



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Arbeit



**Arbeitsgruppe des Koordinators für die  
maritime Wirtschaft; Schiffbau, Meerestechnik  
(KoorMW/IVB5)**

# „Maritimes Industrie Forum“ 2005 (MIF) am 25. und 26. Januar 2005 in der Freien Hansestadt Bremen

Georg Wilhelm Adamowitsch  
Staatssekretär im  
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
- Koordinator für die maritime Wirtschaft -



# Übersicht

- **EU-Rahmenbedingungen für maritime Politik:  
Die Lissabon-Strategie**
- **Eine sektorale Umsetzung der Lissabon-  
Strategie für die Schiffbauindustrie:  
LeaderSHIP 2015**
- **Nationale Umsetzung der Lissabon-Strategie  
und die Vierte Nationale Maritime Konferenz in D**



# Lissabon-Strategie

## Europäischer Rat im März 2000 in Lissabon

- Beschluss, die EU bis 2010 zum „wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt“ zu machen.
- Strategie als strategische Zielformulierung und Basis für eine dynamische Entwicklung zu begrüßen.
- Erfolg hängt jetzt vom Engagement aller Beteiligten ab.
- Lissabon-Strategie ist als gemeinsames Projekt unerlässlich



## OECD-Schiffbau-Übereinkommen

- Ziel: Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Schiffbauweltmarkt.
- Grund: Subventionierung und Preis-Dumping auf dem Schiffbauweltmarkt.
- Lösung:
  - Abbau von Stützungsmaßnahmen,
  - Verbot schädigender Preisgestaltung,
  - Streitschlichtungsverfahren.
- Bisher wurde noch in keinem dieser Punkte keine Einigung erzielt.



## OECD-Schiffbau-Übereinkommen

- Die Position der Bundesregierung ist unverändert: Herstellung eines vergleichbaren internationalen Regimes für den Schiffbau wie es für andere Sektoren des verarbeitenden Gewerbes durch WTO-Recht etabliert ist (WTO-Antisubventionsabkommen und auch Anti-Dumping).
- Ergebnis der WTO-Verfahren: Nachweisführung für den Bereich der Schiffbauindustrie schwieriger ist als für andere Bereiche des verarbeitenden Gewerbes.
- Wichtig ist die Teilnahme des Nicht-OECD-Landes China. Angesichts des Wachstums der chinesischen Schiffbauindustrie ist ein Sonderstatus Chinas als Entwicklungsland aber nicht dauerhaft gerechtfertigt.



# Schiffbau

## Neue europäische Industriepolitik auch in der EU-Schiffbaupolitik

### Schlussfolgerungen des Rates vom 27. November 2003 zum Beitrag der Industriepolitik zur Wettbewerbsfähigkeit Europas, Teil Schiffbau

- ▶ Anerkennung der strategischen Dimension des Schiffbaus für Europa.
- ▶ Anerkennung des beeinträchtigten Wettbewerbs auf dem Weltschiffbaumarkt.
- ▶ Betonung des Politikansatzes: Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie.
- ▶ Aufgreifen der Ziele und Visionen der Schiffbauinitiative „LeaderSHIP 2015“.
- ▶ Aufforderung an die Mitgliedstaaten, geeignete Schritte zu unternehmen, damit der Schiffbausektor die Herausforderungen bewältigen kann.
- ▶ Aufforderung an die Kommission, ihre Bemühungen im Rahmen von WTO und OECD um weltweit fairen Wettbewerb der Schiffbauindustrie fortzusetzen.



# Schiffbau

## LeaderSHIP 2015 - Empfehlungen



- Schaffung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen im Schiffbau
- Verstärkte Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI)
- Entwicklung neuartiger Finanzierungs- und Bürgschaftskonzepte
- Förderung des Baus sichererer und umweltfreundlicherer Schiffe
- Ein europäisches Konzept für den Marineschiffbau
- Schutz des geistigen Eigentums der europäischen Schiffbauindustrie
- Sicherung des Bestands qualifizierter Arbeitskräfte
- Aufbau einer zukunftsfähigen Branchenstruktur



# Schiffbau

## Konkrete EU-Entscheidungen für den europäischen Schiffbau

### Neue Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau ab 2004

- ▶ Zulässigkeit einer marktnahen Innovationsförderung
- ▶ geringere Bürokratie: keine Einzelnotifizierungen, wenn ein Förderprogramm genehmigt ist

### Fortsetzung der Doppelstrategie gegenüber Korea (Wettbewerbsfähigkeitsrat am 11. März 2004)

- ▶ WTO-Klage gegen Korea (Abschluss voraussichtlich Anfang 2005)
- ▶ Verlängerung der befristeten Schutzmaßnahmen bis Ende März 2005

### Unterstützung der LeaderSHIP 2015 - Empfehlungen

Mitteilung der EU-Kommission vom 21. November 2003:  
„Die Zukunft der europäischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie  
sichern: Wettbewerbsfähigkeit durch Kompetenz“





# Seehäfen

## Port Package II

- Durch das Ausschreiben von Hafenzulassungen könnte asiatischen Monopolisten Tür und Tor der europäischen Häfen geöffnet.
- Richtlinienentwurf gefährdet die Attraktivität der maritimen Standorte in Europa und des Wirtschaftsstandorts insgesamt.
- Der neue Vorschlag lässt eine fundierte Folgenabschätzung einer Umsetzung für die Häfen und die Verkehrssysteme insgesamt vermissen.
- Die Verschärfungen im neuen Richtlinienentwurf in wichtigen Kernbereichen gegenüber dem im Vermittlungsausschuss erzielten Kompromiss sind nicht nachvollziehbar.



# Nationale Maritime Konferenz

- Die maritime Wirtschaft ist aufgrund ihrer strategischen Bedeutung ein Schwerpunkt der Wirtschaftspolitik der Bundesregierung: Grundvoraussetzung für Funktionieren der Außenwirtschaft: 90% des D-Überseehandels und 28% des gesamten D-Außenhandels über See.
- Wichtiges Element: Schaffung eines maritimen Bewusstseins in Deutschland.
- Ständiger Dialog zwischen Bund, Ländern, Verbänden, Unternehmen, Gewerkschaften und Wissenschaft.