



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

## **Ausführungen von Herrn Werner Lundt, Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V., anlässlich der Mitgliederversammlung am 4. Mai 2005**

Meine sehr geehrten Damen,  
meine Herren,

ich habe das Vergnügen heute zum ersten Mal in meiner Funktion als neuer Hauptgeschäftsführer des Verbandes zu Ihnen zu sprechen. In meinen ersten acht Monaten im Amt ist sowohl im VSM intern als auch in der maritimen Politik und in unserer Industrie viel passiert. Am meisten freut mich aber, dass die seit 2003 eingetretene Nachfragebelebung sich auch im letzten Jahr fortsetzte.

Diese positive Entwicklung brachte den deutschen Seeschiffwerften neue Aufträge für 86 Schiffe im Wert von 4,1 Mrd. € und sichert einen Marktanteil von 3,0 % und damit die vierte Position in der Weltrangliste der Schiffbauländer. Insgesamt lieferten deutsche Werften 2004 61 Handelsschiffsneubauten im Wert von 2,3 Mrd. € ab.

Zum Jahresende umfasste der Auftragsbestand 147 Bestellungen. Der Auftragswert erhöhte sich gegenüber 2003 um 20 % auf ca. 7 Mrd. €. Davon sind 72% Exportaufträge. Die erste Hochrechnung für das erste Quartal 2005 ist ebenfalls mit 1,5 Mrd. € sehr erfreulich ausgefallen. Dank dieser Entwicklung ist die Auslastung der deutschen Werften für das Jahr 2005 auf dem bisherigen Niveau vollständig gesichert. Für 2006 gibt es geringfügige Beschäftigungslücken und für die Jahre 2007 und 2008 sind in den nächsten Monaten weitere Aufträge nötig, um das derzeitige Produktionsniveau zu halten.

Im Marineschiffbau blieben im Gegensatz dazu im Jahr 2004 Neubaufträge aus. Die Amtsseite und die Marineschiffbauindustrie suchen gemeinsam nach Wegen, wie der sich abzeichnende Beschäftigungseinbruch aufgefangen werden kann. Geprüft wird eine Vorziehung geplanter Vorhaben. Von besonderer Bedeutung für die Marineschiffbauindustrie war 2004 die Fusion der ThyssenKrupp-Werften mit der HDW-Gruppe. Hierdurch wird die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Werften verbessert und die Ausgangssituation Deutschlands bei angedachten Fusionen auf europäischer Eben gestärkt.



Der Binnenschiffbau entwickelte sich weiterhin positiv. Insgesamt lieferten die im Binnenschiffbau tätigen Werften im Jahr 2004 51 Neubauten im Wert von 91 Mio. € ab. Mit Bestellungen für 58 Schiffe wurde ein Auftragsvolumen in Höhe von 99 Mio. € erreicht, das um fast 40 % höher lag als 2003.

Ein traditionell hoher Exportanteil half der deutschen Zulieferindustrie 2004, an der guten Neubaunachfrage im Schiffbau vor allem in Fernost zu partizipieren und ihre Umsätze zu erhöhen. Trotz der guten Konjunktur ist der Wettbewerbsdruck auch bei den Zulieferern unverändert hoch. Insgesamt erzielt die Zulieferindustrie im Jahr 2004 einen Umsatz von rund 8 Mrd. €.

All diese Zahlen und natürlich noch viele zusätzliche Statistiken und Berichte über den deutschen Schiffbau sowie über die Entwicklung in der Weltschiffahrt und den Weltschiffbau können sie dem Jahresbericht 2004 entnehmen, den Sie zugeschickt bekommen oder heute in Empfang genommen haben. Ich möchte an dieser Stelle allen Mitarbeitern des VSM herzlich für die unermüdliche Arbeit der letzten Wochen danken, mit der auch in diesem Jahr die pünktliche Erstellung des Berichtes sichergestellt werden konnte.

Das Jahr 2004 und auch das erste Quartal 2005 war von einigen für den Schiffbau wesentlichen Entscheidungen und Entwicklungen auf internationaler und nationaler Ebene geprägt und haben die Arbeit des Verbandes maßgeblich in Anspruch genommen.

