

II. Politische Rahmenbedingungen



1. LeaderSHIP Deutschland – Nationale maritime Politik

Trotz positiver Konjunkturdaten des Jahres 2007 stehen die deutschen Schiffbauunternehmen weiterhin vor großen Herausforderungen, die es zu meistern gilt, um die Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu sichern. So lässt der anhaltende Ausbau der weltweiten Werftkapazitäten mittelfristig einen härter werdenden internationalen Konkurrenzkampf erwarten, der nur auf der Basis optimaler finanzieller und steuerlicher Rahmenbedingungen, hoher Kompetenz und Innovationskraft sowie wettbewerbsfähiger Arbeitskosten und großer Kooperationsbereitschaft gewonnen werden kann.

Diese Begriffe definieren die Handlungsfelder der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“, die Anfang 2007 von Schiffbauindustrie, Gewerkschaft, Bundesregierung und Küstenländern initiiert wurde. Unter dem Vorsitz der Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Frau Dagmar Wöhrl, konstituierte sich eine hochrangig besetzte Arbeitsgruppe, die gemeinschaftlich praktikable Lösungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie identifiziert und zügig wirtschaftspolitisch umsetzt. Dank dieses konstruktiven Zusammenwirkens konnten im Berichtszeitraum tragfähige und nachhaltige Ergebnisse zugunsten des Schiffbaus in Deutschland erreicht werden.

Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern

Für die Akquisitionstätigkeit der deutschen Werften hat sich in der Vergangenheit die Bereitstellung geeigneter Finanzierungsinstrumente als auftragsentscheidend erwiesen. Vor diesem Hintergrund hatte der VSM vorgeschlagen, auch in Deutschland die Finanzierung von Schiffsneubauten in Übereinstimmung mit den OECD-Vorgaben auf Basis der „Commercial Interest Reference Rate“ (CIRR) zu ermöglichen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wurde durch die CIRR-Richtlinie ein nationales Zinsabsicherungssystem zur Verfügung gestellt, das den deutschen

Unternehmen international vergleichbare Wettbewerbsbedingungen bietet. Zukünftig ist das CIRR-Instrument nicht mehr als Beihilfemaßnahme im Haushalt des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi), sondern als Gewährleistungsinstrument des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) gestaltet, mit dem flexibel auf den Bedarf der Industrie reagiert werden kann. Eine CIRR-Finanzierung kann unter der Voraussetzung erfolgen, dass der deutsche Anteil an den Arbeitsleistungen 80 % nicht unterschreitet. Die Finanzierung kann zudem auch mit anderen Instrumenten, z.B. einer Hermes-Deckung, kombiniert werden und ist unabhängig davon, ob der Bauvertrag mit einem ausländischen oder deutschen Auftraggeber geschlossen wird.

Durch diese Neuordnung des nationalen CIRR-Systems haben die deutschen Schiffbauunternehmen ein überzeugendes und wettbewerbsfähiges Finanzierungsinstrument an die Seite gestellt bekommen, das bei der Akquisition weiterer Aufträge hilfreich sein wird.

Daneben war die finanz- und steuerpolitische Verbandsarbeit im Jahr 2007 von der Debatte um die Reform der Unternehmensbesteuerung geprägt. Mit diesem Reformpaket plante die Bundesregierung die Senkung des Körperschaftsteuersatzes von 25 % auf 15 %, beschloss jedoch zugleich umfangreiche Gegenfinanzierungsmaßnahmen, die eine Überkompensierung der Steuererleichterungen befürchten ließen. Insbesondere die ursprünglichen Pläne des Gesetzgebers, die Abzugsfähigkeit von Zinsaufwendungen auf maximal 30 % des Gewinns (vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen) zu begrenzen bzw. die Bemessungsgrundlage um ertragsunabhängige Komponenten (z.B. Mieten, Leasing und Zinsaufwendungen) zu erweitern, bedrohten die Schiffbauindustrie mit erheblichen steuerlichen Mehrbelastungen.

Die Industrie hat daher schon zu Beginn des Gesetzgebungsverfahrens darauf aufmerksam gemacht, dass der Schiffbau nach international üblicher Praxis aufgrund nur geringer Anzahlungen bei Neubauten einen hohen Finanzierungsbedarf hat. Da zwischen Auftragserteilung und Ablieferung oft mehrere Jahre liegen, war zu befürchten, dass die genann-



Doppelendfähre „Coastal Inspiration“, 21.980 GT, 2.020 m Spurlänge

ten Gegenfinanzierungsinstrumente im Fall der Werftindustrie zu einer erheblichen steuerlichen Mehrbelastung geführt hätten.

Vom VSM-Ausschuss „Steuern und Finanzen“ wurden konkrete Vorschläge erarbeitet, wie diese Härten, die auch zu einer deutlichen Benachteiligung deutscher Werften im internationalen Wettbewerb geführt hätten, vermieden werden können. Zwischenzeitlich konnte Übereinstimmung erzielt werden, dass als Herstellungskosten aktivierte Bauzeitzinsen, weder als Entgelte für Schulden zur Gewerbesteuerbemessungsgrundlage hinzu zurechnen noch als Zinsaufwendungen im Sinne der Zinsschranke zu werten sind. Diese Lösung ist geeignet, die befürchtete steuerliche Mehrbelastung der Werften zu vermeiden.

Noch ungelöst ist die Verbandsforderung nach einer Vereinfachung der steuerlichen Behandlung von Garantiefällen durch pauschalierte Rückstellungen. Seit dem Verbot der Bildung von Drohverlustrückstellungen in der Steuerbilanz ist ein wirkungsvolles

Instrument zum angemessenen Umgang mit dem hohen technischen und wirtschaftlichen Risiko bei Schiffbauprojekten entfallen. Hierzu wird vorgeschlagen, bei Kleinserien bzw. bei größeren Einzelprojekten Pauschalrückstellungen in Höhe von 2 % der Umsätze zu ermöglichen. Nach Ablauf der Garantielaufzeit wären die Rückstellungen aufzulösen und zu versteuern. Es handelt sich dabei also nicht um einen Steuererlass, sondern um eine Steuerstundung, die auf dem Erlasswege realisierbar wäre.

Ausschuss Finanzen und Steuern

12 Werften und ein Schiffbauzulieferer

Vorsitzender: Hans-Artur Wilker (Meyer Werft)

Zentrale Themen:

- Neuregelung CIRR
- Unternehmenssteuerreform
- Bilanzmodernisierungsgesetz

Arbeitskosten und horizontale Kooperation

Trotz kontinuierlicher Innovations- und Rationalisierungserfolge in der Fertigungstechnologie sind Schiffbau und Meerestechnik nach wie vor arbeitsintensive Branchen, in denen die Höhe der Arbeitskosten ein entscheidender Faktor für den Erfolg im internationalen Wettbewerb ist. Niedrige Lohnkosten haben Ländern wie der Türkei, Vietnam oder den Philippinen ermöglicht, sich auf dem internationalen Schiffbaumarkt zu etablieren. Daher bleibt die Absenkung der im internationalen Vergleich hohen Lohnnebenkosten für deutsche Unternehmen ein vordringliches Ziel, dem sich die Bundesregierung angenommen hat.

