



Rede

HERAUSGEBER Bundesministerium für Wirtschaft und
Technologie - Pressestelle

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT D-11019 Berlin

TELEFON 03018 615-6121

FAX 03018 615-7020

INTERNET www.bmwi.de

E-MAIL Buero-L2@bmwi.bund.de

DATUM Berlin, 24. März 2009

SEITEN 1 von 11

Rede

des Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

Dr. Karl-Theodor zu Guttenberg

anlässlich

der Eröffnung der

Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz

am 29. März 2009

in Rostock-Warnemünde

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede

„In einem wankenden Schiff fällt um, wer stillsteht, nicht wer sich bewegt.“

Das sagte einst Ludwig Börne, ein deutscher Journalist und Literaturkritiker.

Manches Schiff schwankt dieser Tage. Denn die See ist zur Zeit durch die weltweiten wirtschaftlichen Turbulenzen erheblich aufgewühlt.

Diese Entwicklung betrifft auch die maritime Wirtschaft.

Ich sage es aber gern vorneweg:

Die maritime Wirtschaft sehe ich beweglich, flexibel und zukunftsorientiert aufgestellt.

Sie wird diese Schlechtwetterzone durchfahren.

Die maritime Wirtschaft kann auf entscheidende Stärken bauen:

Ganz vorne stehen ihre Innovationskraft und die Fähigkeit, spezifische Kompetenzen immer wieder dynamisch weiterentwickeln zu können.

Dazu kommt eine simple Tatsache:

Die Globalisierung wird fortschreiten.

Sie ist ohne Seeschifffahrt, Seeschiffbau, Häfen und Meerestechnik nicht denkbar.

Zwar lieben wir Bayern in besonderer Weise Berge und Wälder.

Aber die größten und bedeutendsten Wirtschaftsräume dieser Erde sind die Meere.

Ihr Reichtum an Rohstoffen, ihre Bedeutung als Verkehrs- und Transportwege sprechen für sich.

Hinzukommt die herausragende Rolle der Meere für die weltweite Klimabalance.

Aus alledem erwachsen für die maritime Wirtschaft Chancen und Herausforderungen.

Die sechste Nationale Maritime Konferenz wird sich eingehend damit beschäftigen.

Besonders freue ich mich darüber, dass morgen Nachmittag die Bundeskanzlerin zum Abschluss der Konferenz zu diesem Thema sprechen wird.

Die Nationalen Maritimen Konferenzen, die erste fand im Jahr 2000 statt, sind eine Erfolgsstory.

Die Koordinierung der Politik für die maritime Wirtschaft als Ganzes ist wichtig und hat die Branche zweifellos zusammenwachsen und damit stärker werden lassen.

Das ist auch der Moment, Frau Dagmar Wöhrl, Parlamentarische Staatssekretärin in meinem Haus und von der Bundesregierung bestellte Koordinatorin für die maritime Wirtschaft, für ihre hervorragende Arbeit zu danken.

Um in der Sprache der hier vertretenen Branchen zu bleiben:

Mit Frau Wöhrl haben Sie einen guten Fang gemacht.

Ich finde, die maritime Wirtschaft hat zusammen mit der Politik die zurückliegenden Boom-Jahre gut genutzt:

Es wurden tragfähige Zukunftskonzepte entwickelt und strategische Weichenstellungen vorgenommen.

Ich blicke heute auf ein stark geknüpftes Netzwerk, das allerdings jetzt auch stark gefordert ist.

Herr Ministerpräsident Sattering hat bereits einige Herausforderungen für die maritime Wirtschaft benannt.

Ich will das gerne um die bundespolitische Sicht ergänzen.

Unsere Wirtschaft ist ohne Zweifel derzeit in einer schwierigen Lage.

Das ist leider oft die Stunde der Pessimisten.

Sie haben Hochkonjunktur, doch ihre ständigen Negativprognosen können eine sich selbst verstärkende Abwärtsspirale in Gang setzen.

Ich setze dem die Stärken unserer Wirtschaft, gerade auch die der maritimen Branchen, entgegen:

Nehmen wir nur einmal unsere leistungsstarken deutschen Seehäfen.

Der Güterumschlag hat im Jahr 2008 trotz einsetzender Wirtschaftskrise noch um rund 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugelegt.

Die Aussichten sind mittel- bis langfristig günstig:

Bis 2025 wird sich das Güterverkehrsaufkommen nach aktuellen Prognosen weit mehr als verdoppeln, der Containerumschlag sogar vervierfachen.

Der Bund unterstützt den Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Häfen.

Wir wollen gemeinsam mit der deutschen Hafenwirtschaft dafür sorgen, dass Deutschland seine weltweite Spitzenposition im Außenhandel auch über die Seehäfen wahren kann.

Für die Seeschifffahrt gilt in der Perspektive ähnliches.

Der internationale Warenhandel läuft zu über 90 Prozent über Seewege.

Deutsche Reeder verfügen mit über 3.300 Schiffen über die drittgrößte Seehandelsflotte weltweit.

Bei der Containerflotte belegen sie Platz 1 weltweit.

