Für eine starke maritime Zukunft

Mit der Maritimen Agenda 2025 unterstreicht die Bundesregierung die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die Zukunft der Bundesrepublik Deutschland. Jetzt müssen Taten folgen, fordert der VSM

Das Meer ist heute mehr denn je Grundlage für unsere Existenz. Die globalisierte Wirtschaft und der steigende weltweite Wohlstand basieren auf effizientem Güteraustausch auf dem Seeweg. Energie, Rohstoffe und Nahrung aus dem Meer leisten unverzichtbare Beiträge zur Grundversorgung. Aber blaue Technologie reicht viel weiter: erneuerbare Energien, globale Kommunikationsnetze, maritime Sicherheit, Küstenschutz, Wasserbau und vieles mehr.

Eine intensivere und gleichzeitig schonende Nutzung der Meere ist die zentrale Herausforderung für unseren Planeten. Grundfragen der Menschheit wie die Sicherung der Grundversorgung, Auswirkungen des Klimawandels und effizienter Welthandel können ohne die maritime Wirtschaft nicht beantwortet werden. Darum zählt die maritime Industrie zu den wichtigsten Wachstumsmotoren des 21. Jahrhunderts.

Das haben viele Nationen verstanden und verfolgen dezidierte maritime Strategien. Nicht nur durch Insellagen geprägte Länder wie Japan oder Südkorea unterstützen ihre maritime Industrie nach Kräften. Das maritime Bewusstsein ist auch in Staaten mit viel Landmasse ausgeprägt – allen voran in den beiden größten Volkswirtschaften der Welt, den USA und China.

Die strukturellen Veränderungen in der Schifffahrt und der Verfall des Ölpreises haben die Schiffsbestellungen generell sowie die Investitionen in Offshore- Öl- und -Gas-Meerestechnik dramatisch einbrechen lassen. Um ihre heimische Wirtschaft vor den Folgen zu schützen, setzen diese Regierungen massive Mittel ein. Die Bemühungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Welthandelsorganisation WTO, für faire Bedingungen im Weltschiffbau zu sorgen, blieben erfolglos. Doch gegen Dumping, Subventionen oder Protektionismus können deutsche Mittelständler nicht bestehen. Statt auf Subventionswettlauf setzen wir auf eine selbstbewusste europäische Handelspolitik ergänzt durch eine eigene konsequente Industriepolitik.

Mit der Maritimen Agenda 2025 und dem Beschluss des Bundestages, ein Deutsches Maritimes Zentrum zu gründen, werden wichtige Signale gesetzt, die für die maritime Wirtschaft in Deutschland richtungsweisend sind. Jetzt muss den Signalen entschlossenes Handeln folgen, damit aus den großen Chancen wirtschaftlicher Erfolg, Wachstum und hochwertige Arbeitsplätze an unserem Standort entstehen können.

WIR BRAUCHEN:

- **optimale Bedingungen für Bildung, Innovationen, Forschung und Entwicklung;** →

- **wettbewerbsfähige Finanzierungs- und Garantieinstrumente;**
- **konstruktive zukunftsorientierte Zusammenarbeit mit öffentlichen Auftraggebern;**
- **eine aktive Politik des Förderns und Forderns für maritime Sicherheit und Umweltschutz;**
- **einen flexiblen Arbeitsmarkt, der verantwortungsbewusstes Unternehmertum in volatilen Projektmärkten unterstützt;**
- **eine engagierte Handelspolitik für offene Märkte und volle Reziprozität bei allen Partnern.**

Im Einzelnen bedeutet das:

1. TECHNOLOGIEFÜHRERSCHAFT SICHERN

Deutschland ist mehr denn je das Land der maritimen Innovationen – mit Hightech-Produkten in Schiffbau und Meerestechnik werden die Technologieführerschaft im harten Wettbewerb verteidigt und anspruchsvolle Kunden überzeugt. Die kontinuierliche Verbesserung der Produktionsmethoden sichert eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur.

Den Stand der Technik kontinuierlich weiterzuentwickeln und sich laufend auf technischem Neuland zu bewegen, bedeutet allerdings ein hohes betriebswirtschaftliches Risiko. Verlässliche Förderinstrumente sind daher unerlässlich.

WIR BRAUCHEN:

- **Innovationsförderung für den System-Integrator Werft auf dauerhafter Rechtsgrundlage mit einer zuverlässigen, bedarfsdeckenden Gesamtdotierung;**
- **ergänzende Innovationsförderung für Prozessinnovationen in der Zulieferindustrie;**
- **ein verbessertes spezifisches FuE-Programm mit deutlich erhöhten Fördermitteln für querschnittliche Leuchtturmprojekte und Innovationscluster;**
- **Investitionsmittel für die Modernisierung der Forschungsinfrastruktur.**

2. FINANZIERUNG ERLEICHTERN

Der Schiffsfinanzierungsstandort Deutschland war noch vor wenigen Jahren weltweit führend. Dieser wichtige Standortvorteil wurde aufgrund von Marktversagen und Fehlinvestitionen, gefördert auch durch falsche staatliche Anreize, massiv beschädigt.

