



Bezirk  
Küste

## Delegationsreise der AG Schiffbau



Schiffbaunation Vietnam

# Ein Land sucht seinen Weg



## Delegationsreise der AG Schiffbau



Schiffbaunation Vietnam

# Ein Land sucht seinen Weg

**Schiffbau in Vietnam**

# Ein Land sucht seinen Weg

*Eine Delegation der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau (ein Zusammenschluss der Betriebsräte und Vertrauensleute der norddeutschen Werften) führte vom 3. Januar bis 13. Januar 2007 auf Einladung des Allgemeinen Bundes der Werk tätigen in Vietnam (VGCL) eine Reise in die Volksrepublik Vietnam durch. Die Delegation hatte die Möglichkeit sieben Werften zu besuchen und Gespräche mit dem Management sowie Gewerkschaftsvertreterinnen und Gewerkschaftsvertretern zu führen. Darüber hinaus diskutierte die Delegation mit dem Industrieverband Vietnams, dem Arbeitsministerium, der Friedrich-Ebert-Stiftung*

*und den Einzelgewerkschaften über die wirtschaftliche Entwicklung und die Probleme des Arbeitsmarktes.*

*Die Durchführung dieses sehr umfassenden und ambitionierten Programms war nur möglich durch die perfekte Organisation der Kollegen des VGCL Chau Nhat Binh und Nguyen Thanh Hai. Darüber hinaus stand der Kollege Nguyen Xuan Hoai für alle Fragen zur Verfügung, vor allem sorgte er für eine reibungslose Übersetzung unserer Gespräche. Weiterhin gilt den Kolleginnen Claudia Rahman und Karin Pietsch von der internationalen Abteilung des IG Metall Vorstandes unser Dank. ◀*

***Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Delegation***

Jutta Blankau, IG Metall, Bezirk Küste · Heino Bade, IG Metall, Bezirk Küste  
 Dr. Jochen Tholen, Universität Bremen-Institut Arbeit und Wirtschaft  
 Thorsten Ludwig, Universität Bremen-Institut Arbeit und Wirtschaft/AgS  
 Erik Merks, SAM Electronics GmbH · Hans-Ulrich Stangen, HDW Howaldtswerke  
 Deutsche Werft GmbH · Thomas Gelder, Meyer Werft GmbH · Hans-Gerhard Leu,  
 FSG Flensburger Schiffbau GmbH & Co. KG · Ralf Michael Sasse, FSG Flensburger  
 Schiffbau GmbH & Co. KG · Klaus Rosche, Lloyd Werft Bremerhaven · Fritz Niemeier,  
 Nordseewerke Emden · Michael Ehlert, Blohm + Voss GmbH ◀

Seite 4



**Vorwort**  
**Ein Entwicklungsland auf dem Weg zur Industrienation**  
*Jutta Blankau, Bezirksleiterin der IG Metall Küste*

Seite 6



**Wirtschaft und Gesellschaft**  
**Rasante Fortschritte**

Seite 14

**Drang auf den Weltmarkt**  
*Der vietnamesische Schiffbau*



Seite 12

**Dr. Felix Schmidt**  
**»Eine Öffnung hin zu einem demokratischen Mehrparteiensystem ist kurzfristig nicht zu erwarten«**  
*Ein Gespräch mit dem Landesvertreter der Friedrich Ebert Stiftung in Hanoi*

*Drei Jahrzehnte nach Beendigung des Vietnamkriegs und der Wiedervereinigung Nord- und Südvietnams rückt die Sozialistische Republik Vietnam immer stärker in das Blickfeld des Weltinteresses. Die 1986 begonnenen Wirtschaftsreformen beförderten den Wiederaufbau der vietnamesischen Wirtschaft und begründeten ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum.*

Seite 22



Seite 34

**Dr. Frank Josten**  
**»Vietnam hat beste Chancen«**  
*Ein Gespräch mit Dr. Frank Josten vom Germanischen Lloyd über die Zukunftsfähigkeit des vietnamesischen Schiffbaus*

*Mit dem Beitritt Vietnams zur WTO im Januar 2007 sieht sich die Kommunistische Partei Vietnams ihrem Ziel nah, spätestens im Jahr 2020 in die Gruppe der Industrienationen aufrücken zu können.*

