

KEINE ENTLASSUNGEN IN DER KRISE



FORDERUNGEN

der IG Metall Küste an
Politik und Unternehmen

› Rückseite

Arbeit auf Werften und bei maritimen Zulieferern sichern

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf Werften und maritime Zulieferer in Deutschland sind drastisch. Tausende Beschäftigte sind bereits in Kurzarbeit, einzelne Unternehmen haben erhebliche Liquiditätsgpässe und andere kündigen Entlassungen an. Auch die weitere Entwicklung im Marineschiffbau ist offen. **WIR FORDERN: JETZT DIE ZUKUNFT DES SCHIFFBAUS IN DEUTSCHLAND SICHERN!**

WICHTIG für die weitere Entwicklung in der Schiffbauindustrie ist, wann und wie die COVID-19-Pandemie eingedämmt wird und wie schnell Welthandel und Kreuzfahrttourismus wieder anziehen.

AKTUELL bleiben die Eindämmung des Klimawandels und die Verringerung der Treibhausgasemissionen (Stichwort: „grüne Schifffahrt“) zentrale Herausforderungen für den Schiffbau und die Schifffahrt. Darin liegt eine Chance für den deutschen Schiffbau.

Mit modernen, emissionsarmen Antriebssystemen, effizientem

Schiffsdesign und in der digitalisierten Schifffahrt haben die deutschen Werften und Zulieferbetriebe bereits heute vielversprechende Technologien anzubieten.

IN DEN NÄCHSTEN 20 JAHREN muss die Schifffahrt ihre Flotte grundlegend erneuern. Anders lassen sich die von der International Maritime Organization (IMO) festgelegten Ziele (Dekarbonisierung und Effizienz) bis zum Jahr 2050 nicht erreichen. Auf europäischer Ebene muss es darum gehen, die klimafreundliche Erneuerung der Fährflotte (insbesondere im Mittelmeerraum) endlich zu realisieren,

die erforderliche Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien/Treibstoffe aufzubauen und die für den Gütertransport auf den europäischen Flüssen dringend notwendigen Binnenschiffe zu erneuern. Dafür muss die Politik die strategischen Entscheidungen treffen.

Wir fordern: Macht endlich Industriepolitik – für eine klimafreundliche Schifffahrt, für den Erhalt von technologischem Know-how und die Sicherung der Arbeitsplätze und Standorte in der maritimen Industrie in Deutschland und Europa.

Wirtschaftsfaktor Schiffbau
und maritime Industrie:

103.359

Personen waren 2019 im
Schiffbau und der maritimen
Industrie in Deutschland
beschäftigt.



Daniel Friedrich
Bezirksleiter IG Metall Küste



Gemeinsam schaffen wir es durch diese Krise. Die Unternehmen dürfen jetzt nicht zum Kahlschlag ansetzen. Von der Politik erwarten wir, dass sie die Finanzierungen sichert und mit einem Konjunkturprogramm für den Schiffbau moderne, emissionsarme Technologien voranbringt. So werden Arbeitsplätze und Know-how in Deutschland gehalten. Es geht um tausende Industriearbeitsplätze in einer Branche mit einer langfristig guten Perspektive.“

► Dekarbonisierung und Effizienz

Grüne Schifffahrt als Chance nutzen!

Welchen Beitrag kann die Schifffahrt zum Klimaschutz leisten?

Bis zum Jahr 2050 sollen laut International Maritime Organization (IMO) die CO₂-Emissionen der Schifffahrt um mindestens 50% gesenkt werden. Bislang entstammen ungefähr drei Prozent aller CO₂-Emissionen von Schiffen. Wenn man bedenkt, dass Schiffe ca. 30 Jahre im Einsatz sind, dann müssen schon heute die umweltfreundlichsten und schadstoffärmsten Technologien verbaut werden. Emissionsvermeidung, Ballastwasserbehandlung und nachhaltige Lösungen sind dringend notwendig, um zum Klimaschutz beizutragen.

Welche Rolle spielen dabei die Werften und die Zulieferer?

Beim effizienten Design von Schiffen, modernen Antriebs- und Steuerungssystemen, intelligenten Navigationslösungen und diversen Technologien zur Reduzierung von Emissionen und anderen Schadstoffen nehmen die deutschen Unternehmen weltweit eine Spitzenstellung ein. Sofern die Politik sich endlich dazu durchringt, entsprechende Anreize zu schaffen, werden diese Technologien auch geordert und produziert. Nur so können die bereits existierende Flotte umgebaut und die kommenden Neubauten angemessen konzipiert werden.

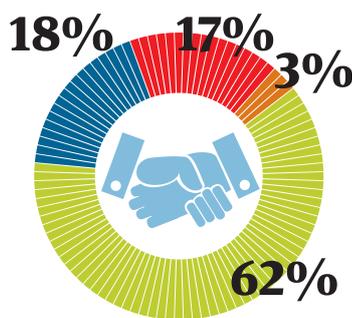
Beschäftigung im Schiffbau auf hohem Niveau

73%

des Beschäftigungszuwachses 2019 gründete auf dem boomenden Passagierschiffbau. Der steckt allerdings aktuell in einer tiefen Krise.

Vor der Krise wurde noch ein Beschäftigungsaufbau auf den Werften für 2020 um 8 Prozent erwartet.

2019: **103.359** Beschäftigte (+11,2% gegenüber Vorjahr)



- Stammelegschaft
- Werkvertragsbeschäftigte
- Beschäftigte in Leiharbeit
- Maritime Zulieferer

Alternative Treibstoffe müssen deutlich stärker genutzt werden



lediglich **6%** aller Neubaufträge in den weltweiten Auftragsbüchern sind mit Antriebstechnologien versehen, die alternative Kraftstoffe nutzen.



- Wasserstoff: **0,04%**
- Methanol: **0,08%**
- LPG: **0,13%**
- LNG: **2,73%**
- Batterie: **3,07%**

Einsparpotenzial von Treibhausgas-Emissionen durch innovative Technologien

>20% durch Logistik und Digitalisierung

10% bis 15% durch Hydrodynamik (Schiffsdesign)

5% bis 20% durch innovative Antriebstechnologien

bis zu 100% durch alternative Treibstoffe und Energiequellen

100% Einsparpotenzial bei Treibhausgasen ist nur mit alternativen Treibstoffen und Energiequellen möglich.

WIEDERAUFLEBEN DER KREUZFABRTBRANCHE

Mitte März 2020 ist die weltweite Kreuzfahrtindustrie quasi mit einem Schlag zum Stillstand gekommen. Wann es wieder möglich sein wird, Kreuzfahrten zu unternehmen, ist aktuell äußerst ungewiss – und unter anderem von Präventionsmaßnahmen der Reedereien auf den Schiffen und der Aufhebung von Reisebeschränkungen abhängig.

Mittelfristig lassen einige Faktoren auf eine wieder langsam einsetzende positive Entwicklung schließen:

Bislang gingen Prognosen zur Entwicklung der weltweiten Passagierzahlen im Kreuzfahrttourismus von einem stetigen Wachstum aus. Im Jahr 2018 hatten rund 28 Millionen Menschen eine Kreuzfahrt unternommen. Im Zeitraum von 2008 bis 2017 betrug die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate 6,1 Prozent. Für den Zeitraum von 2017 bis 2022 ging man noch von einem weiteren Wachstum von 5,5 Prozent pro Jahr aus. Perspektivisch gingen die meisten Analysen davon aus, dass im Jahr 2030 rund 50 Millionen Menschen pro Jahr eine Kreuzfahrt unternehmen.

Zudem können die Kreuzfahrtreedereien auch darauf zählen, dass Passagiere, die bereits in der Vergangenheit schon einmal eine Kreuzfahrt unternommen haben, dies auch in Zukunft wieder

UBS-ANALYSE 2020 :

90% mehr Kreuzfahrtbuchungen für 2021

▶ die Zahl der Kreuzfahrtbuchungen für 2021 lag insgesamt um neun Prozent über dem Vorjahreswert.

76% wollen Gutschein statt Geld

▶ rund 76 Prozent der Passagiere, deren Reisen gestrichen wurden, haben sich für einen Gutschein für eine Reise in 2021 entschieden.

planen. Bereits heute können online-Marktplätze für Kreuzfahrten – so berichtet die Los Angeles Times - für 2021 eine um 40 Prozent höhere Anzahl von Voranfragen verbuchen als im Jahr zuvor.

Angesichts des noch nicht absehbaren Zeitpunkts eines langsamen Wiederbeginns von Kreuzfahrten ist davon auszugehen, dass in den nächsten drei bis vier Jahren nur wenige bis gar keine Neubaufträge platziert werden.

Statt neue Aufträge ins Orderbuch zu holen, müssen nun die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass

- ▶ bestehende Aufträge ggf. gestreckt werden,
- ▶ Produktionskapazitäten bis zu einem Wiederaufleben des Marktes aufrechterhalten bleiben,
- ▶ die Beschäftigten und deren Know-how gesichert werden und
- ▶ Stornierungen vermieden werden.

►Marineschiffbau Konsolidierung nicht auf Kosten der Beschäftigten

In den Medien wird über einen Zusammenschluss im Marineschiffbau spekuliert. Das kann sinnvoll sein, wenn damit eine Stärkung der Branche einhergeht und so die Schlüsseltechnologie in Deutschland gesichert wird, wie es sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt hat.

Für uns ist aber klar: Die Konsolidierung darf nicht auf Kosten von Beschäftigten und Standorten gehen. Das Know-how im deutschen Schiffbau, zu dem der Marineschiffbau einen wichtigen Beitrag

Für uns ist klar: Die Konsolidierung darf nicht auf Kosten von Beschäftigten und Standorten gehen.

leistet, muss gesichert werden. Wir erwarten außerdem, dass die tariflichen Standards und Mitbestimmungsstrukturen bei den beteiligten Unternehmen gesichert und ausgebaut werden.

Parallel müssen Bundesregierung, Länder, Unternehmen und Gewerkschaften gemeinsam eine strategische Perspektive für den deutschen Marineschiffbau in Europa entwickeln, wie es IG Metall, VSM und Landesregierungen fordern. Dazu ist der von uns vorgeschlagene Strategiedialog Marineschiffbau dringend nötig.



JETZT!

ZUKUNFT DES SCHIFFBAUS IN DEUTSCHLAND SICHERN.

**Wir müssen die
Belegschaften
zusammenhalten.
Deshalb: Kurzar-
beit mit Qualifizie-
rung statt Entlas-
sungen.
Festanstellung
statt Leiharbeit
und Werkverträge.
Und klar ist auch:
Wer Förderung
vom Staat be-
kommt, darf nicht
entlassen und
muss sich an Mit-
bestimmung
und Tarife halten.**

Eine starke IG Metall
im Schiffbau. Dafür brauchen wir
euch: igmetall.de/beitreten

KEINE ENTLASSUNGEN IN DER KRISE UNSERE FORDERUNGEN AN POLITIK UND UNTERNEHMEN:

1. SICHERUNG DER ARBEITSPLÄTZE UND STANDORTE:

- Kurzarbeit mit Qualifizierungen statt Entlassungen, (Verlängerung auf mindestens 24 Monate nötig),
- Nutzung aller tarifpolitischen Maßnahmen wie Arbeitszeitkonten etc.,
- Sicherung der Einkommen: Aufstockung des Kurzarbeitergeldes durch die Arbeitgeber und/oder Bundesregierung,
- Festanstellungen statt Leiharbeit und Werkverträge,
- Sicherung der Ausbildungsplätze
- Insourcing: Zurückholen von Kernkompetenzen in die Betriebe

2. SICHERSTELLUNG VON FINANZIERUNGEN:

Banken, Bund, Gesellschafter und Länder müssen jetzt dafür sorgen, dass die Unternehmen genügend Geld und Zeit bekommen, um auf die durch die Corona-Pandemie ausgelösten Verwerfungen etwa auf dem Kreuzfahrtmarkt reagieren zu können. Staatliche Unterstützung muss auch staatliche Beteiligung und Kontrolle heißen.

3. FÖRDERPROGRAMME MÜSSEN BEI DEN BESCHÄFTIGTEN ANKOMMEN:

Es reicht nicht, die Unternehmen zu fördern, etwa für Reedereien die Tilgung von Exportkrediten auszusetzen. Im Gegenzug müssen sie auch Verpflichtungen eingehen, etwa Aufträge nicht zu stornieren bzw. in moderne/klimafreundlichere Technologien zu investieren.

4. KLIMASCHUTZ ALS TREIBER FÜR INNOVATIONEN:

Die Zukunft gehört innovativen und umweltschonenden Produkten. Sie müssen nicht nur besonders gefördert, sondern bestellt, produziert und angewendet werden. Nur so wird die deutsche Industrie ihre Position langfristig sichern. Das ist dann zugleich ein Konjunkturprogramm für den Schiffbau.

5. INDUSTRIEPOLITISCHES HANDELN:

Gerade jetzt in der Krise kommt es auf staatliches Handeln an. Die Bundesregierung

ist ein wichtiger Auftraggeber. Aufträge für Behördenschiffe, Forschungsschiffe und Marineschiffe müssen zeitnah an die deutschen Werften vergeben werden. Das sichert Arbeit und Wertschöpfung. Die Vergabeverfahren sind entsprechend anzupassen.

6. SOZIALPARTNERSCHAFTLICHES HANDELN:

Diese Krise werden wir nur gemeinsam überstehen. Nur wer Mitbestimmung und Tarifverträge achtet, verdient auch staatliche Unterstützung.

7. PERSPEKTIVE FÜR DEN MARINESCHIFFBAU IN DEUTSCHLAND:

Der Marine-Gipfel als Auftakt für einen strategischen Dialog ist dringend notwendig.

Es reicht nicht, wenn einzelne Unternehmer hinter verschlossenen Türen unter Moderation der Bundesregierung miteinander reden. Eine Neuausrichtung des deutschen Marineschiffbaus macht nur Sinn, wenn

- das deutsche Beschaffungswesen bzw. –verfahren modernisiert, verschlankt und effektiviert wird,
- Ablieferungen und Indienststellungen von der Industrie termingerecht gewährleistet werden können,
- Produktionskapazitäten und Beschaffungsvorhaben langfristig aufeinander abgestimmt werden,
- eine Konsolidierung auf nationaler Ebene nur der erste Schritt auf dem Weg zu einem transnationalen Verbund im Sektor Marineschiffbau ist – hierzu ist ein realistischer Zeitplan zu erarbeiten, der die dafür erforderlichen Voraussetzungen umfasst,
- auch der Wettbewerb gesichert werden kann zwischen z.B. einem „big player“ und kleineren Werften, die ebenfalls im Marineschiffbau aktiv (und erfolgreich) sind.

8. SOLIDARISCHES HANDELN IN EUROPA:

Auch im Schiffbau ist Deutschland auf starke Partner in Europa angewiesen. Wir sind solidarisch mit unseren Kolleginnen und Kollegen in den anderen Ländern. Gemeinsam setzen wir uns für gleiche Sozialstandards in Europa ein: gleiche Arbeit – gleiches Geld.

Herausgeber:

IG Metall Kuste, Kurt-Schumacher-Allee 10, 20097 Hamburg
Verantwortlich: Daniel Friedrich
Redaktion: Heiko Messerschmidt, Thorsten Ludwig (AgS), Recherche:
Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS), Bremen
Fotos: Peter Bisping, shutterstock, Gestaltung: Peter Bisping,
Druck: drucktechnik-altona.de, Stand: Mai 2020