Heute treten neue und alte ausländische Akteure zum Teil mit einer deutlich stärker industriepolitisch ausgerichteten Agenda in den Schiffsfinanzierungsmarkt. Die Finanzierungsrahmenbedingungen gelten heute in vielen Projekten als das wichtigste Einzelkriterium bei Kaufentscheidungen.

WIR BRAUCHEN:

- **die Fortsetzung des flexiblen, einzelfallgerechten Einsatzes der Exportkreditgarantien des Bundes für Exportaufträge der maritimen Industrie;**
- **die Fortführung des Schiffs-CIRR zu wettbewerbsfähigen Konditionen;**
- **die Abschaffung der finanzierungstechnischen Schlechterstellung inländischer Aufträge bei heimischen Schiffbauunternehmen;**
- **die zeitnahe Prüfung der Nutzung des Bundes-Großbürgschaftsprogramms für Bauzeit- und Werftfinanzierungen bei maritimen Großprojekten im Rahmen seiner Neuausrichtung ab 2020.**

3. ÖFFENTLICHES AUFTRAGSWESEN GEMEINSAM GESTALTEN

Die deutsche Schiffbauindustrie kommt im Beschaffungsbereich – bei Neubau, Wartung und Instandsetzung sowie im Rahmen der Komponentenbeschaffung und weiteren Dienstleistungen – vielfältig mit öffentlichen Auftraggebern in Berührung. Diese stellen für viele maritime Anbieter in Deutschland eine entscheidende Kundengruppe dar und sorgen für hohe Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte.

WIR BRAUCHEN:

- **die Einbeziehung qualitativer, innovativer, umweltbezogener Aspekte bei der Beschaffung von Behördenfahrzeugen;**
- **effiziente und nach Risikosphären abgewogene sowie an den besonderen Standortbedingungen des deutschen Mittelstandes ausgerichtete Beschaffungen;**
- **die vorrangige Berücksichtigung des „Funktionalitäts"-Grundsatzes bei öffentlichen Ausschreibungen, um ein Höchstmaß an** →

Finanzspritze:
Im Etat des Bundeswirtschaftsministeriums (BMWi) werden zusätzliche Mittel in Höhe von 82 Millionen Euro für die Förderung von Forschung und Innovationen zur Verfügung gestellt. Für den Schiffbau sind zehn Millionen Euro mehr, als im Haushaltsentwurf vorgesehen, eingeplant.

Innovationen und Praxistauglichkeit bei Beschaffungsvorhaben zu erreichen;

- **die verstärkte Berücksichtigung innovativer Technologien, um Behördenfahrzeuge als Referenzprodukte zu nutzen und Vorbildfunktionen hinsichtlich Schiffssicherheit, Umweltschutz oder Bedienungsfreundlichkeit auszuüben;**
- **die Bereitstellung regelmäßiger Informationen über die Beschaffungs- und Erhaltungsplanungen für die bundeseigenen Flotten an die heimische Industrie;**
- **den kontinuierlichen partnerschaftlichen Dialog zu technischen Anforderungen, schiffbaulichen Innovationen sowie allgemeinen rechtlichen, technischen und finanziellen Rahmenbedingungen zwischen den Beteiligten.**

4. MARINESCHIFFBAUINDUSTRIE STRATEGISCH STÄRKEN

Die deutsche Marineschiffbauindustrie liefert innovative und wettbewerbsfähige Lösungen für unsere Marine und internationale Kunden, die besonderen Wert auf hohe Qualität und Systemkompetenz legen. Als spezialisierte Systemhäuser integrieren die Schiffbauunternehmen Produkte und Dienstleistungen der mittelständisch geprägten, heimischen Zulieferindustrie. Die Innovations- und Produktionsfähigkeiten der deutschen Marineschiffbauindustrie sind für die Bundesrepublik Deutschland von essenzieller strategischer Bedeutung.

WIR BRAUCHEN:

- **die Verankerung des Marine-Überwasserschiffbaus in der Liste verteidigungsindustrieller Schlüsseltechnologien;**
- **die Sicherstellung strategischer industrieller Neubau- und Instandsetzungskompetenz unter Berücksichtigung der inländischen Zulieferindustrie – durch planbare innovative Beschaffungsvorhaben, die auch als Exportreferenz dienen;**
- **die Bereitstellung angemessener Beschaffungs- und Forschungsmittel unter besonderer Beachtung nationaler Systemfähigkeiten, Schlüsseltechnologien und strategischer Versorgungssicherheit;**
- **den Abschluss internationaler bi- oder multilateraler Regierungsvereinbarungen und entsprechende Export-Flankierung, um die Chancen deutscher Unternehmen bei ausländischen Beschaffungsvorhaben zu verbessern;**
- **die Sicherung deutlicher Wertschöpfungsanteile der deutschen Schiffbauindustrie bei internationalen Beschaffungskooperationen mit europäischen Partnern.**

5. AUSSENWIRTSCHAFT AKTIV ENTWICKELN

Schiffbau und Meerestechnik sind globale Märkte und waren es schon lange, bevor das Wort „Globalisierung“ erfunden wurde. Als Investitionsgüterbranche, die besonders von Großprojekten geprägt ist, kann der Weltmarkt von jedem maritimen Standort der Welt aus bedient werden. Der preissensible Markt setzt kaum Eintrittsbarrieren wie eine etablierte Marke oder ein Service- bzw. Händlernetzwerk voraus. Aus diesem Grund ergeben sich ständig neue Chancen für einen aktiven Vertrieb.