So fand das im Oktober 2002 von der EU gegen Korea angestrebte WTO-Streitbeilegungsverfahren wegen der unzulässigen Beihilfen für die koreanische Schiffbauindustrie ein Ende. Die WTO kam zu dem Ergebnis, dass die Anwendung der Exportfinanzierungsprogramme seitens Koreas gegen das WTO-Antisubventionsübereinkommen verstößt und forderte Korea auf, binnen 90 Tagen bestimmte Beihilfen zurückzunehmen. Allerdings konnte die EU mit ihrem gesamten Vorbringen, insbesondere bei den Restrukturierungsbeihilfen, nicht durchdringen. Auch wenn zahlreiche Fragezeichen bleiben, konnte sich hier die europäische Seite mangels überzeugender Beweise nicht durchsetzen.

Das Verfahren hat aber gezeigt, dass die koreanischen Werften tatsächlich erheblich von unzulässigen Hilfen, etwa durch Exportkredite, profitierten und umfangreiche Restrukturierungshilfen erhalten haben. Damit



ist klar, dass diese WTO-Verfahren kein praktikables Werkzeug zur Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen im Schiffbau weltweit sind.

In dem zwischenzeitlich von Korea eingeleiteten gegen die befristeten Schutzmaßnahmen gerichteten Verfahren veröffentlichte die WTO im April 2005 ebenfalls einen Abschlussbericht. Darin werden die Vorwürfe der koreanischen Seite, die befristeten Schutzmaßnahmen verstießen gegen WTO-Regeln, weitestgehend zurückgewiesen. Ob Korea - im Gegensatz zur EU in ihrem Fall - gegen diesen Bericht Rechtsmittel einlegen wird, ist noch nicht abzusehen. Allerdings dürfte die praktische Relevanz dieser Frage nach dem Auslaufen der befristeten Schutzmaßnahmen diesen März mittlerweile als gering eingeschätzt werden.

Auch wenn diese WTO-Verfahren deutlich gemacht haben, wie wichtig weltweite verbindliche Wettbewerbsbedingungen sind, kamen die Bemühungen für ein neues OECD-Schiffbauabkommen 2004 nicht voran. Im Gegenteil, von Korea und China werden Fortschritte behindert, insbesondere im Hinblick auf einen effektiven Mechanismus gegen Dumpingpraktiken. Ein Scheitern der Verhandlungen ist daher nicht auszuschließen, wäre aber angesichts der Notwendigkeit des Abbaus staatlicher Subventionen im Weltschiffbau und der Herstellung eines gesunden Preisniveaus enttäuschend. Gleichwohl sollte der Abschluss eines Übereinkommens um jeden Preis nicht die Alternative sein.

Die EU setzte 2004 ihre die Schiffbauindustrie grundsätzlich unterstützende Politik fort. Mit den „Rahmenbestimmungen der Beihilfen an den Schiffbau“ wurden die Fördermöglichkeiten auf ein neues Fundament gestellt.

Diese Regeln schaffen den Rahmen für die Förderung von Innovationen von Schiffsneubau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauwerften. Allerdings ist die Förderhöhe auf max. 20 % der Entwicklungskosten begrenzt. Zudem müssen diese Mittel nach der für Deutschland geltenden Richtlinie im Fall eines wirtschaftlichen Erfolges zurückgezahlt werden. Deutschland, Frankreich, Polen und Spanien haben in 2004 die Umsetzung dieser Rahmenbedingungen in nationale Innovationsförderungsprogramme vorangetrieben. Auffällig ist dabei, dass die europäischen Mitbewerber, insbesondere Frankreich und Spanien, den neuen Rechtsrahmen vollständig ausnutzen und jährliche Budgets im zweistelligen Mio. €-Bereich vorsehen. Es wäre wünschenswert, wenn die Bundesregierung dieselben Rahmenbedingungen schaffen würde, wie sie für die europäischen Mitbewerber gelten.



