



Schiffbau & Meerestechnik: Zukunft gestalten – Wachstum generieren

Hamburg 28.05.2013: Die deutsche Industrie des Schiffbaus und der Meerestechnik hat sich trotz der schwersten Krise der Nachkriegszeit insgesamt erfolgreich geschlagen.

Die Herausforderungen sind gewaltig. Dennoch sind der VSM und seine Mitgliedsunternehmen zuversichtlich und überzeugt, dass Schiffbau und Meerestechnik in Deutschland trotz aller Widrigkeiten gut aufgestellt sind. „Die Krise erfordert, dass sich Unternehmen an veränderte Rahmenbedingungen schnell anpassen. Das haben wir getan, in dem wir uns auf unsere klassischen Stärken als deutscher Mittelstand besinnen.“ so VSM-Vorsitzer HARALD FASSMER.

Allerdings waren auch hierzulande schmerzhaft Einschnitte nicht zu vermeiden. Bei mehreren Wertinsolvenzen seit 2008 gingen zahlreiche Arbeitsplätze verloren. Dabei kam es jedoch bisher nur in einem einzigen Fall zur Einstellung des Geschäftsbetriebs, während für fünf Betriebe bereits zukunftsfähige Lösungen gefunden wurden.

Als Reaktion auf die gewaltigen Umwälzungen der Märkte hat die deutsche Schiffbauindustrie die Produktion von Standardschiffen aufgegeben und sich auf den hochwertigen Spezialschiffbau fokussiert. Dies erfordert anspruchsvolle technische Lösungen und in der Regel Einzelfertigungen. Damit müssen sowohl Ingenieurkapazitäten als auch Akquisitionsbemühungen deutlich ausgeweitet werden.

Gleichzeitig steigt durch den intensivierten Wettbewerb der Kostendruck weiter. Die oft mit umfassender staatlicher Unterstützung arbeitenden Wettbewerber insbesondere in den asiatischen Schiffbauländern versuchen nun auch in Marktnischen vorzudringen. Die dort mit atemberaubender Geschwindigkeit entstandene Werftkapazität ist bei der derzeitigen schwachen Nachfrage nicht mehr auszulasten. Viele Werften müssten als Investitionsruinen enden, doch die Hilfsmaßnahmen z.B. der koreanischen und chinesischen Regierungen werden die notwendigen Kapazitätsanpassungen verschleppen - mit erheblichen Auswirkungen auch auf die internationalen Schifffahrts- und Schiffbaumärkte.

Ein Subventionswettbewerb ist keine Antwort. Gleichzeitig bleibt eine kluge Gestaltung der Rahmenbedingungen am Standort Deutschland Voraussetzung für den nachhaltigen Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit in dem Wachstumsmarkt maritime Industrie.

Aus dieser Konstellation leitet der VSM die Kernforderungen der Industrie ab: Innovationskraft stärken, wettbewerbsfähige Finanzierung sicherstellen, Kosten am Standort Deutschland reduzieren.

Innovationskraft stärken

Innovationsförderung ist das entscheidende Förderinstrument zur Bewältigung der technologischen Diversifizierung des deutschen Schiffbaus auf wettbewerbsfähige, neue Produkte und Verfahren. Drei kurzfristig anzugehende Aufgaben entscheiden über den Erfolg der industriellen Umstrukturierungsstrategie: Bewilligungstau auflösen, Fördermittel sicherstellen und Innovationsförderung bei der EU auf eine dauerhafte, horizontale Rechtsgrundlage stellen.

Das bisherige Förderprogramm hat mit einem Investitionsvolumen von insgesamt über 600 Mio. € einen wahren Innovationsschub ausgelöst. Dabei werden davon nur maximal 20% durch Bund und Länder unterstützt. Mit Hilfe dieser Investitionen konnten viele innovative Produkte und Prozesse erfolgreich in den Markt gebracht und Umsätze



von ca. 6 Mrd. € ausgelöst werden. „Unsere Berechnungen haben gezeigt, dass ca. 30% Wertumsatz am Ende in den Steuern- und Sozialkassen verbleibt. Angesichts dieser Zahlen ist die vom VSM geforderte Aufstockung der Bundes- und Ländermittel auf 35 Mio. € p.a. ab 2014 gut angelegtes Geld.“ sagte HARALD FASSMER.