Aufgrund der hierzulande hohen Arbeitskosten sind deutsche Unternehmen darauf angewiesen, ihre Preisnachteile gegenüber Wettbewerbern aus schiffbaulichen Schwellenländern auf anderen Gebieten auszugleichen. Potenzial für die Senkung der Arbeitskosten bieten effiziente Instrumente für den Umgang mit den branchenüblichen Auslastungsschwankungen. Seit Anfang 2007 wurden in einem vom BMWi

geförderten Pilotprojekt die Möglichkeiten der horizontalen Werftkooperation in Personal- und Qualifizierungsfragen untersucht. Ziel dieser Studie ist es, durch einen „Maritimen Beschäftigungspool“ zukünftig flexibler auf Produktionsschwankungen reagieren zu können und die Abwanderung nicht kontinuierlich auslastbarer Fachkräfte in andere Branchen zu vermeiden.

Auf der Grundlage eines gemeinsamen Konzeptes von VSM und der IG Metall werden die arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen des Personalaustausches entwickelt und untersucht, welche finanziellen Entlastungswirkungen sowohl auf Seiten der beteiligten Unternehmen als auch für die öffentliche Hand erzielbar sind. Entscheidend für den Erfolg des Beschäftigungspools ist die Schaffung von Fördermöglichkeiten für die Qualifizierung von Mitarbeitern, deren Kompetenzen für den Verleih innerhalb des Beschäftigungspools kurzfristig verbessert werden müssen. Hierbei geht es darum, bestehende Förderprogramme präventiv einzusetzen, um drohende Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit durch Qualifizierungsmaßnahmen zu vermeiden.



Yacht „Kismet“, 68 m Länge

Obwohl in der Schiffbauindustrie aktuell praktisch Vollbeschäftigung herrscht, beteiligen sich neun Werften als Pilotbetriebe an der Machbarkeitsstudie. Diese Unternehmen kommen aus allen norddeutschen Küstenländern und repräsentieren gut 60 % aller Werftmitarbeiter. Daher ist sichergestellt, dass nach Abschluss des Pilotprojektes praxisingerechte und umsetzbare Lösungen vorliegen werden, für die schon heute Interesse aus europäischen Nachbarländern und seitens der Schiffbauzulieferindustrie bekundet wird.

Aber auch bei intensiver Nutzung innovativer Instrumente des horizontalen Personalaustausches zwischen Werften werden Schiffbauunternehmen auf die Verfügbarkeit von externen Arbeitskräften auf dem Wege der Arbeitnehmerüberlassung angewiesen sein, um auf Produktionsspitzen flexibel reagieren zu können. Angesichts restriktiver arbeitsrechtlicher Bestimmungen, die die Möglichkeiten befristeter Beschäftigung nach wie vor einschränken, wandte sich der VSM

entschieden gegen Initiativen zur Beschränkung der Leiharbeit, z.B. durch Festlegung der Leiharbeiterzahl im Verhältnis zu den Stammarbeitnehmern. Diese Initiativen würden alle Ansätze zur Flexibilisierung der Arbeitsorganisation konterkarieren und sind insbesondere für die Reparatur- und Umbauwerften nicht tragbar, die noch größeren Schwankungen des Auftragsbestandes unterliegen als die Neubauwerften.

Ausschuss Personal und Ausbildung

Personalleiter von 22 Werften und vier Schiffbauzulieferern

Vorsitzender: Paul Bloem (Meyer Werft)

Zentrale Themen:

- Erfahrungsaustausch ERA
- Maritimer Beschäftigungspool



Rohrknoten der Forschungsplattform „Fino“

Kompetenz erhalten

Die gute Wettbewerbsposition der deutschen schiffs- und meeres-technischen Industrie beruht auf Innovationskraft und einer wissensbasierten Produktionsweise. Die deutschen Schiffbauunternehmen verfolgen daher eine nachhaltige Image- und Personalentwicklungsstrategie, die alle Qualifikationsebenen umfasst.

Im deutschen Schiffbau wird umfassend in mehr als 20 gewerblichen und kaufmännischen Berufen ausgebildet, und den erfolgreichen Absolventen werden attraktive Arbeitsplätze angeboten. Der Schwerpunkt der technischen Qualifizierung auf den Werften entfällt auf den Konstruktionsmechaniker in den Einsatzgebieten Schiffbau, Schweißtechnik und Ausrüstungstechnik. Daneben werden neue und attraktive Berufsbilder, wie z.B. der Mechatroniker, genauso angeboten wie klassische Ausbildungen z.B. zum Bootsbauer.

Obwohl der Schiffbau traditionell über den Bedarf hinaus ausbildet, wurde Ende 2006 eine Erhöhung des Ausbildungsplatzangebotes um 10 % in Aussicht gestellt. Diese Selbstverpflichtung der Industrie ist in nur zwölf Monaten nicht nur umgesetzt, sondern übertroffen worden. Mit rund 200 neuen Ausbildungsplätzen ist die Ausbildungsquote der Seeschiffswerften auf über 7 % angestiegen.

In diesem im Branchenvergleich hohen Wert sind zunehmend Ausbildungsplätze enthalten, die in den Dualen Studiengängen angeboten werden. Hierbei wird parallel zur betrieblichen Ausbildung ein Fachhochschulstudium absolviert und mit der Doppelqualifikation Facharbeiterbrief und „Bachelor of Engineering“ abgeschlossen. Dieses innovative Modell verbindet eine akademische Ausbildung mit praktischer Berufserfahrung und sichert den Studenten durch einen vergüteten Ausbildungsvertrag finanziell ab.

In dieser für Unternehmen und Lernende gleichermaßen attraktiven Ausbildungsform werden eine starke Unternehmensbindung und hohe Erfolgsquoten realisiert. Damit leistet das Studium im Praxisverbund einen wichtigen Beitrag zu Schließung der Ingenieurücke und zur Verringerung des gewerblichen Fachkräftemangels. Die Anzahl der Ausbildungsplätze im Dualen Studium

wird daher weiter ausgebaut. Allerdings kann auch ein erhöhtes Angebot doppelt qualifizierter Ingenieure nicht den enorm steigenden Bedarf an klassisch ausgebildeten Hochschulabsolventen kompensieren.