Dieses neue Innovationsprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit kann für die Förderung neu entwickelter Komponenten und Schiffstypen genutzt werden. Mit dieser Innovationsförderung, die eine sinnvolle Ergänzung der FuE-Förderung darstellt, wurde ein Kernfeld der EU-Initiative LeaderSHIP 2015 zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie abgedeckt. Sie wurde in Brüssel notifiziert und inzwischen auch genehmigt. Dies ist erfreulich, auch wenn an einigen Punkten dieser Richtlinie noch Nachbesserungsbedarf besteht und das Fördervolumen noch unzureichend ist.

Insbesondere aus deutscher Sicht ist die „de facto“-Aufhebung der Produktionsbegrenzung der ostdeutschen Werften erfreulich. Trotz aller Erleichterungen bleibt es aber bei dem Verbot der Anlagenerweiterungen bis Ende 2005.

Ebenfalls hervor zu heben ist die aktuelle Ankündigung der EU zur Schaffung einer einheitlichen Meerespolitik mit dem Ziel, u.a. eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit für alle maritimen Wirtschaftssektoren. Die deutsche meerestechnische Industrie wird diesen Prozess begleiten und ihre hervorragenden Kompetenzen einbringen.

Unter dem Eindruck der anhaltenden Wettbewerbsverzerrungen im Markt insbesondere durch Korea haben die Bundesregierung und die Küstenbundesländern auch in 2004 ihren grundsätzlichen Kurs zu Gunsten der Schiffbauindustrie weiter verfolgt. So haben sich die Landesbürgschaften, nach ihrer Anerkennung durch die EU als „beihilfefrei“, positiv entwickelt. Im Interesse der in ihrem Land liegenden Werften übernahmen die Küstenbundesländer Bürgschaften gegenüber den Kreditinstituten zur Absicherung eines Teils des Ausfallsrisikos von Schiffsfinanzierungen für seegängige Schiffsneubauten.

Bei den bis zum 31. März 2005 befristeten Schutzmaßnahmen führte die Haushaltssituation der Küstenländer dazu, dass die notwendigen Förderbeträge erheblich reduziert werden mussten, d.h. statt der ursprünglich angedachten 135 Mio. € standen nach Reduzierung der Landesmittel auf die Höhe der Bundesmittel „nur noch“ 90 Mio. € zur Verfügung.

Diese Mittel reichten für das von den Werften akquirierbare Auftragsvolumen nicht aus. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass durch die Reduzierung der Mittel die Chance vertan wurde, die Unternehmen für den



Übergang in die Zeit ohne Förderung durch einen entsprechend abgesicherten Auftragsbestand zu stärken.

Mit dem Wegfall der befristeten Schutzmaßnahmen beginnt für die deutsche Werftindustrie eine neue Zeit ohne direkte Beihilfen, in der sich die Industrie noch mehr auf die eigenen Stärken - innovativer zu sein als die Konkurrenz - besinnen muss.

Die im Auftrag des BMWA von PwC und TUHH erstellte und im März 2005 veröffentlichte Studie zur „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus“ belegt die hohe Leistungsfähigkeit unserer Branche, aber auch die enormen notwendigen Anstrengungen, um die international führende Position zu behaupten. Sie enthält insgesamt 13 Handlungsempfehlungen an Industrie, Politik und Sozialpartner, deren Umsetzung eine erhebliche Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie beinhaltet.

Die deutsche Schiffbauindustrie geht die in der Studie formulierten Herausforderungen konsequent an. So hat der VSM-Vorstand die „LeaderSHIP Deutschland“-Initiative beschlossen, deren Ergebnis die deutliche Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften sein soll. Um möglichst schnell Ergebnisse präsentieren zu können, wurden unter den Überschriften:

- Maßnahmen in der Steuergesetzgebung bzw. bei staatlichen Förder- und Absicherungsinstrumente
- Arbeitskosten/Personalverfügbarkeit
- neue Finanzierungsmöglichkeiten für den Marineschiffbau
- Stärkung der technischen Leistungsfähigkeit
- Intensivierung von Forschung, Entwicklung und Innovation
- Sicherung einer qualifizierten Ingenieurausbildung

insgesamt 12 Ad-hoc-Arbeitsgruppen gebildet, in den die Vertreter der Industrie gemeinsam mit externen Experten die Ergebnisse der Studie diskutieren und die Umsetzung der Empfehlungen vorbereiten. Die Studie belegt außerdem, dass es für den Erfolg dieser Initiative auch der Unterstützung sowohl des gewerkschaftlichen Sozialpartners als auch der Politik bei der Gestaltung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen bedarf.