*Jutta Blankau über ihre Eindrücke aus Vietnam*  
**»Vietnam wird Deutschland im Schiffbau überholen«**

Seite 26



**Werften im Wandel**  
**Modernisierung als Programm**  
*Mit einer unglaublichen Dynamik streben die vietnamesischen Werften in Konkurrenz zu den Weltmarktführern: Die Nr. 4 ist angepeilt*

Seite 38



**Arbeitsbeziehungen in Vietnam**  
**Herausforderungen für die Gewerkschaft**  
*In Vietnam ist das System der Arbeitsbeziehungen unter den Bedingungen einer wachsenden Marktwirtschaft einem permanenten Veränderungsdruck ausgesetzt. Die traditionelle Rolle der Gewerkschaft verliert vor allem in der privaten Wirtschaft zunehmend an Bedeutung.*

Seite 44

**Eine politische Einschätzung**  
**Europäische Antworten**



**Abkürzungsverzeichnis**

- WTO World Trade Organisation
- GT Gross Tons
- KPV Kommunistische Partei Vietnams
- BSP Bruttosozialprodukt
- T Tonnen
- TEU Twenty Foot Equivalent Unit  
Maßeinheit für die Container-Transportkapazität von Schiffen und Hafeneinrichtungen (1 TEU entspricht einer 20 Fuß Containereinheit)
- dwt Deadweight Tons
- VLCC Very Large Crude Carrier
- VINASHIN  
Vietnam Shipbuilding Industry Corp.
- CESA Community of European Shipyards' Associations
- VGCL Vietnam General Confederation of Labour
- VCCI Vietnam Chamber of Commerce and Industries
- VND Vietnam Dong (vietnamesische Währung)
- ILO International Labour Organisation

**Impressum**  
 IG Metall Bezirksleitung Küste  
 Kurt-Schumacher-Allee 10  
 20097 Hamburg  
 bezirk.kueste@igmetall.de  
 V.i.S.d.P.: Jutta Blankau  
 Bezirksleiterin IG Metall Bezirk Küste

*Texte: Agentur für Struktur- und Personalentwicklung (AgS) Bremen/ IG Metall Küste  
 Redaktion: Thorsten Ludwig, Heino Bade  
 Gestaltung: Peter Bisping  
 Druck: Drucktechnik  
 Wir danken den Delegationsteilnehmern für die Bereitstellung der Fotos.  
 September 2007*

Vorwort – Jutta Blankau, Bezirksleiterin der IG Metall Küste

## Ein Entwicklungsland auf dem Weg zur Industrienation

*Vietnam als Anbieter industrieller Produkte ist bisher auf europäischen Märkten die Ausnahme gewesen. Dies wird sich nach eigenen Aussagen der vietnamesischen Gesprächsteilnehmer unserer deutschen Delegation in Zukunft ändern. Mit großem Selbstbewusstsein stellte sich die vietnamesische Schiffbauindustrie vor, präsentierte ihre Produkte und verwies auf die bisherigen Leistungen der vietnamesischen Volkswirtschaft.*

**E**in Land voller Widersprüche eröffnete sich uns und beschrieb mit großem Stolz die Fortschritte im Kampf gegen die Armut, Arbeitslosigkeit und anderen sozialen Problemen. Noch heute leben 20 Prozent der knapp 84 Millionen Einwohner unterhalb der Armutsgrenze, obwohl das Bruttoinlandsprodukt jährlich um durchschnittlich 7,4 Prozent stieg. Geprägt bis heute allerdings nach wie vor von landwirtschaftlichen Produkten, ist Vietnam auf dem Weg zu einer Industrienation.

Vietnam will die noch nichtverheilten Wunden des Krieges und der damit verbundenen Abkoppelung vom wirtschaftlichen Wohlstand der asiatischen Tigerstaaten und den Fehlern der ersten Jahre sozialistischer Planwirtschaft durch einen zielgerichteten Aufbau seiner industriellen Strukturen vorantreiben. Dabei kann man auf eine hochmotivierte junge Bevölkerung zurückgreifen (40 Prozent der Bevölkerung sind jünger als 20 Jahre).

Die Entwicklung der Schiffbauindustrie ist dabei der strategische Ansatz, diesen Schlüsselsektor sowohl für die eigene Nachfrage als auch für den Export zu nutzen. Der vietnamesische Schiffbau ist heute gleichzusetzen mit dem Wort VINASHIN. Der staatliche Konzern ist der strategische Akteur zur Entwicklung der eigenen Werften.