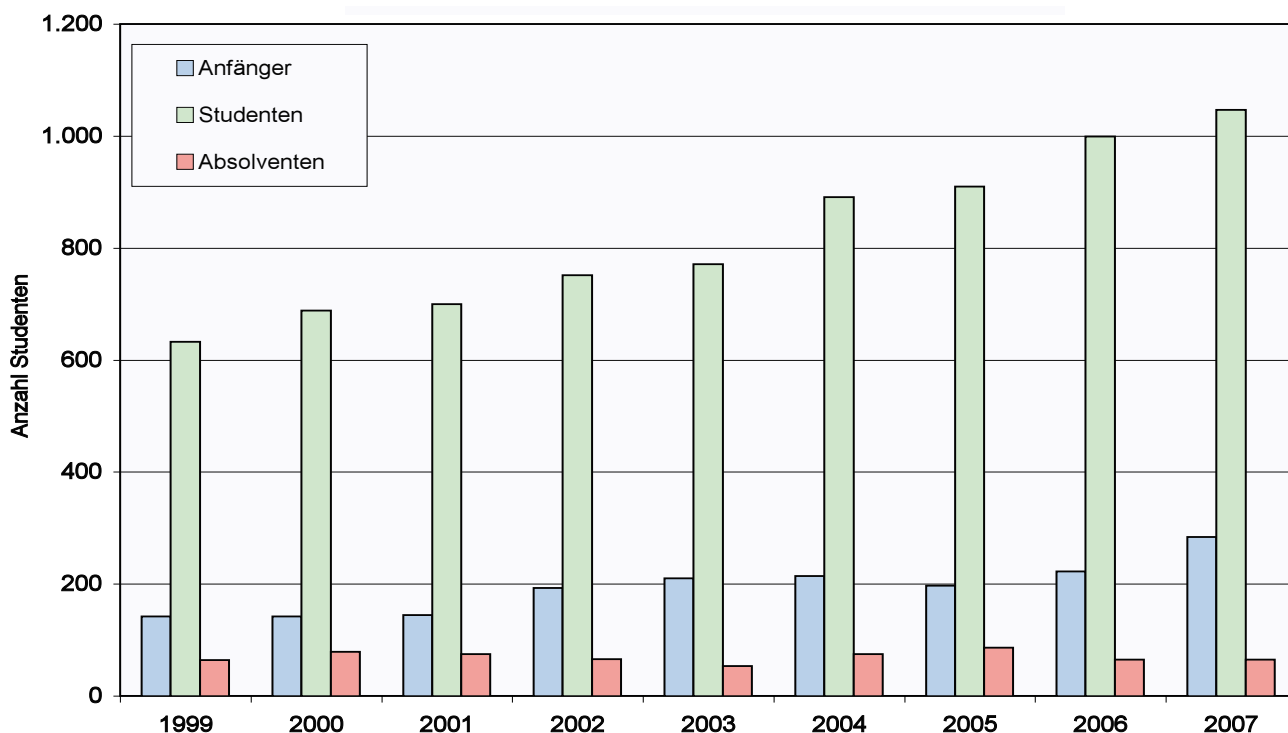
Obwohl Industrie, Sozialpartner und Politik auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) den Fachkräftemangel als nationale Aufgabe von hoher Priorität identifiziert haben, nahm die arbeitsfähige Konstituierung der länderübergreifenden Arbeitsgruppe „Schiffbau an Hochschulen“ mehr als ein Jahr in Anspruch. Der Erhalt von Ausbildungskapazitäten, die Steigerung der Erfolgsquoten in der Ingenieurausbildung sowie die zügige Wiederbesetzung vakanter Professuren in maritimen Fachgebieten sind dringend erforderlich.

Um diesen bildungspolitischen Forderungen Nachdruck zu verleihen und um eine sichere Datenbasis für die Umsetzung der Konferenzempfehlungen zu legen, hat der VSM Ende 2007 seine Untersuchungen zur Personalstruktur und zum Personalbedarf aktualisiert. Allein die Rekordrücklaufquote dieser detaillierten Umfrage, die mehr als 83 % der Beschäftigten der 112 VSM-Mitgliedsfirmen erfasst, belegten die Bedeutung des Kompetenzerhalts für die Unternehmen.

Seit der letzten Erhebung im Jahr 2005 hat der deutsche Schiffbau Ingenieurkapazität aufgebaut. Ende 2007 wurden rund 6.000 Ingenieure aller Disziplinen beschäftigt. Der Ingenieuranteil an der Gesamtbelegschaft hat sich auf gut 21 % weiter erhöht. Diese Entwicklung zeigt, dass der maritime Sektor im Branchenwettbewerb um den knappen Fachkräftenachwuchs nach wie vor attraktiv ist. Allerdings konnten Ingenieure vielfach nicht in der gewünschten Fachrichtung akquiriert werden, so dass in vielen Unternehmen der Anteil an Ingenieuren Schiffbau/Meeres-technik auf durchschnittlich 26 % gesunken ist.

Da die Absolventenzahlen der sechs schiffstechnischen Hochschulen trotz steigender Anfängerzahlen stagnieren, wird sich in dieser wichtigen Spezialdisziplin die Schere zwischen Angebot und Nachfrage weiter öffnen. Der Ingenieurbedarf (alle Fachrichtungen) der VSM-Mitgliedsfirmen wird bis 2010 mit rund 700 Ingenieuren jährlich prognostiziert, wovon knapp ein

Schiffs- und meerestechnische Hochschulsituation



Drittel auf die Schiffbauspezialisten entfallen wird. Diese Bedarfsabschätzung hat sich gegenüber der Einstellungstätigkeit der Vorjahre um 50 % erhöht und die Ingenieurnachfrage beträgt das Dreifache des voraussichtlichen Hochschulangebotes.

Denn im Berichtsjahr wurden an deutschen Hochschulen nur 66 Schiffbauingenieure diplomiert, wovon mehr als zwei Drittel an Fachhochschulen ausgebildet wurden, deren Erfolgsquote mit über 40 % deutlich höher lag als an den technischen Universitäten. Zwar erfreuen sich alle Hochschulen mit eigenständigem Schiffbaustudium eines Nachfragebooms und auch die Standorte mit maritimer Vertiefungsrichtung berichten über steigendes Interesse der Studenten sich schiffs- und meerestechnisch weiterzubilden. Allerdings konnten an den Hochschulen in Bremen, Kiel und Hamburg die Erstsemesterkapazitäten nur um rund 20 % angehoben werden.

Angesichts der dramatischen Ingenieurücke sind die Länder und ihre Hochschulen aufgefordert, bil-

dungspolitische Weichenstellungen vorzunehmen, um zukünftig die notwendigen Mindestkapazitäten sicherzustellen. Zwar können durch Hochschulkoooperationen, z.B. durch gemeinschaftliche Studiengänge, die Ressourcen effizienter genutzt und die Abbrecherquoten vermindert werden. Doch die Größenordnung, die der Begriff Ingenieurmangel im Schiffbau angenommen hat, macht Kapazitätsanpassungen unumgänglich.

Vor dem Hintergrund der exzellenten maritimen Karrierechancen bestehen keine Zweifel, dass erweiterte Ausbildungskapazitäten mit motiviertem Nachwuchs gefüllt werden können. Denn Schiffbau und Meerestechnik präsentieren sich regelmäßig als innovative Hightech-Branchen gegenüber der Jugend. In der deutschen Schiffbauwoche 2007 wurde unter dem Motto „Die Zukunft taucht auf... SCHIFFBAU – Beruf, Perspektiven, Karriere“ bundesweit die Faszination Schiffstechnik vermittelt. Die Zusammenarbeit von Hochschulen, IG Metall, Nordmetall, Gesellschaft für Maritime Technik (GMT) und VSM ermöglichte

mehr als 20 Veranstaltungen, an denen mehrere Tausend Schüler mit ihren Lehrern teilnahmen.

Diese erfolgreiche Imagekampagne wird 2008 wiederum als europaweite Initiative fortgeführt und durch ThinkING-Aktionen im Rahmen von Messen ergänzt. Der deutsche Schiffbau wird zukünftig vermehrt Ingenieure auf dem internationalen Arbeitsmarkt akquirieren müssen und benötigt hierzu industriegerechte aufenthaltsrechtliche Rahmenbedingungen. Daher wurde es begrüßt, dass im Oktober 2007 die geänderte Verordnung über den Zugang ausländischer Hochschulabsolventen zum Arbeitsmarkt in Kraft gesetzt wurde.

Hierdurch wird die Einstellung von ausländischen Fachkräften, die eine ingenieurwissenschaftliche Ausbildung oder eine vergleichbare Qualifikation besitzen, erleichtert. Die Arbeitsagenturen werden bei ausländischen Absolventen einer deutschen Hochschule und bei Bewerbern aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten, für die noch Übergangsregelungen gelten, auf die

Prüfung verzichten, ob für die angebotenen Stellen deutsche Kandidaten zur Verfügung stehen. Die Zustimmung zur Beschäftigung soll innerhalb von zwei Wochen erteilt werden. Über diesen wichtigen Beitrag zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens hinaus, sollten angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels Förderinstrumente zur internationalen Personalgewinnung entwickelt werden.