WIR BRAUCHEN:

- **offene Märkte und einen weiteren Abbau von tarifären und nicht tarifären Handelshemmnissen;**
- **die Unterstützung unserer maritimen Industrieunternehmen bei ihrem Zugang zu Auslandsmärkten, z.B. im Rahmen des Markterschließungsprogrammes des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie der German Maritime Export Initiative (GeMaX);**
- **die ressortseitige ideelle Unterstützung der GeMaX;**
- **die starke politische Flankierung von wichtigen Referenzprojekten, u.a. für Schlüsseltechnologien.**

Für alle Marktteilnehmer müssen die gleichen Regeln gelten. International bestehende Ungleichgewichte müssen mit Nachdruck bekämpft werden, notfalls auch mit denselben Beschränkungen, die deutsche Firmen im Ausland erfahren müssen. Aber auch innerhalb der EU, beispielsweise bei der Exportkontrollpolitik, besteht Handlungsbedarf.

WIR BRAUCHEN:

- **eine selbstbewusste europäische Handelspolitik, die die Möglichkeiten der internationalen Handelsregeln ausschöpft;** →

Potenzial:
Jährlich vergibt die öffentliche Hand Aufträge in Höhe eines dreistelligen Milliardenbetrages an private Unternehmen. Öffentliche Auftragsvergabe ist damit ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für viele Branchen.

Erfindergeist:
Steigende gesetzliche Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz sowie die Schiffssicherheit sind ohne maritime Technik nicht umsetzbar. Der Schiffbau in Deutschland ist spezialisiert auf innovative Spitzentechnologie.

- **klare Regeln und keine Zugeständnisse bei mangelnder Reziprozität;**
- **die Harmonisierung der Exportkontrollpolitiken auf Grundlage des gemeinsamen Standpunktes der EU aus 2008 hin zu einer einheitlichen EU-Rüstungsexportkontrollpolitik mit gleicher praktischer Umsetzung in den Mitgliedsstaaten;**
- **die Gewährleistung einer verlässlichen nationalen Rüstungsexportpolitik durch zeitnahe und umfassende Ausfuhrkontrollentscheidungen bis zu einer einheitlichen europäischen Lösung.**

6. VERANTWORTUNG GERECHT WERDEN

Unsere mittelständisch geprägte, häufig von Familien geführte Industrie pflegt eine lange Tradition der sozialen Verantwortung vor Ort. Herausragendes Engagement für den Nachwuchs, Familien und ältere Arbeitnehmer prägen unser Tagesgeschäft. Wir wissen, nur mit einer exzellent ausgebildeten, kreativen und hoch motivierten Mannschaft können wir unsere Zukunft erfolgreich gestalten.

WIR BRAUCHEN:

- **Sicherung von Ausbildungskapazität und -qualität an Hoch- und Berufsschulen und für das duale Studium;**
- **verlässliche Rahmenbedingungen ohne steigende Kostenbelastungen für die Unternehmen, wie z.B. höhere Anforderung aus der Sozialpolitik oder beim Generationswechsel der Inhaber;**
- **unternehmerische Flexibilität durch angemessene Nutzung von Zeitarbeit und Werkverträge;**
- **keine erweiterten gesetzlichen Kriterien für eine verpflichtende Mitbestimmung.**

7. MENSCH UND UMWELT BESSER SCHÜTZEN

Die Energie- und Rohstoffversorgung und der globale Güteraustausch für eine wachsende Weltbevölkerung erfordern effiziente Schiffe und Offshore-Anlagen. Schiffssicherheit sowie der Schutz der Meeresumwelt und des Klimas sind umsetzbar, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft zu beschädigen – sofern der Stand der Technik Maßstab für gesetzliche Anforderungen ist und die Implementierung unterstützt wird.

WIR BRAUCHEN:

- **anspruchsvolle gesetzliche Schiffssicherheits- und Umweltschutzanforderungen, die international einheitlich durchgesetzt werden;**
- **eine konsequente Überwachung und Durchsetzung von Sicherheits- und Umweltstandards in der Schifffahrt, nicht nur bei neuen Schiffen, sondern auch in der fahrenden Flotte;**
- **eine proaktive Unterstützung der maritimen Wirtschaft bei der Implementierung neuer Anforderungen und Technologien;**
- **intensive Koordinierung von Innovationstätigkeit und der Entwicklung von technischen Vorschriften und Normen im Rahmen eines institutionell geförderten „Deutschen Maritimen Zentrums“.**

VSM

Der direkte Weg zum VSM-Auftritt
QR-Code mit entsprechendem Reader einscannen (z.B.: Smartphone) – und Sie kommen direkt zu weiteren Informationen bei www.vsm.de