Wir hatten die Möglichkeit, uns vor Ort über die Leistungsfähigkeit des Konzerns zu überzeugen. Jede Werft war sowohl produzierender Betrieb als auch Baustelle zur Erweiterung der Kapazitäten. Neben dem Stammbetrieb wurde einige Kilometer weit entfernt am seeschifftiefen Wasser eine zweite Werft gebaut und zum Teil eine dritte für noch größere Kapazitäten.

Die Entwicklungsschritte gehen langsam aber zügig voran, sowohl was die Produktgrößen als auch die Breite der Produktpalette angeht.

Sehr deutlich wurde das politische Ziel formuliert, durch Investitionen die Erweiterung und den Ausbau der Kapazitäten und durch die Entwicklung der Exportbeziehungen Nr. 4 im Welt-

schiffbau 2015 zu werden. Kooperationen mit Aker, Damen, Mitsubishi und anderen europäischen und asiatischen Industriekomplexen wurden strategisch aufgebaut, zum Teil, um große Qualifizierungsprogramme durchzuführen oder Joint Venture zu initiieren.

Mit großer Transparenz und Offenheit stellten sich unsere Gesprächspartner den Fragen und Diskussionen.

Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir versuchen, unsere subjektiven Eindrücke zu formulieren. Wir würden uns freuen, wenn auch diese Broschüre dazu dient, einige Denkanstöße für den Zukunftssektor der maritimen Industrie zu liefern.



Jutta Blankau  
Bezirksleiterin der IG Metall Küste



Wirtschaft und Gesellschaft in Vietnam im 21. Jahrhundert

## Rasante Fortschritte

*Drei Jahrzehnte nach Beendigung des Vietnamkriegs und der Wiedervereinigung Nord- und Südvietnams rückt die Sozialistische Republik Vietnam immer stärker in das Blickfeld des Weltinteresses. Die 1986 begonnenen Wirtschaftsreformen beförderten den Wiederaufbau der vietnamesischen Wirtschaft und begründeten ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum.*

*Mit dem Beitritt Vietnams zur WTO im Januar 2007 sieht sich die Kommunistische Partei Vietnams ihrem Ziel nah, spätestens im Jahr 2020 in die Gruppe der Industrienationen aufrücken zu können.*



■ Unübersehbar und doch übersehen Propaganda der KPV

### Politische Situation

Wer offenen Auges durch die Straßen von Hanoi und Ho Chi Minh City (Saigon) geht, wird unweigerlich mit der allgegenwärtigen Präsenz der Kommunistischen Partei Vietnams (KPV) konfrontiert. Es existiert kaum ein größerer Straßenzug, welcher nicht mit den Insignien und Parolen der Staatspartei geschmückt ist. Speziell in den beiden Metropolen scheint die Erinnerung an die Existenz der KPV und deren gesellschaftlicher Vormachtstellung zumindest für den ausländischen Besucher notwendig.

Denn angesichts der atemberaubenden Mobilität und Geschäftstätigkeit in diesen Städten, werden nicht wenige westliche Vorstellungen vom Leben in einem kommunistischen System in Frage gestellt.

Trotz aller wirtschaftlichen Modernisierungsprozesse ist Vietnam nach wie vor eine sozialistische Republik mit einem Einparteiensystem. Die Vormachtstellung der KPV ist ungebrochen, wobei dies im wesentlichen auf das pragmatische Verhältnis der Vietnamesen zur KPV zurückzuführen ist. Der Führungs- und Machtanspruch der Partei wird von der Bevölkerung toleriert, solange die eigenen wirtschaftlichen Aktivitäten durch die Partei nicht nachhaltig

eingeschränkt werden. Demnach stellt die prosperierende Wirtschaft des Landes auch die wichtigste Legitimationsgrundlage der Partei dar. Denn in der Folge der 1986 initiierten Reformprozesse konnte der Anteil der Bevölkerung, welcher unterhalb der Armutsgrenze lebt, von 58 Prozent im Jahr 1996 auf unter 20 Prozent im Jahr 2006 gesenkt werden.

Bislang hat sich in Vietnam keine Oppositionsbewegung gebildet, welche den Führungsanspruch der KPV ernsthaft in Frage stellt bzw. gefährden könnte. Dies hängt jedoch auch mit den Repressalien zusammen, die diejenigen fürchten müssen, welche öffentlich Kritik an den bestehenden politischen Verhältnissen formulieren. Vereinigungsfreiheit und Pressefreiheit existieren in Vietnam ebenso wenig wie unabhängige Gewerkschaften.

Gefahren drohen der Partei und ihrem Machtanspruch durch die gesellschaftlichen Konflikte, welche durch die rasante wirtschaftliche Entwicklung erzeugt werden. Darunter fällt auch die bis in die höchsten Ämter der Partei reichende Korruption, die auf dem letzten Parteitag der KPV als »eine der größten Bedrohungen für das Überleben unseres Regimes« bezeichnet wurde. Doch vor allem im sozialen Bereich

### Wirtschaftlicher Aufschwung sichert die Legitimation der kommunistischen Partei



■ Arbeitsplatz Straßenrand Mobile Werkstätten prägen das Stadtbild



■ Zwischen Tradition und Moderne In den Straßen von Ho Chi Minh City



■ Alles rollt... Straßenverkehr in Ho Chi Minh City

werden die Verwerfungen immer stärker und erfordern von der Führung auf sozialen Ausgleich gerichtete Antworten. Zwischen Arm und Reich, Stadt und Land klafft die Schere immer weiter auseinander. Die Zahl der Menschen, welche sich von der ökonomischen Entwicklung abgehängt fühlt, wächst stetig. Ein Ausdruck dieser für die KPV bedrohlichen Entwicklung sind die zunehmenden – von den staatlichen Gewerkschaften nicht kontrollierten – »wilden Streiks« .

Im Süden des Landes haben zu Beginn des Jahres 2006 bspw. mehrere Zehntausend Arbeiter von ausländischen Unternehmen für die Einhaltung ihrer Rechte protestiert und die Arbeit niedergelegt. Nicht ohne Erfolg, denn die Regierung erhöhte darauf hin die gesetzlichen Mindestlöhne um 40 Prozent auf ca. 50 US\$ monatlich.

Die KPV scheint sich den aus der wirtschaftlichen Entwicklungen ergebenden Herausforderungen durchaus bewusst zu sein. Zwar wurden auf dem Parteitag im April 2006 keine Beschlüsse gefasst, welche eine Demokratisierung des politischen Systems beinhalten. Allerdings soll der soziale Ausgleich in Zukunft stärker handlungsleitend sein und größere Teile der Bevölkerung von der wirtschaftlichen Entwicklung profitieren können.

## Verkehr in Hanoi und Ho Chi Minh City Kreatives Chaos

Ein wichtiger Indikator internationaler Entwicklungsagenturen zur Beurteilung des Entwicklungsstandes eines Landes ist häufig das Verhältnis der Anzahl von PKW auf 1.000 Einwohner: Im Jahr 2005 kamen auf 1.000 Einwohner im Schnitt neun Autos.

Besucher Hanois oder Ho Chi Minh City werden jedoch schnell merken, dass man für Vietnam eher das Verhältnis von Motorrollern auf 1.000 Einwohner ermitteln sollte. Darüber existieren zwar keine offiziellen Statistiken, doch Schätzungen für Hanoi gehen davon aus, dass in der Stadt mit ihren vier Millionen Einwohnern ungefähr 2,5 Millionen Motorroller auf den Straßen unterwegs sind.

Kurz nach Sonnenaufgang kann man sich als Tourist selbst von der Masse der Zweiräder überzeugen. Der Lärmpegel steigt durch das beinahe unablässige Hupen dramatisch an und die Luft wird von Stunde zu Stunde dicker. Dagegen tragen die meisten Vietnamesen, die auf den Straßen unterwegs sind, zwar einen Mundschutz. Gegen die überfüllten Straßen hilft dies jedoch nicht. Diese vermitteln dem Betrachter das Gefühl, die ganze Stadt sein auf dem Weg von irgendwoher nach irgendwohin.

Das Gewusel auf den Straßen ist auch Ausdruck der ungeheuren Dynamik der vietnamesischen Gesellschaft, denn nicht nur Menschen werden mittels Motorrollern befördert. Beinahe sämtliche Güter, mit denen sich handeln lässt, werden mit diesem beliebten Transportmittel bewegt: Früchte, Matratzen (davon sehr viele auf einmal), Blumen, Schweine oder Rinderhälften. Ganz abgesehen davon, dass vierköpfige Familien offensichtlich mehr oder weniger bequem auf einem Motorroller Platz finden.

Auch die Verkehrsregeln bleiben dem Fremden weitestgehend unerschlossen. Klar scheint nur zu sein, dass man lediglich den Verkehr vor einem selbst zu beachten hat. »Rechts vor Links« und ähnliche westliche Verkehrsgesetze sind in Vietnam außer Kraft gesetzt. Das alles scheint im Sinne eines kreativen Chaos zu funktionieren.

Hat man einmal eine Richtung und ein Tempo eingeschlagen, sollte man sich nicht verunsichern lassen und z.B. eine Straße zielstrebig und ohne Tempowechsel überqueren. Die anderen Verkehrsteilnehmer passen schon auf...



■ Nichts ist unmöglich  
Motorroller als universelles  
Transportmittel

### *Boom im Schatten Chinas*

Nach dem Tod des ehemaligen Staatschefs Le Duan 1986 gewannen reformorientierte Kräfte in der Kommunistischen Partei Vietnams an Einfluss. Das wichtigste Ergebnis dieses Generationenwechsels war die Einführung des doi moi-Programms (Wirtschaftserneuerung), welches zum Ziel hatte, die zentrale Planung zu lockern, die Kollektivierung schrittweise abzuschaffen und marktwirtschaftliche Reformen einzuführen. Die Dynamik der »sozialistischen Marktwirtschaft« Vietnams setzte jedoch erst zu Beginn der 1990er Jahre ein, nachdem das Land aus der internationalen Isolation herausfand und die USA 1993 ihr Wirtschaftsembargo gegenüber Vietnam erheblich lockerten. Seit der Jahrtausendwende wächst die Wirtschaft Vietnams so schnell wie keine andere in der Region Südostasiens. Sie profitiert dabei vor allem von stetig wachsenden inländischen und ausländischen Investitionen, aber auch von internationaler Finanzhilfe. Die in den letzten Jahren vereinfachten Rahmenbedingungen für die Privatwirtschaft haben die Dynamik der vietnamesischen Wirtschaft ebenfalls erheblich befördert.

Darüber hinaus strebt die KPV an, mittelfristig eine Gleichbe-

handlung von Staatsunternehmen, vietnamesischen Privatunternehmen und Unternehmen in ausländischem Eigentum herbeizuführen.

Die Ergebnisse der marktwirtschaftlichen Reformen sind beeindruckend. In den letzten zehn Jahren wuchs die vietnamesische Wirtschaft jährlich um durchschnittlich 7,4 Prozent und stieg im Jahr 2006 sogar um 8,2 Prozent an. Prognosen gehen davon aus, dass dieses Wachstum auch in den nächsten Jahren ungebrochen sein wird: für die Jahre 2007 und 2008 rechnet die Asian Development Bank mit einem Wirtschaftswachstum von 8,3 Prozent bzw. 8,5 Prozent. Vorangetrieben wird die Entwicklung vornehmlich durch den Dienstleistungs- und Industriesektor, auf die über 90 Prozent des Wachstums zurückzuführen sind – allein die vietnamesische Industrie ist im Jahr 2006 um 10,4 Prozent angewachsen.

Ausschlaggebend hierfür sind in erster Linie die ausländischen und privaten Investitionen, die im Jahr 2006 mehr als ein Drittel aller getätigten Investitionen in Vietnam ausmachten. Allein die ausländischen Direktinvestitionen beliefen sich im Jahr 2006 auf 10,2 Mrd. US\$ – der höchste Wert seit der Öffnung des Landes 1986. Der private Sektor ist auch



■ Exotik als Normalität Vietnamesischer Obsthandel

*Wachstumsmotoren:  
Privatwirtschaft und  
ausländische  
Direktinvestitionen*

von enormer Bedeutung für den Arbeitsmarkt, denn über 90 Prozent der zwischen 2000 und 2005 neu entstandenen 7,5 Mio. Arbeitsplätze entfielen auf diesen Bereich.

Die Wirtschaft profitiert auch vom ansteigenden privaten Konsum innerhalb Vietnams, der durch die anwachsenden Einkommen der Bevölkerung, aber auch durch die

Überweisungen (4 Mrd. US\$ in 2006) der im Ausland lebenden Vietnamesen gestützt wird.

Daneben zeichnet sich eine immer stärkere Einbindung Vietnams in den Weltmarkt ab. Zwei Drittel des Bruttosozialprodukts entfallen auf den Export. Dieser besteht inzwischen zunehmend aus Industriegütern und nicht mehr ausschließlich aus Agrarprodukten.

### *Herausforderungen auf dem Weg zur Industrienation*

Obwohl die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung vom privaten Industrie- und Dienstleistungssektor ausgeht, bleibt Vietnam nach wie vor ein agrarisch geprägtes Land.

Es ist nach Thailand der zweitgrößte Reisexporteur der Welt



■ *Jenseits der Touristenpfade Armut am Rande der Städte*

## Die vietnamesische Wirtschaft in Zahlen

Index	Einheit	2003	2004	2005	2006
BIP	Prozent	7,3	7,69	8,43	8,17
BIP pro Kopf	US\$	520	560	630	720
Exporte	US\$ Mrd.	20,18	26,5	32,23	39,61
Importe	US\$ Mrd.	25,23	31,52	36,88	44,41
Auslandsinvestitionen	US\$ Mrd.	2,9	4,2	5,8	9,9
Inflation	Prozent	3	9,5	8,3	6,6

Quelle: Vietnamesische Generaldirektion für Statistik

und macht beim Kaffee Brasilien die Spitzenstellung streitig. Auch die Forstwirtschaft, die Kautschukgewinnung und die Fischerei sind von großer Bedeutung. So ist der Großteil der 45 Mio. Erwerbstätigen in der Landwirtschaft tätig (58,9 Prozent), wogegen lediglich 17,9 Prozent in der Industrie und 25,3 Prozent im Dienstleistungssektor beschäftigt sind. Auf der anderen Seite sinkt der Anteil der Landwirtschaft am Bruttosozialprodukt stetig und betrug im Jahr 2006 nur noch 20,4 Prozent (2000: 24,5 Prozent).

Das enorme Wachstum der Wirtschaft, insbesondere im Dienstleistungssektor und in der Industrie, zieht eine gesteigerte Nachfrage nach gut ausgebildeten Arbeitskräften nach sich und stellt die politische Führung und das vietnamesische Ausbildungssystem vor große Herausforderungen. Die Einwohnerzahl Vietnams beläuft sich auf 84 Mio. Menschen (40 Prozent sind jünger als 20 Jahre) und wächst jährlich um 1,5 Prozent. Das heißt, dass jährlich ca. eine Million Menschen auf den Arbeitsmarkt drängen und integriert werden müssen.

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Wirtschaftswachstums in den nächsten Jahren und der Bevölkerungsentwicklung geht man davon aus, dass bis

2010 jährlich 1,6 Mio. Arbeitsplätze im privaten Sektor geschaffen werden müssten. Doch bereits heute verzeichnet die Wirtschaft einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Die Verwaltung des Industriebezirks in Ho Chi Minh City geht davon aus, dass nur ca. 15 Prozent des bis 2010 für den Bezirk bezifferten Bedarfs von 500.000 Arbeitskräften von den lokalen Ausbildungsinstitutionen befriedigt werden können.

So ist es auch der Süden des Landes, in dem die Auswirkungen des Wirtschaftsbooms am stärksten hervortreten. Dort konzentriert sich der Großteil der – hauptsächlich in den ausländischen Unternehmen – stattfindenden wilden Streiks für höhere Löhne und die Einhaltung des Arbeitsrechts. Umfragen zeigen, dass der Mangel an geeigneten Arbeitskräften aus Sicht der Unternehmen das drittgrößte Problem darstellt – schwieriger ist es für Unternehmen nur

noch, Zugang zu Kapital und Land zu erhalten.

### *Vietnams Ziele bis 2010*

Die vietnamesische Führung geht davon aus, dass sich das gegenwärtige Wirtschaftswachstum auch mittelfristig fortsetzen wird und will bis zum Jahr 2010 auf wesentlichen Feldern Fortschritte erzielen. So soll das jährliche Pro-Kopf-Einkommen der Bevölkerung von durchschnittlich rund 640,- US\$ auf bis zu 1.100,- US\$ im Jahr 2010 steigen.

Parallel dazu soll der Anteil der unter der Armutsgrenze lebenden Menschen auf 16 Prozent gesenkt und zusätzlich 10 Mio. neue Arbeitsplätze geschaffen werden. All dies soll vor allem durch eine weitere Öffnung der vietnamesischen Wirtschaft für ausländisches Kapital und vereinfachte Regularien für die Privatwirtschaft befördert werden. ◀

### *Demografische Entwicklung als Herausforderung für die politische Führung*



Interview mit Dr. Felix Schmidt · Landesvertreter der Friedrich Ebert Stiftung in Hanoi (2002 bis 2007)

## »Eine Öffnung hin zu einem demokratischen Mehrparteiensystem ist kurzfristig nicht zu erwarten«

Herr Schmidt, Vietnam ist seit dem Januar 2007 Mitglied der WTO und möchte spätestens im Jahr 2020 in den Rang einer Industrienation aufsteigen. Halten sie dieses Ziel für realistisch?

**Dr. Felix Schmidt:** Die Mitgliedschaft in der WTO wird Vietnam einen weiteren Schub für die schon jetzt sehr dynamische Wirtschaft bringen. Die Wirtschaft wird auch in naher Zukunft mit etwa 7-8 Prozent wachsen, sofern keine massiven externen Schocks zu verkraften sind. Dennoch scheint mir das Ziel, bereits 2020 in den Rang einer Industrienation aufzusteigen, etwas zu ambitioniert. Vietnam ist trotz der rasanten Entwicklung nach wie vor eines der ärmeren Entwicklungsländer, das Pro-Kopf-Einkommen liegt bei unter 1000 US\$ im Jahr. Es bestehen nach wie vor erhebliche Defizite beim Aufbau der Infrastruktur. Die wirtschaftliche

Basis ist auf nur wenige dynamische Sektoren konzentriert, ein nachhaltiges Wachstum ist noch nicht zu erkennen. Die ökologischen Folgen des hohen Wachstums werden Vietnam in der Zukunft zu schaffen machen, die Kosten für die Beseitigung der Umweltschäden werden Vietnam in der Entwicklung zurückwerfen.

Das beeindruckende Wirtschaftswachstum Vietnams erzeugt doch sicher Handlungsbedarf auf anderen politischen Feldern. Welches sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Herausforderungen, denen die KPV in nächster Zukunft begegnen muss?

**Dr. Felix Schmidt:** Mit dem Wirtschaftswachstum differenziert sich die Gesellschaft Vietnams aus. Es entstehen gesellschaftliche Gruppen mit immer unterschied-

lichen Motiven und Bedürfnissen. Die Homogenität der Gesellschaft nimmt ab, damit reduzieren sich die Steuerungsmöglichkeiten innerhalb eines sozialistischen Einparteienmodells. Auch wenn es der Regierung auf beeindruckende Weise bisher gelungen ist, das Wirtschaftswachstum auch zur Armutsminderung zu nutzen, werden vereinzelte gesellschaftliche Gruppen relativ von der Entwicklung ausgeschlossen. Dies wird zu verstärkten gesellschaftlichen Spannungen führen. Teilweise wird die Legitimität des jetzigen Regimes in Frage gestellt werden. Bei einer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung werden auch politische Reformen unausweichlich werden. Nur wenn es der Partei gelingen wird, eine soziale Inklusion aller Gesellschaftskreise zu gewährleisten, kann sie ihre Legitimität wahren und den Machterhalt sichern. Hierzu wird es notwendig sein, den Aufbau des Sozialstaates zu beschleunigen,

die Steuerbasis zu erweitern und steuerfinanzierte Umverteilungen vorzunehmen.

Zugleich müssen Partei und Regierung aber sicherstellen, dass Vietnam weiter auf dem Wachstumspfad voranschreitet, um den steigenden Erwartungen der Bevölkerung gerecht zu werden. Dies darf weder auf Kosten der Umwelt geschehen, noch darf dies zu sehr einseitig den unternehmerisch tätigen Schichten zugute kommen.

Es wird zunehmend schwierig werden, das Gleichgewicht zwischen einer wachstumsfördernden Politik und einer sozialen Ausgewogenheit bei ökologischer Nachhaltigkeit zu wahren.

Ganz wichtig dabei wird die Bekämpfung der Korruption sein, die in Vietnam nach wie vor weit verbreitet ist. Dies gilt in erster Linie für den Staats- und Parteiapparat, der von der Bevölkerung

als durch und durch korrupt wahrgenommen wird. Aber auch die Wirtschaftskriminalität gefährdet die Entwicklung des Landes und damit die Zukunft der KPV selbst.

Vor allem das starke Engagement ausländischer Unternehmen in Vietnam erfordert auch von der Einheitsgewerkschaft neue Antworten. Während die Gewerkschaft in den Staatsbetrieben noch stark vertreten ist, spielt sie in einer Vielzahl von ausländischen Firmen kaum eine Rolle. Wie würden Sie die gegenwärtige Situation der Gewerkschaft und ihre Zukunft beschreiben?

**Dr. Felix Schmidt:** Auch die Gewerkschaften müssen sich radikal reformieren. Sie werden weiterhin als Erfüllungsgehilfen der Partei angesehen und nicht als Interessenvertreter der arbeitenden Bevölkerung. Sie müssen sich vom Einfluss der Politik lösen und eine ernsthafte Interessenpolitik für ihre Mitglieder und die potenziellen Mitglieder in privaten Unternehmen betreiben. Wenn sie dies erfolgreich bewerkstelligen, wird es ihnen auch gelingen, ihre Mitgliederbasis in den privaten Unternehmen zu erhöhen. Die wilden Streiks haben gezeigt, wie notwendig starke Gewerkschaften in Vietnam sind. Dies sehen die Werktätigen

übrigens genauso wie die Unternehmerseite, die ebenfalls an funktionsfähigen Gewerkschaften als Verhandlungspartner interessiert ist.

Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Einbindung der vietnamesischen Gewerkschaften in die internationalen Strukturen der freien Gewerkschaften. Hierzu kann auch die deutsche Gewerkschaftsbewegung einen Beitrag leisten. Sie kann ihren vietnamesischen Freunden helfen, diesen internationalen Kontakt zu vertiefen und damit eine internationale Solidarität der Werktätigen mit Vietnam zu erzeugen. Ein intensiver internationaler Dialog hilft den vietnamesischen Gewerkschaften, sich vom Einfluss des Staates und der Partei zu befreien und sich zu genuinen Interessenvertretern der Arbeitnehmerschaft zu entwickeln.

Glauben Sie, dass es in nächster Zeit ernsthafte Bestrebungen geben wird, das politische System Vietnams zu demokratisieren?

**Dr. Felix Schmidt:** Vietnam wird noch für längere Zeit ein autoritäres System mit einer Einparteiensherrschaft der KPV bleiben. Eine Öffnung hin zu einem demokratischen Mehrparteiensystem ist

kurzfristig nicht zu erwarten. Zunächst sprechen der nach wie vor niedrige Entwicklungsstand und die traumatische Erfahrung der Kriege mit Amerika und Frankreich dagegen. Wer sich erst seit etwas über 30 Jahren von einem der furchtbarsten Kriege der Weltgeschichte erholt hat, denkt zunächst einmal an sein persönliches wirtschaftliches Wohlergehen und weniger an Demokratie. Solange es für die meisten Vietnamesen weiter ökonomisch bergauf geht, sehen sie keine Notwendigkeit für politische Reformen. Dem Regime wird nach wie vor sehr hoch angerechnet, dass es den Frieden über das Land gebracht hat. Freiheitsrechte werden als nachrangig angesehen, erst einmal möchte jeder ein schönes Moped und ein Dach über dem Kopf haben. Dann kommen weitere Grundbedürfnisse des Lebens, man möchte das Leben und den zunehmenden Wohlstand in Frieden genießen. Dieses kann das gegenwärtige System bieten, deshalb werden demokratische Reformen nur sehr verhalten eingefordert.

Bislang spielt Deutschland bei den ausländischen Direktinvestitionen in Vietnam nur eine untergeordnete Rolle. Welche Vorteile würden sich für deutsche Unternehmen durch ein stärkeres Engagement in Vietnam ergeben?

**Dr. Felix Schmidt:** Es ist erstaunlich, wie wenig deutsche Unternehmen bisher das ungeheure Potenzial Vietnams erkannt haben. Es bestehen hervorragende Rahmenbedingungen für eine exportorientierte Produktion unter stabilen politischen Verhältnissen. