

# **Die strategische Dimension des Europäischen Schiffbaus**

**Staatssekretär Georg Wilhelm Adamowitsch, maritimer Koordinator der Bundesregierung, im Interview mit der Hamburg Messe**

**SMM 2004 – 21. Internationale Schiffbaufachmesse  
28. September - 2. Oktober 2004 in Hamburg**

In Zeiten starker Vernetzung der Weltwirtschaften kommt die internationale Ausrichtung der Schiffbauunternehmen und Schiffbauzulieferer besonders zum Tragen. Das zeigt sich nirgendwo deutlicher als auf der Schiffbauleitmesse SMM 2004, der 21. Shipbuilding, Machinery & Marine Technology, International Trade Fair Hamburg, die vom 28. September bis zum 2. Oktober auf dem Hamburger Messegelände stattfindet. Die technologische und politische Dimension dieses für die Logistik des Welthandels wichtigsten Industriezweiges ist in den Regierungen aller führenden Schiffbauländer längst erkannt. Für Staatssekretär Georg Wilhelm Adamowitsch, Koordinator der deutschen Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, sind internationale Allianzen und nationale Netzwerke kein Widerspruch, wie er in einem Exklusiv-Interview für die Hamburg Messe deutlich macht.

**Herr Staatssekretär Adamowitsch, worin sehen Sie Ihre Hauptaufgabe als Koordinator für die Maritime Wirtschaft ?**

Der Koordinator für die maritime Wirtschaft hat die Aufgabe, eine in sich konsistente Politik unter Einhaltung der Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft zu machen. Die Themen reichen von haushaltsrelevanten Fragen der Industrie- und Europapolitik bis zu Standort- und Sozialfragen. Hier gilt es, die verschiedenen Bundes- und Landeszuständigkeiten zu koordinieren.

Zu den Aufgaben gehört auch, eine verstärkte Nutzung von Vernetzungspotentialen innerhalb der maritimen Wirtschaft zu erreichen. Kooperationen oder die Bildung von Allianzen können nur auf der Basis unternehmerischer Entscheidungen entstehen. Das gilt für den Schiffbau, die Seeverkehrs- und die Hafenwirtschaft gleichermaßen, wobei die Hauptakteure die Unternehmen sind und der Staat eine moderierende Rolle einnimmt. Beispielsweise unterstütze ich die laufenden Diskussionen um ein sich selbsttragendes Kompetenznetz auf der Basis einer Internetplattform mit einer möglichst breiten Grundlage und Akzeptanz in der maritimen Wirtschaft. Ein solcher Internetauftritt kann Kommunikationsmöglichkeiten erweitern und auch im internationalen Kontext neue Impulse für die Imagepflege der maritimen Wirtschaft setzen.

**Im Schiffbau sind internationale Aktivitäten seit langem Alltag. Ist da ein nationales maritimes Netzwerk noch zeitgemäß ?**

Ich beobachte sehr genau, was in anderen Ländern in Sachen Netzwerkbildung läuft. Vor kurzem fand in den Niederlanden ein "Cluster - Roundtable" statt, an dem verschiedene Vertreter überwiegend aus EU-Partnerländern teilnahmen und ihre nationalen

Netzwerkssysteme vorstellten. Es zeigte sich, dass das in Deutschland praktizierte System mit einem von der Regierung eingesetzten maritimen Koordinator im EU-Vergleich einmalig ist und besonders wegen seiner Effizienz eine hohe Anerkennung bei den internationalen Sachverständigen gefunden hat.

Für mich steht im übrigen ein starkes nationales Netzwerk internationalen Aktivitäten der Unternehmen überhaupt nicht im Wege. Ich glaube vielmehr im Gegenteil, dass Kooperationen und die Bildung von Allianzen den internationalen Antritt unserer Unternehmen aufwerten können und deshalb sehe ich in der Stärkung des nationalen Netzwerks auch eine Basis für die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft.

**Wie beurteilen Sie die Chancen des Schiffbaustandortes Europa ? Ist eine Spezialisierung auf Nischen sinnvoll ?**

Meiner Auffassung nach verfolgt hier der europäische Schiffbauverband CESA in seiner Initiative "LeaderSHIP 2015" den richtigen Ansatz, wenn er nach dem Motto "man sollte das eine tun, ohne das andere zu lassen" von den europäischen Werften fordert, ihre marktführenden Positionen im Bereich des intelligenten, hochwertigen Spezialschiffbau weiter auszubauen und zugleich auch eine marktwirksame Präsenz im Bereich des Standardschiffbaus zu erhalten. Natürlich macht es Sinn, die bestehenden Wettbewerbsvorsprünge Europas zum Beispiel beim Bau von Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren oder Spezialschiffen auszunutzen und von der hohen Wertschöpfung in diesen Marktsegmenten zu profitieren. Man muss aber auch sehen, dass mit dem Bau ganzer Serien von Containerschiffen hohe und längerfristige Beschäftigungseffekte erzielbar sind, die sich entsprechend positiv auf dem Arbeitsmarkt auswirken. Der Bau von Standardschiffen kann auch Nachfrageeinbrüche im Spezialschiffbau überbrücken. Diese Mischung, die ein flexibles Reagieren auf die jeweiligen Marktanforderungen erlaubt, verschafft dem Schiffbaustandort Europa gute Chancen, im weltweiten Wettbewerb bestehen zu können.

