026 – April 2010

Freihandelsabkommen Europäische Union – Korea

Nachbesserung: Schiffbau und Zulieferindustrie

Aufzählung von Themenschwerpunkten

Einleitung

Die nachstehende Auflistung von Themenschwerpunkten („issues“) aus der Sicht der Zulieferindustrie für den Schiffbau, soll es den für eine Nachbesserung des Freihandelsabkommens der Europäischen Union mit der Republik Korea Verantwortlichen – allen voran den EU-Parlamentariern – leichter machen, Schwachstellen im derzeitigen Entwurf der Kommission nachzubessern.

Thema Schiffbau – Europa

Der europäische Schiffbau ist – zusammen mit der europäischen Zulieferindustrie – unangefochtener Technologieführer in der Welt!

Das Know-how in Form von **Design** (eher typisch für den Schiffbau) und **Patenten** (eher typisch für die Zulieferindustrie), aber auch die **„intellectual assets“** sind Objekte der Begierde in Ost (Korea, VR China, Vietnam, Russland, Ukraine, Türkei) und West (allen voran die USA) und animieren zum Nachbau – sowohl im kommerziellen, wie auch im militärischen Schiffbau und der Zulieferindustrie! So sind – um ein Beispiel zu nennen – die USA ganz besonders an der Brennstoffzellen-Technologie für Antriebe von konventionellen Unterseebooten interessiert.

Aber auch die „intellectual assets“ bis zum logistischen Know-how sind sehr gefragt. Bestes Beispiel: der Bau von Kreuzfahrtschiffen. Nicht umsonst hat sich STX aus Korea, mit voller Genehmigung durch die Europäische Kommission (Generaldirektion Wettbewerb) bei Aker Yards eingekauft!

Thema
Schiffbau – Korea / VR China

Die beiden großen Schiffbaunationen – Korea und die VR China – haben ihre Kapazitäten, ohne jeden Bezug zur Realität (rein spekulative Bestellungen) und unter Missachtung aller internationalen Vereinbarungen bzw. Bemühungen in die Richtung „Kapazitätsbeschränkungen", so enorm ausgebaut, dass allein aus diesem Grunde eine enorme Bedrohung für Europas Schiffbau resultiert! Die OECD hat sich – erfolglos – über Jahre um Beschränkungen der Werftkapazitäten bemüht. So hat beispielsweise Hyundai, der Welt größter Schiffbauer, dieselbe Kapazität, wie die 20 größten Schiffswerften Europas zusammen! **Im Schiffbau-Hype des Jahres 2008 lieferte Hyundai jeden vierten (!) Arbeitstag ein Schiff ab!**

Die koreanische Schiffbauindustrie hat bei 1,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts einen Anteil von 13 Prozent an den gesamten Exporten!

Zu den Überkapazitäten kommen im Falle Korea noch weitere wettbewerbsverzerrende Maßnahmen, wie massive Staatshilfen, uneingeschränkter Raub des geistigen Eigentums, Manipulation der Währung (WON), Streikverbote für koreanische Werftarbeiter, Missachtung von Sicherheits- und Arbeitsgesetzen, „local content"-Gesetzgebung und weitere Importhemmnisse, um nur die wichtigsten Vergehen gegen internationales Recht und die Spielregeln von Organisationen wie WTO oder OECD aufzuzählen. Von fairen Wettbewerbsbedingungen (Level playing fields) kann da wohl niemand sprechen!

Jedenfalls wären das überzeugende Gründe dafür gewesen, diese Themen in der Entwurfsphase des Freihandelsabkommens seitens der Europäischen Union – einschließlich der IPR Intellectual Property Rights – ausführlich zur Diskussion mit den koreanischen Partnern zu stellen. Jetzt muss das Europäische Parlament nachholen, was Catherine Ashton verabsäumt hat!

Alles was schwimmt, also auch die hochwertigen, maßgeschneiderten Lösungen / Nischenprodukte, werden bereits zu Kampfpreisen von den Koreanern – in einem fanatischen Wettstreit mit den Chinesen – angeboten. Die Auftragssituation im ersten Quartal 2010 illustrieren die nachstehenden Pressemeldungen.

Thema
Schiffbau – Auftragslage

Pressemitteilung vom 17. April 2010
*Source: **ANTARA***

"South Korea has secured **51.1** per cent of all orders placed in the first quarter of this year to recapture its top standing from China, a government report showed today. The Ministry for Knowledge Economy said fresh orders secured by local shipyards surged 195 per cent on-year to 1.54 million compensated gross tons (CGT) in the cited period.

The orders for 29 bulk carriers and 23 tanker ships is worth a combined $ 2.4 billion for a 262 per cent gain from just $ 670 million won the year before"

Remark: The total capacity of the Korean shipbuilders is 15 million CGT per year!

Pressemitteilung 17. April 2010
*Source: **China Knowledge***

"China's new ship orders increased by a factor of 9.5 to 8.26 million deadweight tons in the first three months of this year, accounting for **47.8** per cent of the world's total, according to a statement published on the website of the Ministry of Industry and Information Technology".

Hier stellt sich die Frage, was bleibt da noch für Europa über? Demnach ist es bereits fünf nach zwölf!

Mit dem vorliegenden – nicht nachgebesserten – Freihandelsabkommen geht der europäische Schiffbau schutzlos und unwiederbringlich der totalen Vernichtung entgegen!

Thema
Wertmäßiger Anteil – Zulieferindustrie

Der Schiffbau im Allgemeinen und der Bau von Kreuzfahrtschiffen /großen Fähren im Besonderen – übrigens bis vor Kurzem eine Domäne der Europäer – ist auf die Herstellung des Rumpfs beschränkt, von dort weg sind Schiffbauer Systemintegrierer. **So verhält sich der Wertanteil bei einem Kreuzfahrtschiff von Werft : Zulieferindustrie wie 20:80 (!)**

Um das noch besser zu verdeutlichen: Die Kosten für die Herstellung des Rumpfs eines Kreuzfahrtschiffs entsprechen dem Wert der Klimaanlage an Bord desselben Schiffs!

Thema Zulieferindustrie – Europa

Die Technologieführerschaft der europäischen Zulieferindustrie beruht auf einer sehr engen, vertrauensbasierten Zusammenarbeit mit europäischen Werften! Europas Zulieferindustrie ist – abgesehen von ein paar multinationalen Gruppierungen – mittelständisch (family owned).

Forschung und Entwicklung werden meist aus Eigenmitteln finanziert, weil ein ausreichender Schutz durch ein Europäisches Gemeinschaftspatent nicht gegeben ist und man auch nicht gewillt ist, das Wissen bei geförderten Programmen mit anderen zu teilen. Wenn Korea bei den IPR (Intellectual Property Rights) nicht stärker in die Pflicht genommen wird und – wettbewerbsverzerrend – Schiffbauverträge abschließen kann, dann wird der europäische Schiffbau innerhalb von ein paar Jahren verschwunden sein und mit ihm ein Großteil der High-Tech-Zulieferindustrie Europas!

Deutschland ist in der Zulieferindustrie Weltmarktführer, mit einem Exportanteil von etwa 12 Prozent – ohne Berücksichtigung von Lizenzfertigungen.

Zuständige Dachorganisation für die Zulieferindustrie (Schiffbau) in Deutschland:

VDMA
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.
Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Off-Shore-Zulieferindustrie
www.vdma.org

Thema Klassifikations-gesellschaften

Alle Abgeordneten zum Europäischen Parlament sollten sich der vollen Tragweite bewusst sein, dass souveräne Flaggenstaaten ihre Verantwortung an sogenannte ROs (Recognised Organisations) abtreten, in der Regel Klassifikationsgesellschaften. Der **Germanische Lloyd** www.gl-group.com ist solch eine Klassifikationsgesellschaft, mit anderen Worten, ein TÜV der Seeschifffahrt.

Diese – ursprünglich – Non-For-Profit-Organisationen haben sich zu umsatz- und gewinnorientierten, quasi-Monopolisten gewandelt und stellen heute eine der bedeutendsten „Transferschienen“ für Technologie aus Europa – zum Schaden der europäischen Zulieferindustrie – dar!

Vielen Mitgliedstaaten ist wohl nicht bewusst geworden, dass sie im Zuge der Abfassung eines Freihandelsabkommens beim Thema Schifffahrt und Schiffbau eine zusätzliche Verantwortung als Flaggenstaat wahrzunehmen haben!

Zuständige Dachorganisation für Klassifikationsgesellschaften:

IACS
International Association of Classification Societies Ltd.
www.iacs.org.uk

Thema
Staatliche Hilfen – Korea

Korea subventioniert – direkt und indirekt – seit Jahrzehnten die Schlüsselindustrien des Landes, vorwiegend über Banken mit großem staatlichem Einfluss, die so genannten SOBs (State Owned Banks). Die OECD-Erhebung über staatliche Beihilfen der Koreanischen Regierung – unter welchem Titel auch immer – an Schiffbau- und Zulieferindustrie – wird gerade von den Ständigen Vertretungen in Brüssel bearbeitet.

Wie bei allen schlagwortartig aufgezählten Themen / Issues geht es um die fehlende Ausgewogenheit zwischen der EU und Korea!

Bei den staatlichen Hilfen stört nicht mehr die Tatsache, dass gefördert wird – zu sehr hat man sich bereits daran gewöhnt – sondern die Dimensionen und die totale Missachtung internationaler Verträge und Spielregeln!

Ein Handelshemmnis aber noch allemal!

Thema
Insolvenzrecht – Korea

Das koreanische Insolvenzrecht ist dem US-Bankruptcy-Code sehr stark nachempfunden. Es gibt kaum eine koreanische Werft, die nicht schon einmal – meist mehrmals – in Konkurs gegangen wäre. Stellvertretend seien nur Daewoo, Halla, Samsung und STX – "World's Best" – genannt.

Das Rezept ist immer dasselbe:
Eine Werft investiert in neue Kapazitäten, während sie zu verlustbringenden Preisen Schiffbau-Aufträge aus aller Welt – vorzugsweise aus Europa und mit deutscher Finanzierung – annimmt.

Nach einigen Jahren ist der Grad der Verschuldung so gigantisch, dass man das Unternehmen und meist auch das Management unter „Chapter 11" eine unbestimmte Zeit lang, oft mehrere Jahre, voll weiterarbeiten lässt, um es dann für einen Tag „symbolisch" in den Konkurs zu schicken. Die Eigentümer wechseln in der Regel. Meist übernehmen die Gläubiger das Unternehmen, die Alteigentümer gehen leer aus – wenn sie nicht vorher schon genug zur Seite geschafft haben.

Unter „Chapter 11 – Gläubigerschutz" verstehen die Amerikaner / Koreaner den **Schutz vor den Gläubigern**, während in Europa, vor allem in Deutschland und Österreich der **Schutz der Gläubiger** verstanden wird. Oft wird das Unternehmen unter dem selben Namen weitergeführt, manchmal kommt ein neuer Eigentümer, ein Verwandter. Bestes Beispiel: Halla und Hyundai (zwei koreanische Industriellenfamilien).

Es gibt keinen einzigen Tag Produktionsausfall und die Liefertreue wird voll erhalten! Die Reeder (Auftraggeber) sind nicht im Geringsten verunsichert. Man beginnt wieder einmal bei Null und lässt sich bereits nach einem Jahr vom Staat eine Exportprämie als „World's Best" überweisen (Beispiel STX), dann steigt der Aktienkurs und alle sind happy – oder betrogen!

Hauptkritikpunkt: „Chapter 11" ist dem (fahrlässigen, oft grob fahrlässigen) Management gegenüber äußerst nachsichtig! Diese Form der „Wiederauferstehung" von schuldenfreien Unternehmen bietet koreanischen Unternehmen (Großkonzernen oder Chaebols) außergewöhnliche Wettbewerbsvorteile und stellt somit ein wesentliches Hemmnis für die Unterzeichnung eines bilateralen Handelsabkommens dar.

Und all dies geschieht unter den Augen eines Insolvenzrichters.

Thema
Multilaterale versus bilaterale Handelsliberalisierung – WTO

Die Verwirklichung der in der DDA (Doha Entwicklungsagenda) von 2001 festgelegten Zielvorgaben zur Liberalisierung des Welthandels kann nach fast zehn Jahren als gescheitert betrachtet werden. Damit verlagert sich der Schwerpunkt der Bestrebungen, die Ungleichgewichte im Welthandelssystem auszumerzen, auf den Abschluss bilateraler Abkommen auf der Basis WTO-kompatibler Freihandelszonen. Die Europäische Union verfolgt mit der Strategie forcierter Verhandlungen über bilaterale Freihandelsabkommen mehrere Ziele: Sie übt auf die WTO massiven Druck aus, beruhigt ihr liberales Gewissen und erweitert ihr außenpolitisches Betätigungsfeld.

Korea und die VR China haben, ohne die Kriterien für eine Mitgliedschaft in der WTO je erfüllt zu haben, wie alle anderen Mitglieder, Pflichten und Rechte erworben. Die Rechte nehmen beide Länder selbstbewußt und entschlossen in Anspruch, bei den Pflichten verhalten sie sich weniger vertragstreu.

Thema Währungspolitik – Korea

Die koreanische Regierung steht – nicht unbegründet – bereits seit einiger Zeit unter massivem Druck internationaler Währungsexperten. Der Vorwurf lautet: Manipulation der Wechselkurse.

Die beinharte „Blut-, Schweiß- und Tränenpolitik“ der koreanischen Regierung ihrer Bevölkerung gegenüber, hat im Zusammenwirken mit einem schwachen Won, wesentlich zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der koreanischen Wirtschaft beigetragen.

Im Zusammenhang mit dem Freihandelsabkommen EU-Korea, sei angemerkt, dass krisenhafte Entwicklungen im Bereich des Geld- und Währungssystems kaum zu vermeiden sind, wenn Länder mit unterschiedlicher Inflations- und Lohnentwicklung ihre Grenzen weitgehend für Güter und Kapital öffnen. Hier kommt auf die koreanische Regierung noch einiges zu, vorausgesetzt, dass sie zu einer Öffnung auch tatsächlich entschlossen ist!

Thema Bilanzierung – Korea

„Cooking the books“ mit Hilfe „renommierter“, internationaler Treuhandfirmen entspricht sowohl der koreanischen Mentalität, wie den US-Buchführungs- und Bilanzierungspraktiken und wurde in Korea zur wahren Perfektion entwickelt! Ein weiterer Bereich, wo (noch) gravierende Unterschiede in der wirtschaftlichen Mentalität zwischen Europa und Korea bestehen!

Thema Arbeitsrecht / Menschenrechte – Korea

Das koreanische Arbeitsrecht lässt sich mit dem europäischen überhaupt nicht vergleichen! Schon gar nicht, wie es in der Praxis angewandt bzw. missachtet wird! Die schweren Diskrepanzen zwischen den beiden Systemen hat die **EMF (European Metalworkers' Federation)** www.emf-fem.org wiederholt aufgezeigt.

Im Zusammenhang mit dem FTA EU-Korea hat der Generalsekretär des EMF, Peter Scherrer, Anfang Oktober 2009 einen Brief an Kommissionspräsident Jose Manuel Barroso geschrieben, in dem er feststellt:

„ an agreement reached with partners who do not fully respect human and trade union rights and which, in addition, is unbalanced in terms of economic benefits, should not be concluded“.

und weiter

“the possibility that this FTA might serve as a model for others is alarming!”

Besser kann man es nicht formulieren!

Dass die koreanischen Werftarbeiter seit Jahren von ihren Managern zu (Lohn-) Opfern und zur Aufgabe von gewerkschaftlichen Rechten aufgefordert/gezwungen wurden, um das Ziel – wenigstens im Schiffbau (Old Economy) – die Nummer Eins in der Welt zu werden, nachdem man es in der New Economy (Semiconductors) nicht schaffte, stellt in einer anhaltenden Krise ein gewaltiges Potential für soziale Unruhen dar!

Thema
Local Content Gesetzgebung – Korea

Wenn exzessive staatliche Beihilfen, wenn massive Verstöße gegen internationale Verträge und Abkommen, wenn totale Missachtung der Arbeitnehmerrechte und Manipulation der Wechselkurse nicht als Hemmnis für die Annahme des FTA EU–KOREA durch das Europäische Parlament zählen, dann sollte doch eine Gesetzgebung, die sich zum Ziel gesetzt hat

„achieving higher than 90 percent of domestic supply of components & equipment to the shipbuilding industry“

als nicht vereinbar mit den Prinzipien eines Freihandelsabkommens gewertet werden. Und dieser Act-of-State betrifft auch andere Produkte als das Marine-Equipment.

Thema
Sozialer Aspekt – Europa

Auch wenn sich die Europäische Kommission de facto von den Lissabon-Zielen „growth & jobs“ endlich verabschiedet hat, sind gerade Parlamentarier der Erhaltung von Arbeitsplätzen im Interesse Ihrer Wähler besonders verpflichtet!

Schiffbau ist mit wenigen Ausnahmen auf Küstenregionen beschränkt, die Zulieferindustrie ist aber über das ganze Land verteilt! So produzieren die deutschen Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern, *landlocked countries* wie Österreich oder die Schweiz, wesentlich mehr Schiffsausrüstungsmaterial, als so manche Länder an Nord- und Ostsee!

Thema
Regionaler Aspekt – Europa

Das ist eine Frage der Solidarität – der Kohäsion. Die Menschen in den Regionen sind die ersten, die von einer Krise betroffen sind. In diesem Kontext sei auf die Deklaration von CESA und 33 europäischen Regionen am 8. April 2010 vor dem Präsidenten des Europäischen Parlaments hingewiesen.

Es wäre doch schizophren, das Freihandelsabkommen der Europäischen Union mit Korea ohne Nachbesserung zu verabschieden und gleichzeitig ein Notprogramm für die europäische Schiffbauindustrie von den Institutionen in Brüssel zu verlangen, weil 2010 mehr als 50 Prozent der Belegschaft im Schiffbau und der Zulieferindustrie von Entlassungen bedroht sind!

Der österreichische Kommissar – Johannes Hahn – und mit ihm die ganze Generaldirektion Regionalpolitik sollte über die ernste Situation des europäischen Schiffbaus und der Zulieferindustrie aufgeklärt werden.

AMEM leistet einen Beitrag dazu – das steht fest!

Austrian Marine Equipment Manufacturers