Diese positive Entwicklung ist auch auf die von der Bundesregierung geschaffenen günstigen Rahmenbedingungen zur Sicherung und Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland zurückzuführen.

Die Vereinbarungen der fünften Nationalen Maritimen Konferenz zur Rückflaggingung wurden erfolgreich umgesetzt:

Heute fahren wieder über 500 Handelsschiffe im internationalen Verkehr unter deutscher Flagge.

Ich wünsche mir, dass die Zahl der Handelsschiffe in internationaler Fahrt unter deutscher Flagge weiter steigt:

Ziel sollten 600 Schiffe unter deutscher Flagge in 2009/2010 sein.

In diese Richtung sollte das „Maritime Bündnis“ diskutiert und fortgeschrieben werden.

Im Schiffbau verfügt Deutschland über eine sehr leistungsfähige Industrie, die einschließlich des Zuliefererbereichs rund 100.000 Menschen direkt beschäftigt.

In diesem Bereich wirkt gegenwärtig noch der Auftragsboom der letzten Jahre nach.

Insbesondere bei den Containerschiffen sieht es allerdings anders aus.

Hier zeigen sich schon jetzt deutlich die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise.

Der deutsche Schiffbau liegt bei der Produktion in Europa auf Platz 1 und weltweit auf Platz 4.

Der Schiffbaumarkt wird zahlenmäßig – nicht unbedingt qualitätsmäßig – dominiert von den weltweit größten Schiffbaunationen Südkorea, Japan und China.

Die deutschen Schiffbauzulieferer können beim Umsatz sogar auf Platz 2 weltweit stolz sein.

Viele Schiffsmotoren und Schiffselektronik auch in Schiffen, die in Asien gebaut werden, kommen von deutschen Firmen.

Über 70 Prozent der Produktion der deutschen Schiffbauzulieferer geht in den Export.

Er wird jetzt geringer werden.

Doch eine hohe Systemkompetenz und die Spezialisierung auf technologisch anspruchsvolle Teilmärkte gehören zu den Stärken des deutschen Schiffbaus.

Als Bundeswirtschaftsminister freue ich mich besonders über den großartigen Erfolg vieler mittelständischer Familienunternehmen, die es unter den deutschen Werften gibt.

Sie sind es ja, die den langfristigen unternehmerischen Erfolg über kurzfristige Gewinne an den Börsen stellen.

Familienunternehmen denken in besonderer Weise über den Tag hinaus.

Sie übernehmen die Verantwortung gegenüber ihren Beschäftigten und zeichnen sich durch eine besondere Treue zum Standort aus.

Im Schiffbau bestehen weiterhin große Chancen, z.B. in den Bereichen High-Tech, Energieeffizienz und Sicherheit.

Unsere Ingenieure und Schiffsmechaniker verfügen über ein erstklassiges technisches Know-how.

Das hilft gerade auch im Zusammenhang mit den gestiegenen Anforderungen an den Klima- und Umweltschutz.

Auch hier eröffnen sich erhebliche Erfolgsaussichten für die technologiestarken deutschen Schiffbau-Unternehmen

In der Meerestechnik liegt ein immenses Potential für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland.

Energie- und Rohstoffgewinnung werden zunehmend im Meer stattfinden.

Im Bereich der Meerestechnik haben wir in Deutschland leistungsfähige Unternehmen und weltweit renommierte Forschungseinrichtungen.

In den letzten Jahren hat die deutsche meerestechnische Industrie eine gute Entwicklung gezeigt.

Der derzeitige Weltmarktanteil von 3 Prozent darf aber noch lange nicht das Ende der Fahnenstange sein.

Mit ihren praxisorientierten technologischen Kernkompetenzen sind deutsche Unternehmen in der Lage, international eine Schlüsselrolle zu übernehmen.

Das alles beschreibt das starke maritime Fundament, das nun durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise einem starken Belastungstest ausgesetzt ist.

Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise

Wir erleben gegenwärtig den stärksten konjunkturellen Einbruch seit 60 Jahren.

Die Weltwirtschaft befindet sich in einem starken Abschwung.

Das trifft uns als Exportnation besonders.

Das berührt auch die maritime Wirtschaft, die von einem schwunghaften Außenhandel lebt.

Die Nachfrage nach Transportkapazitäten ist mit der globalen konjunkturellen Eintrübung eingebrochen.

Fracht- und Charraten sind teilweise dramatisch gesunken – und damit – zumindest vorübergehend – auch die Ertragskraft von Schiffen.

Damit reduzieren sich z. B. auch die Beleihungswerte für die Kreditierung von Schiffsprojekten.

Banken, die selbst mit eigenen Schwierigkeiten und Eigenkapitalmangel zu kämpfen haben, sind nicht mehr bereit, sich in ausreichendem Maße in der Schiffsfinanzierung zu engagieren.

Werften und Reedereien leiden unter Engpässen in der Schiffsfinanzierung.

Bestehende Schiffbauaufträge werden teilweise storniert oder verschoben, Neuaufträge kommen zurzeit kaum herein.