**Welche Rahmenbedingungen kann die Politik beisteuern, die europäische Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen ?**

In einer globalisierten Wirtschaft müssen von der Politik Rahmenbedingungen gesetzt werden, unter denen die Unternehmen ihre Produkte in fairer Konkurrenz auf den Markt bringen können. Ein gutes Beispiel dafür sind die politischen Entscheidungen des Europäischen Ministerrates, gegen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Schiffbauweltmarkt ein WTO-Verfahren einzuleiten und die eigenen Werften durch Abwehrmaßnahmen zu schützen. Ohne diesen Schutz würde manche europäische Werft Insolvenz anmelden müssen.

**Welche Unterstützung kann der europäische Schiffbau von der EU künftig erwarten ?**

Mit der neuen, auf Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit orientierten europäischen Industriepolitik wird auch die Schiffbauindustrie mehr als bisher Unterstützung aus Brüssel erfahren. Am 27. November vorigen Jahres hat der Europäische Ministerrat Schlussfolgerungen zum Beitrag der Industriepolitik zur Wettbewerbsfähigkeit Europas beschlossen, in denen ausdrücklich auf den Schiffbau eingegangen wird.

Es wird die strategische Dimension des Schiffbaus für Europa anerkannt und der Politikansatz bekräftigt, dass eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie erreicht werden soll. Auf die Ziele und Visionen der von mir schon erwähnten CESA-Schiffbauinitiative "LeaderSHIP 2015" wird Bezug genommen. An die Mitgliedstaaten ergeht die Aufforderung, geeignete Schritte zu unternehmen, damit der Schiffbausektor die Herausforderungen bewältigen kann. Von der EU-Kommission fordert der Rat, ihre Bemühungen im Rahmen von WTO und OECD um weltweit fairen Wettbewerb für die Schiffbauindustrie fortzusetzen.

Ich denke, damit ist eine gute europäische Grundlage geschaffen, um unseren Schiffbau entsprechend seiner großen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung voranzubringen.

**Ist in absehbarer Zeit eine stärkere Förderung von Forschung und Entwicklung für Werften und Schiffbauzulieferer in Aussicht ?**

Ein erstes Resultat der eben von mir skizzierten neuen europäischen Industriepolitik sind neue Rahmenbestimmungen der EU-Kommission über Beihilfen für den Schiffbau, die seit dem 1. Januar dieses Jahres gelten. Diese Rahmenbestimmungen lassen eine neue Innovationsförderung zu, mit der den Besonderheiten von Forschung, Entwicklung und Innovation im Schiffbau besser Rechnung getragen wird. Auf dieser europarechtlichen Grundlage bereitet mein Haus zur Zeit eine anwendungs- und marktorientierte Innovationsförderung vor, mit der die FuE-Förderung des Bundesministeriums für Forschung und Bildung ergänzt wird. Mit diesem Förderprogramm unter dem Titel "Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze" sollen nicht nur die hohen Innovationsrisiken der Werften gemindert, sondern auch strukturelle Verbesserungen gefördert werden. Ich hoffe, dass das noch in der Abstimmung befindliche und von Brüssel zu genehmigende Programm im Laufe des zweiten Halbjahres wirksam werden kann.

**In wichtigen Schiffbausegmenten wie Tanker- und Containerschiffbau dominieren asiatische Werften, die in der Regel auf europäische Schiffbauzulieferer angewiesen sind. Welche Möglichkeiten sehen Sie, diese Position zu festigen ?**

Es gilt die wettbewerbliche Position der europäischen Schiffbauzulieferer zu festigen und auszubauen, um deren starke Stellung auch im asiatischen Markt zu stärken. Ich gehe deshalb davon aus, dass die Zulieferer ihre Chancen auch in Zukunft zu wahren wissen.

**Ist eine politische Hilfestellung bei der Schaffung eines europäischen Werftenverbundes denkbar ?**

Ein europäischer Werftenverbund macht erst dann einen Sinn, wenn in den beteiligten Ländern die gleichen Voraussetzungen vorhanden sind. Dazu zählen vor allem die Privatisierung von staatlich geführten Unternehmen.

Das Interview im Auftrag der Hamburg Messe führte Dr. Uwe Cardaun, Hamburg.

Zur SMM 2004 werden mehr als 1.400 Unternehmen aus über 50 Nationen und 40.000 Fachbesucher aus aller Welt in Hamburg erwartet. Mit ihrem umfassenden Angebot maritimer Hochtechnologien setzt die SMM 2004 als Leitmesse des Weltschiffbaus Trends und ist Plattform für Innovationen und Wissenstransfer in allen Bereichen der maritimen Industrie.

Das Foto von Staatssekretär Adamowitsch finden Sie im Foto-Download.