Die aktuellen Ad-hoc-Gruppen spiegeln nur einen kleinen Teil der vielfältigen Arbeitsebenen innerhalb des Verbandes wider.



Auf der europäischen Ebene vertritt der VSM die Interessen der deutschen Industrie insbesondere im Dachverband der europäischen Werften CESA. Dieser Verband vertritt nach der erfolgten Vereinigung mit AWES im Mai 2004 nunmehr die Interessen der Werften aus EU-Mitgliedsländern und europäischen Nichtmitgliedsländern. Vertreter des VSM arbeiten in den verschiedenen Arbeitsfeldern und Entscheidungsebene (*directors´ board, general assembly, working groups*) des Dachverbandes mit. Über den Beobachterstatus von CESA haben Mitarbeiter des VSM Zugang zu den Entscheidungsgremien der IMO und zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und vertraten dort die Interessen der maritimen Industrie bei der Schaffung von technischen Regeln und Umweltschutzvorschriften.

Turnusmäßig hat der VSM die Aufgabe, in diesem Jahr das CESA *Annual Meeting* auszurichten. Es wird am 26. Mai in Dresden stattfinden. Sollten unter den Mitgliedsfirmen noch Interessenten für die Teilnahme an dieser europäischen Konferenz sein, besteht noch die Möglichkeit zur Anmeldung über den Verband.

Darüber hinaus fand eine aktive Mitarbeit des VSM in dem europäischen Zuliefererverband EMEC statt. Um eine verbesserte Beteiligung der Zulieferindustrie am 7. EU-Rahmenprogramm für FuE zu erreichen, gründete die EMEC das FuE-Koordinierungsgremium EMECRID.

Auf nationaler Ebene fand eine intensive Mitarbeit in den Ausschüsse des BDI statt. Wesentliche Themen im Jahr 2004 waren insbesondere:

- Der Erhalt der Kernfähigkeiten deutscher Rüstungsunternehmen als Teil der Verteidigungsfähigkeit,
- die verfassungswidrige Mindestbesteuerung
- die Unternehmenssteuerreform und
- die Rohstoffinitiative

Der VSM hat sich stets in die Arbeit des BDI eingebracht, um die Besonderheiten der Schiffbauindustrie zu verdeutlichen.

Die Mitarbeit auf Verbandsebene fand für die Mitglieder im Berichtsjahr 2004 in vier Fachgemeinschaften, fünf Ausschüssen und sechs Arbeitskreisen statt. Es würde den zeitlichen Rahmen sprengen sämtliche Aktiven in den Arbeitsgruppen hier persönlich zu nennen. Bedanken möchte



ich mich daher stellvertretend bei den Vorsitzenden der Fachgemeinschaften, nämlich bei

- Herrn Hitzler, für die Leitung der Fachgemeinschaft „**Binnenschiffswerften**“,
- Herrn Young, der die Fachgemeinschaften „**Schiffbauzulieferindustrie**“ leitet und der auch EMEC-Vorsitzender war,
- Herrn Lindenau, der die Fachgemeinschaft „**Mittlere Werften**“ leitet und sich zusätzlich in die „LeaderSHIP Deutschland“-Initiative eingebracht hat,
- und bei Herrn Dr. Leppin, der in der Fachgemeinschaft „**Maritime Technik**“ stets bemüht ist, die Vielfalt der Meerestechnik unter einen Hut zu bringen.

Darüber hinaus bedanke ich mich bei

- Herrn Peters für die Leitung des Personalleiterrausschuss,
- Herrn Pallentin für die Leitung des Reparaturleiterrausschuss
- Herrn Dr. Baumhauer für die Leitung des Rechtsausschusses
- Und bei Herrn Wilker für die Leitung des Ausschusses für Steuern und Finanzen.

Mein Dank gilt aber auch den Obmännern der Arbeitskreise für die geleistete Sacharbeit, sowie den Unternehmen, die ihre Mitarbeiter für die allen zu Gute kommende Arbeit in den Fachgemeinschaften, Ausschüssen und Arbeitskreisen freistellten.

Unser Verbandsorgan „Schiffbauindustrie“ erschien 2004 wie gewohnt zweimal und wurde gezielt in das wirtschaftliche und politische Umfeld der maritimen Industrie verteilt. Es erfreut sich dabei wachsender Beliebtheit. Von der letzten Ausgabe vom April 2005 mit einer Gesamtauflage von 3.500 Exemplaren gibt es nur noch einen kleinen Restbestand, so dass wir nicht mehr sämtliche Anfragen erfüllen können. Um dieses gedruckte Aushängeschild unserer Branche auch weiterhin attraktiv gestalten zu können, sind wir auf ihre Mitarbeit, aber auch Kritik und Verbesserungsvorschläge angewiesen.

Unseren Außenauftritt beschränkten wir aber nicht nur auf die „Schiffbauindustrie“. So war der VSM als Mitveranstalter der SMM 2004 (28. September - 02. Oktober 2004) wieder mit einem eigenen Stand vertreten. Die SMM bleibt auch weiterhin die weltweit führende Fachmesse für den Schiffbau, die Zulieferindustrie und die Meerestechnik. 1.450 Unternehmen aus 50 Ländern und ca. 42.000 Besucher kamen 2004 nach



Hamburg. Die Tatsache, dass 40 Prozent der Aussteller deutsche Unternehmen sind unterstreicht den Anspruch der deutschen Industrie die Technologieführer zu sein. Zur kommenden Messe 26. - 29. September 2006 sollen Teile des neuen und erweiterten Messegeländes zur Verfügung stehen.

Zur Pflege der politischen Kontakte, für das unser Büro in Berlin permanent da ist, veranstaltete der VSM im Jahr 2004 außerdem zwei parlamentarische Abende in Berlin (31. März 2004 und gemeinsam mit dem VDMA am 20. Oktober 2004).

Personell hat und wird es in der nächsten Zeit einige Veränderungen im VSM geben. Im Jahr 2004 schied nach langen Jahren des intensiven Einsatzes für den Verband mein Vorgänger, Dr. Werner Schöttelndreyer, aus. Ich möchte die Gelegenheit hier noch mal nutzen, um mich bei ihm für die geduldige Einarbeitung zu bedanken.

Herr Volkhard Meyer und Frau Weidner werden ebenfalls aus dem aktiven Dienst für den Verband ausscheiden. Zukünftig werden Frau Züdel und Herr Dr. Geisler teilweise die Aufgaben von Frau Weidner und Herr Meyer übernehmen. Ich möchte beiden für Ihre langjährige und unermüdliche Arbeit für den Verband und insbesondere für die Vorbereitung und den perfekten Ablauf dieser Mitgliederversammlung danken.

Allen Freunden der Stadt Hamburg kann ich zum Abschluss eine erfreuliche Nachricht überbringen. Der VSM wird in Hamburg bleiben. Allerdings wird der Verband zum Jahreswechsel in ein neues, modernes Büro innerhalb Hamburgs umziehen. Gleichzeitig wird die Berliner Präsenz erhöht: neben dem logistischen Ausbau des Berliner Büros verstärkt Frau Korehnke personell das Hauptstadtbüro und erlaubt eine verstärkte Aktivität aller Mitarbeiter vor Ort. Sie sind alle herzlich eingeladen, sich die Berliner Räume mal anzusehen oder auch als Treffpunkt mit Geschäftspartnern zu nutzen. Dies gilt natürlich auch für das Hamburger Büro.

Auch wenn sich im letzten Jahr die Gründung des VSM oder des Vereins der deutschen Schiffswerften, wie er damals hieß, zum 120. Mal jährte, glauben wir, dass wir immer noch jung geblieben sind. Das Team des VSM freut sich jedenfalls für Sie und Ihre Anliegen immer da zu sein.