Arbeitskreis Ausbildungsfragen

Ausbildungsleiter von 18 Werften und einem Schiffbauzulieferer

Vorsitzender: Dirks Kreuzmann (Meyer Werft)

Zentrale Themen:

- Ausbildungsverordnungen
- Prüfungsfragen
- Nachwuchsgewinnung



Dock- und RoRo-Speziialschiff „Combi Dock I“, Tragfähigkeit 11.000 TDW

Innovationen stärken

Die gute Weltmarktposition von Schiffbau und Meerestechnik stützt sich auf Hightech-Produkte, die in einem partnerschaftlichen Prozess mit der Zulieferindustrie entwickelt und mit fortschrittlicher Produktionstechnologie gefertigt werden. Die maritime Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) setzt dabei auf Informationstechnik für das virtuelle Design und die Prozesssimulation entlang der Wertschöpfungskette sowie auf effiziente und emissionsarme Antriebssysteme für den Meeresumwelt- und Klimaschutz.

Die Forschung und Entwicklung (FuE) im Programm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ hat sich vor dem Hintergrund der günstigen Budgetsituation weiterhin positiv entwickelt. Der Mittelabfluss konnte 2007 gegenüber dem Vor-

men Industrie behandeln. Inhaltliche Schwerpunkte lagen im Bereich der Fertigungstechnik, Emissionsreduzierung und Schiffssicherheit. Die meeres technischen Vorhaben repräsentierten 2007 über 50 % des neu bewilligten Fördervolumens und dokumentierten so die steigende Bedeutung dieses Forschungsgebietes in Deutschland.

Mit diesem anspruchsvollen Forschungsportfolio haben sich die „Maritimen Technologien“ in der „Hightech-Strategie für Deutschland“ etabliert, in dem Schiffbau und Meerestechnik gleichrangig neben Luft- und Raumfahrt, Nanotechnologie und Gentechnik agieren. Nachdem Herr Jürgen Kennemann ein Jahr in der Forschungsunion Wirtschaft-Wissenschaft gewirkt hat, wurde zum Jahreswechsel Dr. Aly von der Bundesministerin für Bildung und Forschung, Frau Dr. Schavan, als „Promotor“ in dieses Gremium berufen.

Neue Verbundforschungsvorhaben 2007

PRODOCK	Erhöhung der Produktionskapazitäten durch eine Verkürzung der Dockliegezeiten
BEKAS	Entwicklung neuer Technologien zur Herstellung beschichtungsgerechter Kanten durch thermische Bearbeitungsverfahren
OFIN	Optimierung und Beurteilung des Oberflächenfinishes im Yachtbau
USE-VR	Schiffbau-Engineering mit Virtual Reality-Adaption an die Unikatproduktion
NumOpt	Formoptimierung unter Berücksichtigung der Charakteristik des Nachstromfeldes
SimuVSP	Entwicklung einer Simulationstechnologie zur Optimierung von Schiffskörpern mit Voith-Schneider-Propeller
SLOWMAN	Manövrieren bei kleinen Geschwindigkeiten
RedOMiR	Minimierung der Brand- und Gesundheitsgefahr von Ölnebel in Havariesituationen
HELLS	Hydroelastizität von Schiffen im Seegang
MPLS 20	Maritime Pipe Loading System 20 – Zusammenwirken von Schiff und Verladestation für die Optimierung des Erdgastransportes
DRUSY	Druckneutrale Systeme zur Entwicklung von miniaturisierten Mess- und Antriebskomponenten für den Tiefseeinsatz in autonomen Unterwasserfahrzeugen

jahr deutlich gesteigert werden. Mit 27 neu gestarteten FuE-Vorhaben wurde der Bewilligungsrekord von 2006 erwartungsgemäß nicht wieder erreicht, da sowohl die verfügbaren FuE-Kapazitäten als auch die Fördermittel weitgehend mit neuen Forschungsvorhaben belegt sind.

Dennoch konnten richtungsweisende Vorhaben gestartet werden, die die Zukunftsthemen der mariti-

In enger Abstimmung mit weiteren maritimen Verbänden bringt der VSM industrielle Handlungsempfehlungen zum Abbau von Innovationshemmnissen und zur Optimierung der Förderbedingungen ein. Die Zusammenarbeit in der Forschungsunion erstreckt sich auch auf inhaltliche Fragen, um neue Forschungsaufgaben zu benennen, strategische Partnerschaften zu identifizieren und in Leuchtturmprojekten zu implementieren.

Die maritimen Leuchttürme konzentrieren sich auf Fragen der Energie- und Rohstoffsicherung und des Klimaschutzes. Während die meeres-technischen Vorhaben auf die Gewinnung von Öl, Gas(hydraten) und Rohstoffen aus der Tiefsee und der Arktis gerichtet sind, zielen die schiffstechnischen Projekte auf ganzheitliche Maßnahmen zur Verringerung von klimaschädlichen Luftemissionen der Schifffahrt. Hierbei wird im „Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik“ (NIP) mit einer langfristigen Perspektive die Umsetzung emissionsarmer Gasantriebe in der Handelsschifffahrt angestrebt.

Durch FuE können Schiffbauunternehmen nur dann Wettbewerbsvorteile erreichen, wenn sie daraus zügig Produkte entwickeln, die den Standard asiatischer Werften übertreffen und zu höheren Preisen auf dem Weltmarkt angeboten werden können. Dabei bestehen erhebliche technische und wirtschaftliche Risiken, weil sich die in Typschiffen und neuen Ausrüstungskomponenten realisierten Innovationen direkt im kommerziellen Einsatz bewähren müssen. Daher begrüßt die Schiffbauindustrie, dass das NIP nunmehr um die „Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik“ erweitert wurde, die Demonstrationsprojekte mit hohen Beihilfeintensitäten fördern wird.

Daneben wird die auftragsbezogene Entwicklung von innovativen Typschiffen und Investitionen in die Prozessoptimierung der Schiffbauproduktion im Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des BMWi intensiv fortgesetzt. Seit 2005 haben die Werften mehr als 50 Innovationsprojekte konzipiert, die ein Fördermittelvolumen von rund 100 Mio. € nachfragen. Da Innovationsprojekte zu 80 % von der Industrie finanziert werden, repräsentieren diese Projekte ein Investitionsvolumen von rund 500 Mio. €. Mit den sechs Neubewilligungen des Jahres 2007 wurde die Gesamtzahl der geförderten Innovationsvorhaben auf 28 gesteigert, die mit 43,2 Mio. € Fördermitteln Innovationen im Wert von rund 260 Mio. € generieren.

Durch die Zusage einer 50 %igen Kofinanzierung der Küstenländer bestehen nun beste Vor-

aussetzungen für eine Verstärkung dieses Innovations-schubes. Allerdings bedarf es noch Verbesserungen in der Programmdurchführung, um diese Potenziale nachhaltig nutzen zu können. Das Prinzip der bedingten Rückzahlbarkeit von Fördermitteln im Erfolgsfall, das nur hierzulande eingeführt wurde, benachteiligt nach wie vor deutsche Werften massiv im europäischen Wettbewerb. Im Gegensatz zu Deutschland setzen Frankreich, Italien, die Niederlande, Spanien und Finnland auf maximale Förderquoten durch verlorene Zuschüsse.

