorgenommen wurden, auf 900 Mio RE veranschlagt werden (10 000 RE $\times$ 90 000 Arbeitsplätze).

- b) In den mit dem Schiffbau verbundenen Industrien ist es schwierig, den jeweiligen Anteil der internen und der externen Umstellung zu veranschlagen, der teilweise von der Art der Industriesektoren abhängen wird, auf die die Werften umgestellt werden. Allerdings kann man annehmen, daß ihre Umstellungskosten relativ niedriger sein werden, da sich ihr Produktionsapparat leichter auf andere Tätigkeiten ausrichten läßt. Schätzt man die Kosten je geschaffenen Arbeitsplatz auf 25 000 RE, so würde die Umstellung von rund 30 000 Arbeitsplätzen 750 Mio RE betragen.

Die Kosten für Umstellungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen würden sich demnach ab 1978 innerhalb von fünf Jahren auf rund 4,65 Mrd. RE, d. h. rund 1 Mrd. RE jährlich belaufen.

2. Finanzierungsmöglichkeiten

Diese Maßnahmen müssen teils aus Haushaltsmitteln der öffentlichen Hand, teils durch die Unternehmen aus Eigenmitteln oder durch Inanspruchnahme der Kapitalmärkte finanziert werden.

- i) Die Mitgliedstaaten gewähren derzeit dem Sektor eine Unterstützung in Höhe von 600 Mio RE jährlich. In den kommenden Jahren könnte dieser Betrag sich als ungenügend erweisen.

Im übrigen müßten die staatlichen Interventionen angesichts der Perspektiven schrittweise auf die

¹⁾ Sämtliche Schätzungen stützen sich auf die Werte von 1977.

Verwirklichung gemeinsamer Ziele zur Sanierung der Werften ausgerichtet werden. In dem Maße, in dem die Staaten die Beteiligung des Regionalfonds an der Schaffung von Arbeitsplätzen als Ersatz für die durch die Werften freigesetzten Arbeitsplätze beantragen, würden Gemeinschaftsmittel zu den nationalen Beihilfen hinzukommen. Der Sozialfonds könnte sich wie üblich auf Antrag der Mitgliedstaaten bei Vorhaben für die Berufsausbildung einschalten.

Man kann den Haushaltsbeitrag der öffentlichen Hand für die Arbeitsplatzbeschaffung außer für Werften und verbundene Industrien auf durchschnittlich etwa 30 v. H. schätzen, was ein Ausgabevolumen von 1,150 Mrd. RE für fünf Jahre ausmacht. Der öffentliche Beitrag zu internen Vorhaben würde wegen der finanziellen Schwierigkeiten des Sektors einen höheren Satz erreichen.

Die Werften werden wegen ihrer Finanzlage und der beträchtlichen Lasten zur Unterhaltung des Produktionsapparates, die ihnen obliegen keine erheblichen Mittel beisteuern können. Man kann jedoch erwarten, daß sie ein Drittel (300 Mio RE)

der Ausgaben mitfinanzieren, die als erforderlich angesehen werden, um innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren ihre Modernisierung und ihre interne Umstellung auf andere Produktionen zu verwirklichen. Die übrigen (900 bis 300) 600 Mio RE gingen zu Lasten der Staaten.

Im großen und ganzen kann daher der Beitrag der öffentlichen Haushalte zur Sanierung des Sektors auf rund 1,750 Milliarden RE geschätzt werden.

- ii) Die Finanzierung der Unternehmen kann durch Differenz auf 2,9 Mrd. RE, die aus eigenen Mitteln aufgebracht werden, geschätzt werden.

Die Gemeinschaft könnte sich an dieser Art der Finanzierung durch Inanspruchnahme des Kapitalmarkts entweder über die EIB²⁾ im Rahmen ihrer eigenen Verfahren und Methoden oder über die Aufnahme von Gemeinschaftsanleihen beteiligen.

- ²⁾ Die Europäische Investitionsbank würde bei technisch und finanziell tauglichen Vorhaben und nach Maßgabe der möglichen Garantien und der Art einer etwaigen Deckung der Wechselrisiken intervenieren.