Selbst positive Entwicklungen, wie rückläufige Rohstoffpreise, haben zum Teil nachteilige Wirkungen:

Denn die Gewinnung von Rohstoffen und Energie aus dem Meer rechnet sich vielfach nur bei langfristig hohen Preisen konventioneller Ressourcen.

Deshalb werden Investitionen der Offshore-Industrie in neue Schiffe, Plattformen und Anlagen teilweise wieder verschoben.

Mit anderen Worten:

Auch in der Maritimen Wirtschaft ist die Lage derzeit angespannt.

Ich kann mich vor diesem Hintergrund durchaus in so manchen Reeder, Werftchef oder Terminalbetreiber hinein versetzen, der sich jetzt fragen mag:

Warum diskutiert in meinem Fall niemand über Staatshilfen?

Ich will Ihnen da keine Antwort schuldig bleiben.

Etwaige staatliche Hilfen messe ich an strengen Kriterien.

Sie sind Ausnahme, nicht Regel.

Wir können nur solchen Unternehmen helfen, die grundsätzlich gesund sind und durch die Finanzkrise nur einen vorübergehenden Finanzierungsengpass haben.

Unsere Maßnahmen zielen nur darauf ab, die Marktkräfte zu stärken und wieder in Gang zu bringen, im besten Sinn des Wortes also „subsidiär“ zu sein.

Deshalb konzentrieren wir unsere Aktivität dort, wo wir die größte Hebelwirkung für die Konjunktur erzielen können.

Ich möchte auch nicht, dass dabei die großen Unternehmen gegen die kleinen Unternehmen ausgespielt werden.

Aufgrund starker wirtschaftlicher Verflechtungen sind es oft die mittelständischen Zulieferer, die sich bereits im Stadium einer ernsthaften Grippe befinden, wenn ein Großunternehmer als Abnehmer auch nur hustet.

Deshalb profitieren die kleinen Unternehmen häufig von Hilfen für große Unternehmen.

Jetzt kommt es vor allem darauf an, akute Liquiditätsengpässe zu überbrücken und irreparable Schäden für ansonsten gut aufgestellte Unternehmen zu vermeiden.

Die Bundesregierung hat seit letztem Herbst schnell und mit großer Entschlossenheit eine breite Palette von Maßnahmen ergriffen, die gerade auch der maritimen Wirtschaft zugute kommen:

Erstens:

Der „Bankenschirm“ zielt darauf ab, den Bankensektor zu stabilisieren und gegenseitiges Vertrauen wiederherzustellen.

Zweitens:

Wir haben das Kreditangebot der Banken über die KfW-Sonderprogramme branchenübergreifend im Volumen von insgesamt 40 Mrd. Euro verstärkt.

Damit haben wir ein zusätzliches marktmäßiges Finanzierungsangebot geschaffen.

Diese Mittel aus den KfW-Sonderprogrammen stehen ausdrücklich auch für den Bedarf bei der Schiffsfinanzierung zur Verfügung.

Das gilt sowohl für die Bauzeitfinanzierung der Werften als auch die Schiffsendfinanzierung beim Erwerb von Schiffen aus deutscher Produktion.

Drittens:

Wir haben beschlossen, das bestehende inländische Bürgschaftsinstrumentarium besser zu nutzen und auszuweiten sowie neue Instrumente zu prüfen.

Der Bund stellt ein zusätzliches Bürgschaftsvolumen von 75 Mrd. Euro bereit.

Dadurch sollen unter anderem die Bundesländer entlastet werden, wenn sie Bürgschaften für Investitions- und Betriebsmittelfinanzierungen übernehmen.

Viertens:

Wir haben die Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von CIRR -Festzinskrediten zur Schiffsendfinanzierung ausgeweitet.

Künftig wird es in eng umgrenzten Fällen möglich sein, auch CIRR-Anträge zu genehmigen, die nach Abschluss des Schiffbauauftrags gestellt werden.

Dadurch sollen Schiffbauaufträge gerettet werden, die ansonsten an einer fehlenden Endfinanzierung zu scheitern drohen.

Fünftens:

Wir haben für einen begrenzten Zeitraum die unternehmensbezogenen Höchstgrenzen für Hermes-Avalgarantien zu Exportgeschäften erheblich ausgeweitet.

Dies kommt auch den Schiffsexporteurern zugute.

Maritime Wirtschaft und Bundesregierung haben sich somit beweglich gezeigt, um das Eingangszitat aufzugreifen.

Deshalb wird die maritime Wirtschaft auch nicht umfallen.

Es gibt übrigens auch schon Anzeichen für erste positive Signale auf den Kreditmärkten: Befragungen zeigen, dass immerhin ein Drittel der Banken in den nächsten sechs Monaten keine Verschlechterung der Bedingungen bei der Kreditvergabe erwartet.

Ich sehe uns wirklich nicht auf der Titanic.

Ich bin sicher, dass diese Konferenz wieder wichtige Impulse und konkrete Handlungsempfehlungen für die maritime Wirtschaft erarbeiten wird.

Für den anschließenden Empfang und den morgigen Konferenztag wünsche ich uns gute Gespräche und viel versprechende Impulse.

Hiermit erkläre ich die sechste Nationale Maritime Konferenz für eröffnet.