Gerade vor dem Hintergrund der komplexen Finanzierungsstrukturen zwischen Bund und Küstenländern sowie mehreren Förderprogrammen darf bezweifelt werden, dass potentielle Rückflüsse und administrativer Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis stehen. Statt hierbei durch die Unterscheidung kleinerer Vorhaben und größerer Projekte mit bedingter Rückzahlung weiteren Verwaltungsaufwand und Ungleichbehandlung zu generieren, sollte der Gestaltungsspielraum des EU-Rechtsrahmens vollständig genutzt werden. Die Industrie hat sich im Gegenzug verpflichtet, durch Reinvestition dieser Mittel die Innovationstätigkeit weiter zu intensivieren. Die Bundesregierung sollte diese potenzielle Verdopplung der Innovationsleistung und den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Zusage annehmen.

Diese Mittel werden dringend im Umwelt- und Klimaschutz benötigt, der im Zuge der LeaderSHIP-



Bildschirm statt Papierstapel – Digitale Zeichnungsprüfung

Beratungen nun stärker in den Fokus rückt. Die Technologieführerschaft deutscher Unternehmen beim Bau und der Ausrüstung umweltfreundlicher Schiffe mit hoher Ressourcen- und Energieeffizienz bietet große wirtschaftliche Chancen für die deutsche Schiffbauindustrie, wenn die Nachfrageentwicklung bei der maritimen Umwelttechnik durch verbindliche technische Vorschriften stimuliert wird. Hierzu hat das BMWi mittlerweile eine Studie öffentlich ausgeschrieben, die den Markt für klima- und umweltschonende Lösungen auf Schiffen und die damit verbundenen Chancen für deutsche Unternehmen analysieren soll.

2. LeaderSHIP 2015 – Internationale Wettbewerbsbedingungen

Im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft wurde im Juni 2007 in Nürnberg die erste Europäische Schiffbaukonferenz durchgeführt. Die Veranstaltung, die unter der Schirmherrschaft der Maritimen Koordinatorin Dagmar Wöhrl stand, bildete den Auftakt für einen europaweiten Dialog zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des europäischen Schiffbaus. Rund 150 Spitzenvertreter aus Industrie, Gewerkschaften und Politik aus 15 europäischen Ländern diskutierten mit dem Vizepräsidenten der EU-Kommission Verheugen und Bundeswirtschaftsminister Glos über die Weiterentwicklung der Initiative „LeaderSHIP 2015“.

Die EU-Kommission unterstrich die strategische Bedeutung des Schiffbaus für die maritime Technologieentwicklung, die Bereitstellung von effizienten Transportmitteln für den internationalen Handel und die Versorgung der Seestreitkräfte mit modernen Marinefahrzeugen. Die Kommission bekräftigte, dass an der gemeinsamen Schiffbaustrategie festgehalten werde und betonte die Notwendigkeit der Schaffung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen sowie der intensiven Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation.

Im Mai 2007 hatte der EU-Ministerrat für Wettbewerbsfähigkeit den „LeaderSHIP 2015“-Fortschrittsbericht analysiert und die zweite Umsetzungsphase eingeleitet. In den industriepolitischen Ratsschlussfolgerun-

gen wurde ein verbesserter Schutz geistigen Eigentums gefordert und die Notwendigkeit eines sektorspezifischen Beihilferahmens bestätigt. Weiterhin wurde ein Prüfungsauftrag für die Einrichtung eines Garantiefonds zur Absicherung der Bauzeitfinanzierung erteilt. Der VSM hat diesen Vorstoß grundsätzlich begrüßt, hat aber auch deutlich gemacht, dass dieser Schiffbaufonds nur zusätzlich zum deutschen Landesbürgschaftssystem eingeführt werden kann und keinesfalls als Ersatz gesehen werden darf.

Mit der Frage des Schutzes von geistigem Eigentum beschäftigte sich eine von der EU-Kommission beauftragte Studie, deren Ergebnisse im Berichtszeitraum veröffentlicht wurden. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die europäischen Werften und Zulieferer regelmäßig Verluste durch die Verletzung ihres geistigen Eigentums erleiden. Die Untersuchung zeigt aber auch, dass das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen in der Industrie noch nicht hinreichend ausgeprägt ist und formuliert Handlungsempfehlungen an Industrie und Politik, die das Schutzniveau insgesamt verbessern könnten.

Um die Anwendung vorhandener Schutzmechanismen zu fördern, schlägt die Studie die Senkung der Kosten für die Anmeldeverfahren für Patente in den EU-Mitgliedsstaaten vor. Für die internationale Ebene wird unter anderem die Schaffung eines ständigen Gremiums angeregt, in dem sich Vertreter aus China, Südkorea und der EU über Maßnahmen zur Vermeidung der Verletzung von Schutzrechten austauschen können.

Rechtsausschuss

23 Juristen von Werften, Schiffbauzulieferern und Kanzleien

Vorsitzende: Dr. Michael Baumhauer (Taylor Wessing)/Dr. Peter Bracker (TKMS)

Zentrale Themen:

- BIMCO-Standardvertrag
- Schutz geistigen Eigentums
- Dock- und Reparaturbedingungen

Technische Vorschriften für die Schiffssicherheit

Der VSM vertritt den europäischen Schiffbau in der UN-Seeschiffahrtsorganisation „International Maritime Organization“ (IMO). Die deutsche Schiffbauindustrie profitiert zudem von einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen Werften aus Europa und Asien, deren gemeinsame technische Anliegen im Rahmen des „Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics“ (CESS) international koordiniert werden. Der Schiffbau konnte hierdurch in der IMO an Einfluss gewinnen und im Berichtsjahr wesentliche Beiträge zur internationalen Vorschriftenentwicklung leisten, die die homogene und wettbewerbsneutrale Umsetzung hoher Sicherheits- und Umweltstandards voranbringen.

Ein Schwerpunkt der schiffbaurelevanten Themenfelder betraf die Verbesserung des Korrosionsschutzes. Bei der Entwicklung von Leistungsanforderungen für Reparatur und Wartung von Beschichtungen und Neubaustandards für Leertanks konnten zahlreiche Anliegen der europäischen Werften durch-

gesetzt werden. Durch verbindliche SOLAS-Anforderungen für die Instandhaltung wird sichergestellt, dass die Reeder ihrer Verpflichtung für Inspektion und Reparatur auch wirklich nachkommen. Durch die Begrenzung der Neubauanforderungen auf die Leertanks von Massengutschiffen und Tankern konnte die Anwendung von starren und detailliert beschreibenden Einzelanforderungen auf komplexe Schiffstypen mit geringerem Risiko von Korrosionsschäden vermieden werden. Denn gerade für die Produzenten von Hightech-Schiffen ist es unverzichtbar, durch funktional gestaltete Anforderungen die Design- und Fertigungsautonomie und die für Innovationen nötige technische Flexibilität zu erhalten.

Es zeichnet sich ab, dass diese Sichtweise bei der Entwicklung von Korrosionsschutzvorschriften für die Ladetanks von Doppelhüllen-Rohöltankern umgesetzt werden kann. Statt allein detaillierte Oberflächenbehandlungs- und Beschichtungsanweisungen in einzelnen Fertigungs- und Kontrollschritten vorzuschreiben, werden für diesen Schiffstyp alternative Systeme und die Verwendung von



Ro-Pax-Fähre „Aline Sitoré Diatta“, 504 Passagiere

korrosionsarmen Materialien zugelassen. Hierdurch werden wichtige technische Grundlagen dafür gelegt, dass hierzulande auch zukünftig hochwertige Sicherheitstanker gefertigt werden können.

Eine Voraussetzung für die wissensbasierte Schiffbauproduktion in Deutschland und Europa ist ein verlässlicher Know-how-Schutz. Allerdings wird im Rahmen des Arbeitsprogrammepunktes „Goal-based Standards“ durch schiffbauliche Schwellenländer und Reederverbände die Produktpiraterie gefördert. Unter dem Deckmantel der Designtransparenz sollen Bauwerften über einen verbindlichen „Ship Construction File“ zukünftig gezwungen werden, sensible Designdaten offenzulegen, ohne dass die notwendigen Maßnahmen zum Schutz geistigen Eigentums getroffen werden. Hier muss durch die Flaggenstaatsvertreter der europäischen Schiffbau-nationen und die Europäische Kommission die Wettbewerbsposition qualifizierter Anbieter besser geschützt werden.

Die europäischen Flaggenstaaten könnten in Zusammenarbeit mit der Kommission und der „European Maritime Safety Agency“ (EMSA) einen wichtigen Beitrag zur Deregulierung und zum Abbau konkurrierender regionaler Gesetzgebung leisten. Im Hinblick auf die Sicherheit von Fahrgastschiffen wird durch das bevorstehende Inkrafttreten des revidierten SOLAS-Kapitels II-1 durch Redundanz lebenswichtiger Systeme und verbesserte Leckstabilität die Fähigkeit, Havarien zu überstehen, entscheidend verbessert. Allerdings bestehen für die Bauwerften von Ro-Ro-Fahrgastschiffen Auslegungsprobleme, die sich aus den unterschiedlichen Regelungen zur Behandlung von Wasser auf Autodecks in der zukünftigen SOLAS 2009 und dem so genannten „Stockholm-Abkommen“ ergeben.

Die gemeinsame Anwendung dieser grundlegend unterschiedlichen Entwurfs- und Berechnungskonzepte erhöht nicht nur den Designaufwand erheblich, sondern kann zu Schiffsentwürfen führen, die über eine geringere Ladefähigkeit und ein unzureichendes Sicherheitsniveau verfügen. Daher unterstützen die europäischen Schiffbauer alle Initiativen, die zu einer baldigen Aussetzung der „Stockholm-

Vorschriften“ führen. Denn aus schiffstechnischer Sicht sind mehr Vorschriften nicht gleichbedeutend mit mehr Sicherheit.

Entwicklungen im Meeresumweltschutz

Dieser Grundsatz gilt erst recht im Bereich des marinen Umwelt- und Klimaschutzes, der aufgrund der vielfältigen Wechselwirkungen ganzheitlich angegangen werden muss. Dies führt vielfach zu langwierigen Entscheidungsprozessen, die häufig regionale Alleingänge und Wettbewerbsverzerrungen zur Folge haben.

Eine solche Situation drohte beim Verbot umweltschädlicher Außenhautanstriche, so genannter Antifouling-Systeme (AFS). Nachdem die EU-Kommission mit Wirkung zum 1. Januar 2003 einseitig ein europaweites Verbot der Verwendung TBT-haltiger Schiffsfarben beschlossen hatte, zog sich der Ratifizierungsprozess des „Internationalen Übereinkommens von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen“ in der IMO bis 2007 hin. Durch den erfolgten Beitritt Panamas wird das AFS-Übereinkommen im September 2008 international in Kraft treten.

Ebenfalls schleppend entwickelte sich der Ratifizierungsprozess bei dem im Jahr 2004 verabschiedeten „Übereinkommen zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen“. Die Konvention sieht im Zeitraum von 2009 bis 2016 die Installation von Anlagen zur Behandlung des Ballastwassers an Bord vor, die die Verschleppung von Organismen zwischen Meeresgebieten verhindern sollen.

Allerdings hatten die Werften im Hinblick auf die lange Auftragsreichweite die rechtzeitige Verfügbarkeit leistungsfähiger, zertifizierter Anlagen bezweifelt. Die IMO-Vollversammlung folgte diesen Bedenken und beschloss im November 2007 eine Verschiebung der entsprechenden Fristen. Zunächst wird Schiffen des Neubaujahrgangs 2009 die Möglichkeit eingeräumt, entsprechende Anlagen bis spätestens Ende 2011 nachzurüsten.

Die Arbeiten zur Schaffung eines verbindlichen Übereinkommens für die umweltschonende Entsorgung ausgemusterter Schiffe sind im Berichtszeitraum weiter vorangeschritten. Die so genannte „Ship Recycling-Konvention“ sieht eine Inventarisierung gefährlicher Baumaterialien und Verbrauchsstoffe, die Zertifizierung von Abwrackbetrieben und die Erstellung von Entsorgungsplänen zur Gewährleistung von Umweltschutz und Arbeitssicherheit vor.

Da sich die bisherigen Arbeiten auf den Konventionstext konzentrieren, blieb die Reichweite der Richtlinien zur technischen Umsetzung des Übereinkommens bisher ungeklärt. Es ist aber abzusehen, dass bei Schiffen mit mehr als 500 GT alle Stoffe, die für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit gefährlich sind, unter Angabe von Einbauort und Menge in einer Inventarliste zu erfassen sind.

Unabhängig von den zukünftigen Entscheidungen auf IMO-Ebene werden sich die Werften und Zulieferer in Europa intensiv mit dem Thema Recycling beschäftigen müssen. Denn die EU-Kommission hat in ihrem kürzlich veröffentlichten Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen bereits regionale Initiativen für den Fall angekündigt, dass in dieser Frage auf internationaler Ebene keine Einigung erreicht werden kann.

Mit der Androhung von Alleingängen drängten die EU-Mitgliedsstaaten auch auf die Schaffung von verbindlichen Regelungen zur Absenkung der Emissionen von Stickoxiden, Schwefel und Russpartikeln. Der IMO-Umweltschutzausschuss beschloss daraufhin eine Revision des MARPOL Anhangs VI und des „NOx Technical Code“, mit der in drei Stufen bis 2016 eine deutliche Absenkung der Stickoxid-Emissionen erreicht werden soll.

Auch die Verwendung von schwefelhaltigem Schweröl als Schiffstreibstoff in der internationa-

len Seeschifffahrt wird zukünftig weiter eingeschränkt. Die IMO erzielte einen breiten Konsens zur stufenweisen Absenkung der zulässigen Schwefelgrenzwerte von derzeit 4,5 % über 3,5 % bis auf 0,5 % im Jahr 2020. Die endgültige Entscheidung wird in der zweiten Jahreshälfte 2008 fallen.

Um langfristig durchschlagende Klima- und Umweltschutzerfolge realisieren zu können, dürfen die technischen und gesetzlichen Maßnahmen nicht allein an der im Schiffsbetrieb dominierenden Dieselmotorentechnik ausgerichtet werden. Angesichts der Versorgungslage und Preissituation auf den Ölmärkten müssen auch alternative Antriebs- und Treibstoffkonzepte verfolgt werden. Hier kommen neben Windzusatzantrieben und Photovoltaik insbesondere verflüssigtes oder komprimiertes Erdgas (LNG/CNG) und Propangas (LPG) sowie die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Betracht.

Daher ist sicherzustellen, dass bei der Entwicklung von Schiffssicherheitsvorschriften die Möglichkeiten für den Einsatz alternativer Antriebs- und Energieerzeugungskonzepte berücksichtigt werden.



Laderaumbesichtigung durch eine Klassifikationsgesellschaft



Der deutsche Schiffbau engagiert sich intensiv bei der Entwicklung von Richtlinien für gasgetriebene Schiffe. Hierbei bestehen kurzfristig Nutzungspotenziale für Hilfsaggregate im Hafenbetrieb als Alternative zur Landstromversorgung und als Hauptantrieb in kleinen Wasserfahrzeugen in ökologisch sensiblen oder bereits hochbelasteten Gebieten. Mittel- und langfristig wird sich der Einsatz von Gasmotoren und Brennstoffzellen nicht nur auf Yachten und Fahrgastschiffe beschränken, sondern breitere Anwendung in der Handelsschifffahrt erfahren.

Diese entscheidenden Impulse für den maritimen Klimaschutz dürfen nicht durch vorläufige Empfehlungen auf die Erdgasnutzung eingeschränkt werden. Daher drängt die Schiffbauindustrie auf die frühestmögliche Einführung eines „International

Code for Gas-fuelled Ships“, der alle Antriebskonzepte und Treibstoffsorten mit zielorientierten Anforderungen erfasst.

Ausschuss Umweltschutz und Arbeitssicherheit

Umweltschutz- und Sicherheitsbeauftragte von 24 Werften

Vorsitzender: Michael Mann, HDW

Zentrale Themen:

- REACH-Verordnung
- VOC-Richtlinie
- Emissionsminderung



Containerschiff „Cape Fulmar“, 15.995 GT, 1.440 TEU



Zertifizierung von Zulieferkomponenten

Ein Höchstmaß an Sicherheit in der Schifffahrt kann nur erzielt werden, wenn beim Bau und Betrieb der Schiffe strenge Vorschriften zur Anwendung kommen, die auch nach einheitlichen Maßstäben kontrolliert werden. Dazu gehörten im Rahmen des so genannten „Erika III Package“ von 2005 u.a. Regelungen der EU-Kommission für die Arbeit der Klassifikationsgesellschaften, die mit der Qualitätskontrolle der Schiffe beauftragt werden. Eines der Ziele der angestrebten Richtlinie ist die Harmonisierung der Vorschriften und Verfahrensabläufe sowie die gegenseitige Anerkennung der Klassenzertifikate für Schiffbaumaterialien, -ausrüstungen und -komponenten.

Der europäische Dachverband der Zulieferindustrie „European Marine Equipment Council“ (EMEC) der 13 nationale Verbände in 12 europäischen Ländern umfasst, erwartet durch die Vermeidung von inhaltsgleichen Mehrfachzertifizierungen beträchtliche Kosteneinsparungen. Es wurde daher mit den Klassifikationsgesellschaften ein intensiver Dialog aufgenommen, um bei der Umsetzung der Richtlinie einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen zu erzielen.

Technischer Ausschuss

Vorsitzende der technischen Arbeitskreise sowie Vertreter von zwölf Unternehmen

Vorsitzender: Wolfgang Bühr (FSG)

Zugehörige technische Arbeitskreise:

- IMO-Vorschriften (Rolf Nagel, FSG)
- Fertigung Schiffbau (Dr. Rainer Miebach, Neptun Werft)
- Innenausbau (Wolfgang Springer, HDW)
- Rationalisierung (Andreas Moldtmann, B+V)
- Normenanwendung (Susanne Ley, Meyer Werft)

Forschung, Entwicklung und Innovation

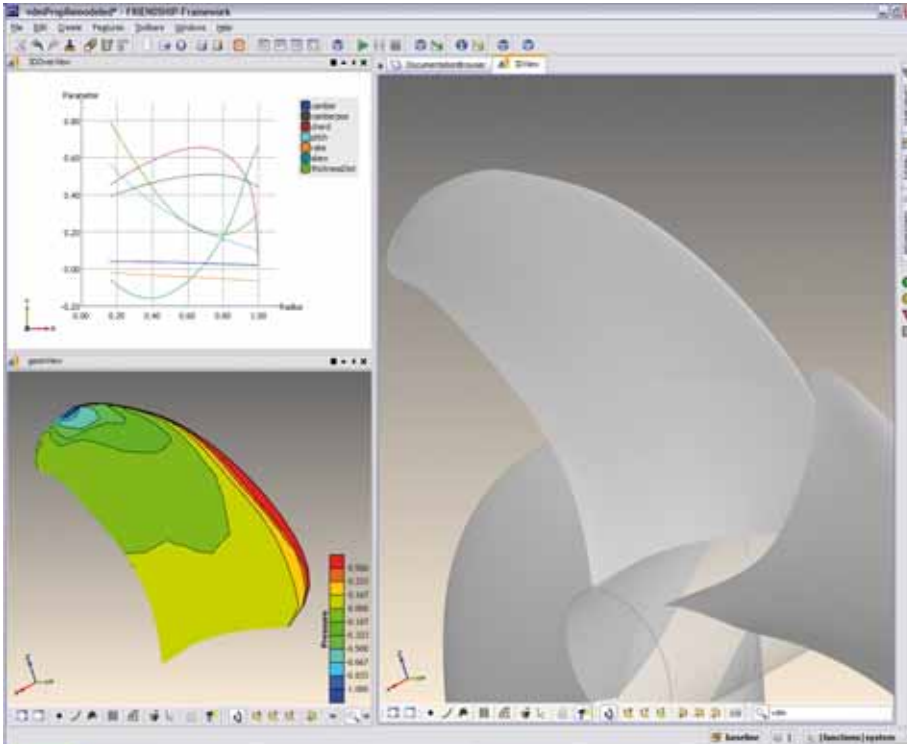
Industrielle Forschung, experimentelle Entwicklung und die Umsetzung in Produkt- und Prozess-

innovationen sind für den europäischen Schiffbau Schlüsselaktivitäten für den Erhalt der internationalen Technologieführerschaft in den schiffs- und meerestechnischen Wachstumsmärkten. Vor dem Hintergrund der weltweit bestehenden Wettbewerbsverzerrungen ist die intensive Förderung der FEI-Tätigkeit eine unverzichtbare Gemeinschaftsaufgabe für Industrie und Politik, um durch Wissen Beschäftigung zu generieren.

Europäische Förderprogramme leisten wichtige Beiträge zur Finanzierung der schiffbaulichen Innovationsleistung. Die maritime Forschungstätigkeit wird in der „Technologie-Plattform WATERBORNE“ koordiniert, die neben der produzierenden Industrie auch Reeder, Öl- und Gasproduzenten, nationale Behörden, Klassifikationsgesellschaften, Hochschulen und Forschungsinstitute sowie den Sozialpartner umfasst. Im Berichtsjahr wurde die Forschungsstrategie durch einen FuE-Fahrplan für das 7. Rahmenprogramm (RP) vervollständigt, der die technischen Visionen und konkreten Forschungsbedarf in Form von abgestimmten Forschungsprojekten detailliert umsetzt.

Allerdings konnte der Auftakt des 7. RP aus schiffbaulicher Sicht nicht erfolgreich gestaltet werden. Obwohl im ersten Aufruf zum Land- und Seeverkehr mit 71 WATERBORNE-Projekten deutlich mehr Anträge als in den einzelnen Antragsrunden des 6. RP gestellt wurden, sank der maritime Anteil an den Bewilligungen (11 Projekte = 17 % der geförderten Vorhaben). Zwar konnten mit 26 % der Anträge rund 22 % des verfügbaren Budgets für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger gewonnen werden. Jedoch dominieren unter den einflussreichen Projektkoordinatoren Hochschulen, Consultingfirmen und Verbände. Nur eins von elf Forschungskonsortien wird von einem Industrieunternehmen geführt, dieses allerdings von einer deutschen Firma.