Anlage III

ENTWURF

Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für den Schiffbau

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
auf Vorschlag der Kommission,
in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat am . . . 1977 eine Entschließung zur Sanierung des Schiffbaus verabschiedet.

Um die gemeinsamen Ziele in diesem Bereich verwirklichen zu können, ist es erforderlich, die Aktionen der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft zu koordinieren und ein Verfahren zur ständigen Abstimmung über alle den Schiffbau berührenden Fragen festzulegen.

Zu diesem Zweck soll ein Ausschuß für den Schiffbau eingesetzt werden –

BESCHLIESST:

Artikel 1

Als Beitrag zur Koordinierung der Schiffbaupolitik der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft wird beim Rat und der Kommission ein Ausschuß für den Schiffbau, im folgenden „Ausschuß“ genannt, eingesetzt.

Artikel 2

1. Aufgabe des Ausschusses ist es, gemäß der vom Rat am . . . 1977 verabschiedeten Entschließung die Entwicklung der Nachfrage zu verfolgen und dazu beizutragen, daß die Produktionskapazitäten der Nachfrage angepaßt und die Produktionsstrukturen verbessert werden.
2. Daneben hat der Ausschuß die Aufgabe, auf Ersuchen des Rates oder der Kommission, unbeschadet der anderen Organen durch die Verträge oder daraus abgeleitete Rechtsakte übertragenen Zuständigkeiten und insbesondere der Kompetenzen der Kommission auf Grund der Wettbewerbsregeln, Untersuchungen insbesondere über folgende Themen durchzuführen:
 - a) die allgemeine Entwicklung der wirtschaftlichen, sozialen und finanziellen Lage der Werftindustrie der Gemeinschaft, wobei diese Untersuchung laufend und umfassend durchzuführen ist;
 - b) die Kriterien, die unter Berücksichtigung der Marktentwicklung und der vom Rat festgelegten Leitlinien als Orientierungshilfen für die von den Mitgliedstaaten solidarisch vorzunehmende Verringerung der Produktionskapazitäten dienen können;

c) die Mittel und Verfahren auf einzelstaatlicher und gemeinschaftlicher Ebene zur Steigerung der Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit der Werftindustrie sowie zur Förderung der Umschulung des Personals, das auf Tätigkeiten außerhalb des Schiffbaus umgeleitet werden muß;

d) die Entwicklung in anderen Bereichen, die gegebenenfalls die Produktion beeinflussen.

3. Der Ausschuß berichtet der Kommission und dem Rat über die Ergebnisse seiner Arbeiten.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten und die Kommission benennen jeweils ein ordentliches und ein stellvertretendes Mitglied. Die Mitglieder des Ausschusses und ihre Stellvertreter werden aus den Reihen der für die Schiffbaupolitik zuständigen hohen Beamten gewählt; das die Kommission vertretende ordentliche Mitglied wird von dieser aus ihren Reihen benannt.
2. Sofern der Ausschuß nichts anderes beschließt, können die Mitglieder zu ihrer Unterstützung Fachleute hinzuziehen, die die einschlägigen Kreise vertreten.
Vertreter der Dienststellen der Kommission können an den Sitzungen des Ausschusses und der Arbeitsgruppen über Fragen teilnehmen, die unter ihre Zuständigkeit fallen.
3. Die Europäische Investitionsbank kann einen Beobachter entsenden.

Artikel 4

1. Vorsitzender des Ausschusses ist ein Vertreter der Kommission.
2. Der Ausschuß kann die Prüfung bestimmter Fragen Arbeitsgruppen übertragen, denen einige seiner Mitglieder sowie Stellvertreter oder Sachverständige angehören.
3. Die Sekretariatsgeschäfte des Ausschusses werden von der Kommission wahrgenommen.
4. Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 5

Gemäß den Bestimmungen seiner Geschäftsordnung kann der Ausschuß zu bestimmten Fragen den Rat der betroffenen Kreise einholen.