Neben der ausreichenden finanziellen Ausstattung sind Innovationen auch in hohem Maße von qualifiziertem Nachwuchs abhängig. Aus Sicht der Industrie ist daher bei Bund und Ländern darauf hinzuwirken, die in den letzten Jahren ausgebauten schiffbaulichen Ausbildungskapazitäten zu erhalten und die Ausbildungsangebote effizient zu gestalten.

Finanzierung sichern

Die potenziellen Kunden zur Verfügung stehenden Finanzierungsbedingungen spielen die zentrale Rolle bei Akquisitionen. Ebenso wichtig ist die Verfügbarkeit von Bauzeitfinanzierungen für die Werften durch Kredite und Avale.

Die großen Probleme der schiffsfinanzierenden Banken mit der überwiegend in Asien gebauten Bestandsflotte haben eine Kreditklemme nicht gekannten Ausmaßes verursacht.

Garantie- und Bürgschaftsinstrumente öffentlicher Institution spielen daher eine zentrale Rolle. So muss dringend eine Anpassung bestehender Instrumente an das veränderte Produktportfolio erfolgen und die Diskriminierung von Inlandsaufträgen bei den Absicherungsmöglichkeiten beseitigt werden. Zudem gehören die Konditionen bestehender Instrumente wie z.B. des CIR-Programms auf den Prüfstand. „Ein OECD-konformes Instrument zur Herstellung der Wettbewerbsneutralität darf nicht durch erhobene Aufschläge Wettbewerbsnachteile schaffen!“ erklärt VSM-Hauptgeschäftsführer DR. REINHARD LÜKEN. „Weiter müssen endlich öffentliche Finanzierungsinstitutionen zur erfolgreichen Gestaltung der Energiewende auch im Offshore-Bereich direkt in entsprechende Bauzeit- und Endfinanzierungen von Spezialschiffen und Offshore-Strukturen aktiv werden.“

Kosten am Standort Deutschland reduzieren

Zusätzliche Belastungen der Unternehmen wie bspw. durch die EEG-Umlage, hohe Finanzierungsgebühren oder auch Branchenzuschläge können durch Produktivitätssteigerungen kurzfristig nicht ausgeglichen werden. „Wir brauchen als Industrie mit langen Projektlaufzeiten verlässliche Rahmenbedingungen, damit zwischen Vertragsabschluss und Ablieferung alles glatt geht. Plötzliche Mehraufwendungen aufgrund politischer Entscheidungen können wir nicht an unsere Kunden weitergeben.“ stellt DR. REINHARD LÜKEN fest.

Stark gestiegene Treibstoffpreise sowie verschärfte Umweltauflagen eröffnen der herstellenden Industrie viele Chancen für saubere, sichere und effiziente Produkte. Darüber entwickeln sich neue Märkte wie die Gewinnung konventioneller und regenerativer Energie und Rohstoffe im Offshore-Bereich sehr dynamisch. Das in Deutschland auf breiter Front vorhandene maritime Know-how und die exzellente Ingenieurkunst in Schiffbau und Meerestechnik bilden die besten Voraussetzungen, um diese gewaltigen Wachstumspotenziale in volkswirtschaftlichen Wohlstand umzumünzen.

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffswerften wie auch der Zulieferer. Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2012 des VSM. Sie können ihn beim VSM anfordern oder finden ihn im Internet unter <http://www.vsm.de>.

Rückfragen an: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.;
Tel: (040) 2801 52-0, Fax: (040) 2801 52-30, E-Mail: info@vsm.de