Zweifel an der wettbewerbswirksamen Ausrichtung der europäischen Verbundforschung werden auch dadurch genährt, dass bei der Mittelverteilung nach Förderinstrumenten die Unterstützungstätigkeiten gegenüber der technischen Forschung und Entwicklung dominieren. Entgegen dieser Ten-



Propelleroptimierung mit numerischen Methoden der Hydromechanik

denz hat die Kommission die Unterstützung zur Fortführung der WATERBORNE-Initiative entzogen.

Eine industriegerechte Ausrichtung hatten sich Schiffbau und Meerestechnik vom so genannten „EU-Blaubuch“ versprochen, das von der Generaldirektion „Fischerei und maritime Angelegenheiten“ nach einem einjährigen Konsultationsprozess Ende 2007 vorgelegt wurde. Die europäischen und nationalen Verbände haben wiederholt Handlungsempfehlungen für eine „Integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“ formuliert, um eine konsequent industriepolitische Ausrichtung dieser Initiative sicherzustellen.

Dennoch sind die Themen zur Stärkung der industriellen Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit im „EU-Blaubuch“ – im wahrsten Sinne des Wortes – Fußnoten geblieben. Zwar wird unter der Überschrift „Optimale Nachhaltigkeit bei der Nutzung der Ozeane und Meere“ die Bedeutung von Spitzenleistungen in den Bereichen Neubau, Repara-

turen und Ausrüstung für die europäische maritime Logistik betont und auf die erfolgreichen Initiativen Leader SHIP 2015 und WATER BORNE hingewiesen. Maritime Innovationen werden jedoch überwiegend im Sinne der Meeresforschung und des Umweltschutzes behandelt.

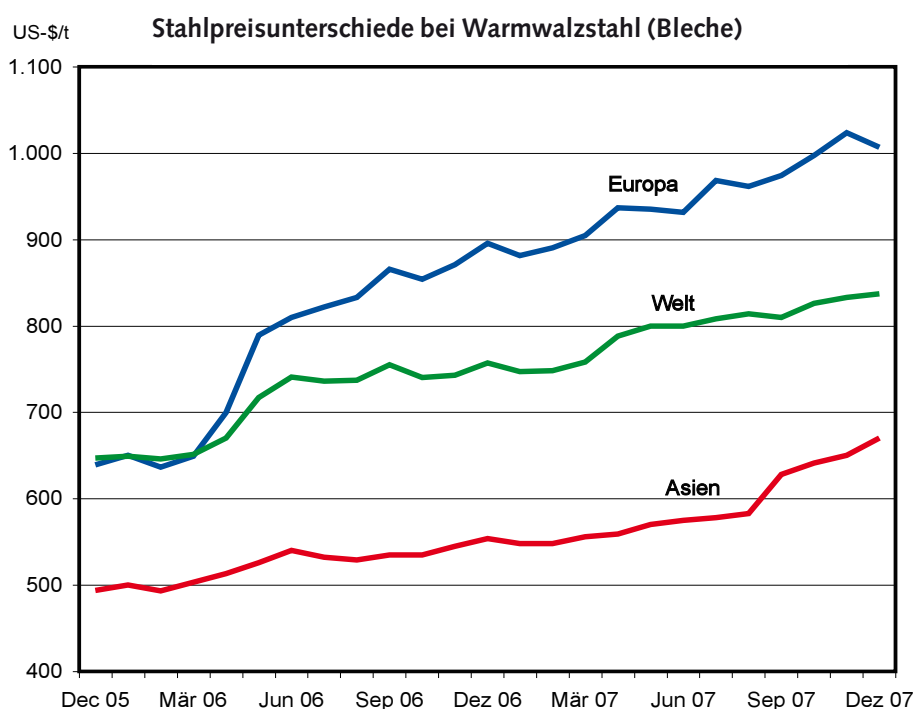
Solange es nicht gelingt, die europäische Meerespolitik und die maritimen Forschungsprogramme wieder stärker auf die Bedürfnisse der produzierenden Industrie auszurichten, werden die nationalen Förderinstrumente ihre große Bedeutung für die Realisierung von Innovationserfolgen auf Unternehmensebene behaupten.

Die europäischen Rahmenbedingungen für die FEI-Förderung haben sich im Berichtsjahr deutlich verbessert. Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurde der horizontale Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation revidiert. Die Überarbeitung und Erweiterung des Rechtsrahmens umfasst neue industriegerechte Fördertatbestände, eine Erhöhung der für KMU anwendbaren Beihilfeintensitäten und eine Erweiterung des Begriffes „experimentelle Entwicklung“, die zukünftig die Förderung kommerziell genutzter Prototypen ermöglichen wird. Hierdurch wird das auf den Werften erfolgreich eingesetzte Instrument der Innovationsförderung prinzipiell auch Produzenten maritimer Ausrüstungen zugänglich. Allerdings bedarf es hierzu noch der Umsetzung in den nationalen Förderprogrammen, die ein Jahr nach Inkrafttreten zwar durch das BMWi angekündigt, jedoch noch nicht in den einschlägigen Förderprogrammen realisiert wurde.

Entwicklung auf dem Stahlmarkt

Die Entwicklung auf dem Stahlmarkt war im Wesentlichen geprägt von einem drastischen Preisanstieg und einer Verengung des Angebotes bei den für den Schiffbau relevanten Stahlsorten. Trotz steigender Investitionen der Stahlunternehmen ist nicht

weltweit. Während aber z.B. Brasilien im Zuge seiner Strategie zum Aufbau einer nationalen Schiffbauindustrie auf Steuern und Abgaben bei Stahlimporten verzichtet, droht in Europa eine weitere Verschlechterung der Versorgungssituation. So hat der europäische Stahlverband EUROFER unter dem Vorwurf unerlaubter Wettbewerbsmethoden bei der EU-Kommission die Einleitung von Antidumping-Verfahren gegen asiatische Anbieter beantragt.



Bislang richten sich die EUROFER-Initiativen, denen die EU teilweise bereits stattgegeben hat, noch auf den Import von Stahlprodukten, die für den Schiffbau nicht relevant sind. Allerdings hat EUROFER bereits einen entsprechenden Antrag auch für den Bereich der Quartobleche angekündigt. Der VSM hat aber schon deutlich gemacht, dass die von EUROFER öffentlich erhobenen Vorwürfe, aus der Sicht der Schiffbauindustrie nicht nachvollziehbar sind. So haben die deutlich gestiegenen Importe bei Quartoblechen für den Sektor Schiffbau weder zu einer Verbesserung der Versorgungslage noch zu einer Preissenkung geführt. Der VSM wird sich daher weiterhin gegen Maßnahmen zur Beschränkung von Stahlimporten aussprechen.

mit einer Erhöhung der Kapazitäten bei den von der Schiffbauindustrie benötigten Güten zu rechnen. Vielmehr wenden sich die deutschen wie europäischen Stahlhersteller zunehmend dem Markt für höherwertigere Produkte zu.

Wie bereits im Vorjahr entwickelten sich die Stahlpreise regional sehr unterschiedlich. So lagen die asiatischen Grobblechpreise Ende 2007 ca. 30 % unter denen in Europa. Damit besteht nach wie vor ein Kostenvorteil insbesondere für chinesische Wettbewerber.

Die begrenzte Verfügbarkeit der für den Schiffbau relevanten Stahlsorten ist mittlerweile ein ernstzunehmendes Problem für Schiffbauunternehmen

Arbeitskreis Gemeinsame Beschaffung

Einkaufsleiter von neun Werften

Vorsitzender: Ralf Sempf (Meyer Werft)

Zentrale Themen

- Analyse des Stahlmarktes
- Anti-Dumping-Verfahren im Stahlbereich
- Identifizierung von gemeinsamen Beschaffungsprojekten