

▷ NATIONALE STRATEGIEN FORTSETZEN UND INTERNATIONAL VERTRETEN



Trotz veränderter weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen ist es richtig, die mittel- und langfristig angelegten **Zukunftsstrategien** für Schiffbau und Meerestechnik nahtlos fortzusetzen und etablierte Instrumente in optimierter Form konsequent einzusetzen.

Zur maritimen Standortsicherung sollte die ressortübergreifende Koordinierung der maritimen Wirtschaft gestärkt werden, indem die Position des **Maritimen Koordinators** im Range eines Staatssekretärs zügig wiederbesetzt und die beteiligten Fachreferate personell hinreichend ausgestattet werden.

Die schiffbaulichen Handlungsschwerpunkte sind im Rahmen der Zukunftsstrategie **LeaderSHIP Deutschland** umzusetzen. Zudem sollten die Maritimen Technologien als prioritäres Innovationsfeld der **Hightech-Strategie für Deutschland** weiterentwickelt werden und in der integrierten Meerpolitik für die nachhaltige industrielle Nutzung der Meere Berücksichtigung finden.

In einem Umfeld weltweit zunehmender protektionistischer Eingriffe darf nicht nachgelassen werden, internationale **Wettbewerbsverzerrungen abzubauen**. Durch ein Monitoring des Weltschiffbaumarktes müssen Dumping und nicht OECD-konforme staatliche Subventionen identifiziert werden, um industriepolitische Abwehrmaßnahmen auf nationaler und/oder europäischer Ebene sowie im Rahmen der WTO initiieren zu können.

▷ DEUTSCHER SCHIFFBAU IN ZAHLEN (2008)



Werften:

Betriebe	130 deutsche Schiffs- und Bootswerften
Beschäftigte	26.000 direkt Beschäftigte
Umsätze	7,6 Mrd.
Exportanteil	60 %
Bereiche	Handelsschiffneubau 55 %, Marineschiffbau 25 % Reparatur und Umbau 15 %, Sonstige 5 %
Weltmarktposition	führende Schiffbaunation in Europa und Platz 4 weltweit

Zulieferer für Schiffbau und Meerestechnik:

Betriebe	400 Zulieferbetriebe und Dienstleistungsunternehmen
Beschäftigte	72.000 direkt Beschäftigte
Umsätze	13 Mrd.
Exportanteil	75 %
Umsätze nach Bundesländern	19 % Baden-Württemberg, 18 % Bayern, 18 % Hamburg 17 % Schleswig-Holstein, 9 % Nordrhein-Westfalen 7 % Niedersachsen, 12 % sonstige
Weltmarktposition	Exportweltmeister und im Gesamtumsatz Rang 2 weltweit

SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK IN DEUTSCHLAND

HANDLUNGSSCHWERPUNKTE ZUR STANDORTSICHERUNG

Wirtschaftspolitische VSM-Positionen für die 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages



Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Steinhöft 11 (Slomanhaus) · 20459 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 28 01 52-0 · Fax: +49 (0) 40 28 01 52-30
E-Mail: info@vsm.de · Internet: www.vsm.de



▷ WIRTSCHAFTSPOLITISCHE VSM-POSITIONEN FÜR DIE 17. LEGISLATURPERIODE DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES



Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat im Zusammenwirken mit Überkapazitäten sowie bestehenden Wettbewerbsverzerrungen die internationalen Märkte zusammenbrechen lassen. Hiervon wurde auch die deutsche Schiffbauindustrie hart getroffen. Der einbrechende Auftragseingang sowie die Stornierung und Nichtabnahme von Neubauten haben bereits Werftinsolvenzen ausgelöst und bedrohen weitere, bislang gut ausgelastete und wettbewerbsfähige Werften sowie kompetente und leistungsfähige Schiffbauzulieferer.

Zur Krisenbewältigung und nachhaltigen Sicherung des schiffs- und meeres-technischen Industriestandortes Deutschland sind unmittelbar wirksame Anreize für die Stimulierung des Auftragseinganges und systematische Verbesserungen der Finanzierungsmöglichkeiten für Neu- und Umbauprojekte notwendig. **Neue Aufträge** und **sichere Finanzierungen** sind unverzichtbare Voraussetzungen für schiffs- und meeres-technische Hightech-Produkte, die durch Innovationen neue Märkte erschließen und gleichzeitig einen Beitrag zum maritimen **Klima- und Umweltschutz** leisten.

▷ DURCH NEUE AUFTRÄGE BESCHÄFTIGUNG SICHERN



Im deutschen Handelsschiffbau muss es darum gehen, die begonnene Umstrukturierung auf komplexe Spezialschiffe und den Offshore-Markt zu unterstützen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die schnelle Umsetzung eines europäischen **Flottenerneuerungsprogramms**, mit dem die Innovationspotenziale deutscher Anbieter für den Klimaschutz und die Schiffssicherheit erschlossen werden können. Zusätzlich können durch die Berücksichtigung und Förderung maritimer Projekte in der **Entwicklungshilfe** hochwertige Auftragseingänge für deutsche Werften und Schiffbauzulieferer generiert werden.

Im Bereich des Marineschiffbaus müssen die wehrtechnischen Kernfähigkeiten Deutschlands durch das **Vorziehen öffentlicher Aufträge** und durch die **politische Unterstützung für Exportaufträge**, z.B. durch die Gewährleistung eines flexibel einsetzbaren Instrumentariums von Government-to-Government-Zusagen und Bereitstellung ausreichender Kapazitäten zur Ausbildungsunterstützung, erhalten werden.

▷ GÜNSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN



Im härter werdenden internationalen Wettbewerb ist die Schaffung günstiger Standortbedingungen für die Zukunftsfähigkeit der Schiffbauindustrie von entscheidender Bedeutung. Hierfür müssen die Auftrags- und Unternehmensfinanzierung sowie die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation an das neue Marktumfeld angepasst werden. Dies kann mit folgenden Maßnahmen erreicht werden:

- ▷ Flexibilisierung und Kostensenkung bei den **KfW-Sonderprogrammen** zur Unternehmensfinanzierung sowie Etablierung geeigneter KfW-Programme zur Erleichterung des Zugangs zum **Kreditversicherungsmarkt** und zur Optimierung der **Exportfinanzierung** bzw. **Exportkreditversicherung**,
- ▷ Ausbau des erfolgreichen **Landesbürgschaftssystems** mittels Erhöhung der Ermächtigungsrahmen,
- ▷ Schaffung eines branchengerechten und innovationsfreundlichen Steuerrechts durch Einführung der **steuerlichen FuE-Förderung** und Verzicht auf die **Zinsschranke**,
- ▷ Intensivierung von **Forschung und Entwicklung**, insbesondere durch die unbürokratische Förderung der Projektierung innovativer Typschiffe und
- ▷ Verzicht auf die bedingte Rückzahlung bei der **Innovationsförderung** und deren benutzerfreundliche Ausgestaltung als echte Investitionsförderung auch im Rahmen eines gesonderten Programms für die Binnenschiffswerften.