



Pressestatement

DATUM Berlin, 30. März 2009

Sechste Nationale Maritime Konferenz – erfolgreichen Kurs der maritimen Politik der Bundesregierung fortsetzen!

- Die heutige Konferenz ist das **wichtigste maritime Ereignis der Bundesregierung in diesem Jahr.**
- Das ist die **bereits Sechste** Nationale Maritime Konferenz, sie ist die **Fortsetzung des im Jahr 2000 initiierten und inzwischen sehr erfolgreichen Konzepts der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft.**
- Wie wir alle wissen, ist die maritime Wirtschaft mit ihren engen **gesamtwirtschaftlichen Verflechtungen** und mit etwa **400.000 Arbeitsplätzen** von herausragender Bedeutung für ganz Deutschland.
- Die Nationalen Maritimen Konferenzen haben sich zu einem **nicht mehr wegzudenkenden, ja richtungsweisenden maritimen Wirtschafts- und Politik-Forum** entwickelt.
- In Rostock haben sich erneut **mehr als 1.000 Entscheidungsträger zu einem sehr konstruktiven und ergebnisorientierten Dialog** zusammengefunden.

Und zwar aus allen Bereichen: aus **Unternehmen und Verbänden** der maritimen Wirtschaft, Vertreter von **Betriebsräten und Gewerkschaften**, **Abgeordnete** des Deutschen Bundestages und der Länderparlamente, **Politiker** der Bundesregierung, der Landesregierungen und der Kommunen.

- Der bisherige **Verlauf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz** – das bestätigen meine Eindrücke aus den bisher durchgeführten **4 Workshops** – hat erneut gezeigt, dass wir **in einer gebündelten Kraftanstrengung, gute Lösungen** in der gegenwärtigen Krisensituation aufzeigen können. Um den maritimen Standort Deutschland **zukunftsfest** zu gestalten.
- Für mich ist bereits jetzt – zur „**Konferenzhalbezeit**“ – eines deutlich erkennbar: **Die maritime Wirtschaft hält auch in „stürmischer Zeit“ Kurs.**

Der Dialog der beteiligten Akteure hat in Fragen der Krisenbewältigung bzw. Krisenüberbrückung und bei Strategie zur Förderung der maritimen Wirtschaft weitere wichtige Fortschritte gebracht.

- Ohne dass alle Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz schon vorliegen, lässt sich bereits feststellen:
Mit geeigneten Weichenstellungen kann D. seine internationale Wettbewerbsfähigkeit als maritimer Standort trotz tief greifender Finanz- und Wirtschaftskrise weiter festigen und ausbauen.
- Zur raschen Rückkehr auf den Wachstumspfad und langfristigen Fortsetzung des Wachstumskurses sind in allen Bereichen **aber weitere Strukturverbesserungen notwendig.**
- Deshalb gilt es, den **konstruktiven Dialog zwischen allen beteiligten Akteuren aus der maritimen Wirtschaft, der Politik sowie aus Bund, Ländern und Kommunen intensiv weiterzuführen.**

Es kommt jetzt darauf an, die **guten Ergebnisse und Anregungen unserer heutigen Konferenz in den maritimen Branchen schnell umzusetzen.**

6. NMK im schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld

- Die **Folgen** der tief greifenden weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise prägen im Frühjahr 2009 auch **die Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland.**

Nach einem lang **anhaltenden, zeitweise boomartigen Aufschwung** in nahezu allen maritimen Bereichen muss die Branche derzeit teilweise erhebliche **Wachstumseinbußen** hinnehmen.

- **Werften, Schifffahrtsunternehmen und Häfen** bekommen die Auswirkungen der Krise deutlich zu spüren.

Es kommen immer neue Meldungen über **Auftragsstornierungen**, stark **rückläufige** – teilweise sogar ganz zum Erliegen gekommene - **Neubaubestellfähigkeit, Verfall der Fracht- und Charraten, Tonnageüberkapazitäten**, eine **wachsende Zahl von Aufliegern** oder **Umschlagsrückgänge in den Häfen, Gefährdung von Arbeitsplätzen.**

(Gesamthafenbetrieb Bremen/ Bremerhaven hat angekündigt, 600 festangestellten Tarifkräften und 800 Zeitarbeitskräften ab April 2009 kündigen zu müssen; in anderen Häfen droht Kurzarbeit).

- Nachdem **Weltwirtschaft und Welthandel** zuletzt durchschnittlich um **5%** respektive sogar **9%** jährlich gewachsen sind, wurden im Laufe des Jahres **2008** zunehmend konjunkturelle **Abschwächungstendenzen** sichtbar, die sich zur **Jahreswende 2008/**

2009 deutlich verstärkten.

Der **Weltseehandel und die Nachfrage nach Schiffsraum** sind hierdurch stark betroffen.

- Trotz des zyklischen Abschwungs befindet sich die maritime Wirtschaft **aber nicht in einer strukturellen Krise**.
Die maritime Wirtschaft ist und bleibt in ihrer **Breite und Vielfalt** eine **Zukunftsbranche** für Deutschland - mit hohem Wachstums- und Beschäftigungspotenzial.
- Die **Sechste Nationale Maritime Konferenz** hat sich angesichts der aktuellen Entwicklungen **nicht nur den Fragen der langfristigen Sicherung** der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft gewidmet.
- Mit Blick auf die massiven Auswirkungen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise werden auf der Konferenz **auch kurzfristig wirkende Maßnahmen und Lösungsansätze diskutiert**, um die derzeitige Krise zu meistern.
- Für mich verstärkt sich bei dieser Konferenz die Erkenntnis, dass der **eingeschlagene Kurs, Deutschland zu einem maritimen Hightech-Standort auszubauen, konsequent fortgesetzt werden muss**.
Die Bundesregierung wird diesen Weg weiterhin politisch flankieren.
- Es kommt jetzt in der zyklischen Abschwungsphase vor allem darauf an, akute **Liquiditätsengpässe in den maritimen Bereichen zu überbrücken und irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen zu vermeiden**.
- Die **deutsche maritime Wirtschaft kann jetzt von den Stärken profitieren**, die sie in den zurückliegenden Jahren entwickelt hat:

Sie ist geprägt

- durch **eine moderne, auf Hightech-Produkte spezialisierte Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie** mit starken Positionen im weltweiten Wettbewerb,

- durch **international führende Schifffahrtsunternehmen**, insb. im Bereich der Containerschifffahrt,

- durch eine **leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik** sowie

- eine **innovative meeres technische Industrie und renommierte maritime wissenschaftliche Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen**.

Lage und Aussichten in den maritimen Branchen

Schiffbau und -zulieferindustrie

- Die Lage im Schiffbau und bei den Zulieferern wird gegenwärtig insgesamt noch durch den Auftragsboom der letzten Jahre geprägt.

Gleichwohl ist die Auftragslage **bei einzelnen Werften** sehr differenziert.

Zum Teil sind bereits jetzt **Anschlussaufträge zwingend erforderlich**, um die Beschäftigung zu sichern. Es gibt zur Zeit praktisch aber **keine Neubaufträge**.

- **Fallende Fracht- und Charraten, verschlechterte Renditeaussichten in der Handelsschiffahrt bei gleichzeitig starkem Zulauf an Neubautonnage** durch den Auftragsboom in den vergangenen Jahren **dämpfen** die **Investitionsbereitschaft der Reedereien** spürbar.

Erteilte Orders werden storniert umgewandelt oder zeitlich verschoben.

- Die **Auftragseingänge waren bereits im gesamten Jahresverlauf 2008 rückläufig und lagen unter der laufenden Produktion.**

Insgesamt wurden 2008 nur 46 Schiffe auf deutschen Werften neu bestellt. *(Im Boomjahr 2005 waren es zum Vergleich 157 Schiffe.)*

- In den Orderbüchern standen Anfang 2009 noch 172 Schiffe *(Anfang 2008: 239 Schiffe)*.

Die deutschen Werften haben damit **immer noch einen insgesamt beachtlichen Auftragsbestand**, der auf den meisten Werften den technologisch notwendigen Auftragsvorlauf derzeit überwiegend noch gewährleistet.

In den nächsten Monaten dürften **Neubaufträge angesichts der derzeitigen Konjunkturaussichten allerdings kaum und wenn allenfalls in ausgewählten Marktsegmenten zu erwarten** sein.

- Die verschlechterte Angebot-Nachfrage-Relation und die **Zurückhaltung der Kreditinstitute bei Schiffbauzeitfinanzierungen und Schiffsendfinanzierungen** haben besonders im Bereich **Containerschiffbau** die Aussichten deutlich verschlechtert.
- Es hat eine Reihe von **Stornierungen von Aufträgen** gegeben (29 Aufträge im Wert von 730 Mio. € bis Ende 2008). Seit Jahresbeginn wurden etwa 11 Aufträge *(Wert 737 Mio. €)* annulliert und weitere Aufträge *(ca. 21 im Wert von 1 Mrd. €)* sind akut gefährdet, da die **Endfinanzierung durch die Reeder unsicher** ist.

Unterstützung der Schiffsfinanzierung durch den Bund

- Die Bundesregierung hat auf die Herausforderungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise schnell und entschlossen reagiert und eine Reihe von Maßnahmen beschlossen, die auch den maritimen Branchen zugute kommen.
- Im Rahmen der beiden Konjunkturpakete werden branchenübergreifende KfW-Kreditprogramme über insgesamt **40 Mrd. Euro zur Verstärkung des Kreditangebots der Banken bereitgestellt.**

Diese stehen ebenso wie ein zusätzlicher **Bürgschaftsrahmen über 75 Mrd. Euro auch den Schiffbauunternehmen und Reedereien offen.**

- Das **KfW-Sonderprogramm 2009** steht mittelständischen Unternehmen mit einem Gruppenumsatz von in der Regel bis zu 500 Mio. Euro und im Zuge des **Konjunkturpakets II** künftig auch größeren Unternehmen zur Verfügung.
- Mit der **Flexibilisierung des KfW-Sonderprogramms 2009 im Rahmen des Konjunkturpakets II** wird das Programm auch besser im Bereich der Schiffsfinanzierung nutzbar.
- Die **Kreditlaufzeiten können auf 1 bis 15 Jahre ausgedehnt werden**, wobei **für die Bauzeitfinanzierung von Schiffen im Einzelfall auch noch kürzere Kreditlaufzeiten** zugelassen werden können.
- Die **Dauer des Programms wird um ein Jahr bis Ende 2010 verlängert.** Das Programm wird nun **auch für Projektfinanzierungen** geöffnet, für die Kreditbeträge **von bis zu 200 Mio. Euro** bewilligt werden können (*Höchstbetrag bisher 50 Mio. Euro pro Vorhaben*).
- Die Kreditvolumina werden von der KfW über durchleitende Geschäftsbanken bereitgestellt, die bis **zu 90% von der Haftung freigestellt** werden.
- Mit diesen Regelungen stehen die **Mittel aus dem KfW-Sofortprogramm sowohl für die Bauzeitfinanzierung der Werften als auch für den Erwerb ziviler Schiffe deutscher Werften (Schiffsendfinanzierung) zur Verfügung.**

Die **Gewährung von Avalen** ist aus dem Sonderprogramm dann **darstellbar, wenn die Geschäftsbanken diese aus Barmitteln des KfW-Sonderprogramms bilden.**

- Bisher wurden aus den branchenübergreifenden Kreditprogrammen der KfW (*15 Mrd. € für mittelständische und 25 Mrd. € für größere Unternehmen*) **Zusagen für Schiffsbauzeit- und Schiffsendfinanzierung von über 205 Mio. €** (WADAN-Werften, Peene-Werft, Peters Schiffbau, JHO-Reederei) erteilt. Des Weiteren liegen bei der KfW **Anträge auf Schiffsfinanzierungen über ca. 182 Mio. €** sowie eine Reihe von Anfragen vor.

- Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Schiffsfinanzierung durch eine **flexiblere Handhabung des Instrumentariums der CIRR¹-Festzinskredite und eine befristete Ausweitung der Hermesdeckung für Exportgeschäfte.**
- Das deutsche **Schiffbau-CIRR-System** wird in der gegenwärtigen Finanz- und Bankenkrise **stark nachgefragt und sichert unmittelbar die Realisierung von Schiffbauaufträgen.** (Grund dafür ist **seine Liquidität verbessernde Wirkung**, die sich aus der Gewährleistung des Bundes für die Refinanzierung von **CIRR-Festzinskrediten** ergibt.) Der KfW liegen hierzu bereits mehrere Anfragen vor.
(*Volkswerft Stralsund, SIETAS-Werft, WADAN-Werften*)
- Zur Unterstützung der Exporteure hat der Bund Regelungen zur **Hermes-Avalgarantie** vorübergehend ausgeweitet.
Der maximale Garantiebetrug pro Exporteur wurde befristet bis Ende 2010 **von 80 Mio. Euro auf 300 Mio. Euro** (im Einzelfall auch darüber hinaus) erhöht.

Seeschifffahrt

- Die **Seeschifffahrt** ist **von der weltweiten wirtschaftlichen Rezession unmittelbar betroffen.**
Die Nachfrage nach Schiffsraum ist gegenwärtig stark rückläufig.
Mit Blick auf die anstehenden Ablieferungen an Neubautonnage sowie das hohe Ordervolumen zeichnen sich erhebliche **Tonnageüberkapazitäten** ab.
- Allein bei **Containerschiffen und Massengutfrachtern** ist bei Ablieferung der gegenwärtig kontrahierten Neubaubestellungen bis 2011 von einem **Flottenwachstum um 50 bzw. 60%** auszugehen.
- Die **Reeder versuchen gegenwärtig, die Tonnageüberkapazitäten** durch zeitliches Verschieben von Ablieferungsterminen, Umwandlung oder auch Stornierung von Aufträgen sowie durch verstärktes Abwracken älterer Schiffstonnage **zu verringern.**

Erheblich **zugenommen hat aber auch die Zahl beschäftigungsloser Schiffe** (*Aufliegertonnage*).

- Die **Flotte der deutschen Reeder hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt und ist heute die drittgrößte weltweit.**
Im Bereich **Containerschifffahrt ist Deutschland führend.**
- **429 deutsche Schifffahrtsgesellschaften betreiben gegenwärtig mehr als 3.300 Handelsschiffe** mit über 95 Mio. Tonnen Tragfähigkeit (tdw).

Die deutsche Handelsflotte ist 2008 mit rund 6% innerhalb eines Jahres sogar

¹ CIRR (Commercial Interest Reference Rate): Von der OECD ihren Mitgliedstaaten vorgegebener Referenzzinssatz für staatlich geförderte Finanzierungen

überdurchschnittlich gewachsen. Ihr Anteil an der Welthandelsflotte beträgt nach der Tonnage 9%.

In der **Containerschifffahrt halten deutsche Reedereien** mit großem Vorsprung **international die Spitzenposition**. Mit einer Stellplatzkapazität von 4 Mio. Standardcontainern (TEU) verfügt die deutsche Handelsflotte über 35% der weltweiten Containerschifffahrtskapazitäten.

- Der **Schiffahrtsstandort** Deutschland hat sich auch dank der gedeihlichen **Rahmenbedingungen** (*Tonnagesteuer, 40%iger Lohnsteuereinbehalt, umfangreiche Finanzhilfen und Sonderregelungen im Sozialabgabenbereich*), die für **die internationale Wettbewerbsfähigkeit** ausschlaggebend sind, **dynamischer entwickelt als andere Schiffahrtsstandorte**.
- Die **Aussichten**, dass **dieser Erfolgskurs beibehalten und die temporäre Marktschwäche** kompensiert werden kann, sind **gut**. Mittel-
und langfristig dürften der Welthandel und damit auch der Seetransport weiter wachsen. Von der fortschreitenden Globalisierung gehen insbesondere vom zunehmenden Containerverkehr Wachstumsimpulse für die Seeschifffahrt aus.

Häfen

- Auch die **Seehäfen, die in den letzten Jahren ein starkes Umschlagswachstum verzeichneten sind inzwischen von der internationalen Wirtschaft- und Finanzkrise massiv betroffen**. Das betrifft insbesondere den Containerbereich.
- Für das Jahr 2008 schätzt das Statistische Bundesamt den Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen noch auf 320,6 Millionen Tonnen Gütern. Das sind 1,8% mehr als 2007 (*Zunahme 2007 gegenüber 2006: 4,1%*).
- Prognosen gehen davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen **in den deutschen Seehäfen bis 2025** gegenüber der gegenwärtigen **Umschlagsmenge verdoppeln** wird. Beim **Containerumschlag** wird **sogar eine Verdreifachung** erwartet.
- Das dadurch langfristig zu erwartende **dynamische Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre erfordert vor allem den zügigen Ausbau einer leistungsfähigen, bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur**.

Meerestechnische Industrie

- Ein Bereich, dem in Zukunft steigende Bedeutung zukommen wird, ist die **meerestechnische Industrie**.

Die deutsche meerestechnische Industrie hat einen **Weltmarktanteil von 3%**. Der ist – gemessen am vorhandenen Potenzial – **deutlich ausbaufähig**, und zwar durch **ein verstärktes Angebot von Systemlösungen und eine intensivere Zusammenarbeit** zwischen Wirtschaft und Wissenschaft.

Zukunftsfelder sind vor allem **die maritime Umwelttechnik, die Polartechnik, die Offshore-Technik für die Öl- und Gasgewinnung und die Gewinnung von mineralischen Rohstoffen am Meeresboden**, aber auch der Windenergiebereich sowie die Energiegewinnung auf See.

Schwerpunkthemen und Ausblick auf mögliche Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz

- Die **Wege zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise** stehen im **Fokus** der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock.
- Wenngleich die wirtschaftlichen **Rahmendaten** in den maritimen Branchen die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise **teilweise noch nicht im vollem Ausmaß widerspiegeln**, nehmen die **Diskussionen zur Krisenbewältigung einen breiten Raum auf der Konferenz ein**.
- Darüber hinaus stehen auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz die **Themen Innovation, Forschung und Entwicklung, Bildung, Ausbildung sowie Beschäftigungs-, Kompetenz – und Nachwuchssicherung** branchenübergreifend im Mittelpunkt.
Sie bleiben für die maritime Wirtschaft der Schlüssel für die Zukunft.
- In den sieben Workshops gibt es dazu einen intensiven Dialog. Im Ergebnis erwarte ich für die Bereiche Schiffbau und Schiffbauzulieferindustrie, maritime Technologien, Seeschifffahrt, Seehäfen, Offshore-Windenergie, Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr sowie Marine und Marineschiffbau **konkrete Handlungsempfehlungen**.
Sozusagen ein **Pflichtenheft für die Aufgaben**, die wir in den nächsten **Monaten gemeinsam** mit Wirtschaft und Wissenschaft, Gewerkschaften, Verwaltung und Politik **lösen müssen**.
- **In vier Workshops**, die sich mit den maritimen Kernbranchen Schiffbauindustrie, Häfen, Seeschifffahrt und meerestechnische Industrie befassten, ist die **Hauptarbeit geleistet**.

Die Ergebnisberichte werden dann im Detail im Abschlussplenum präsentiert.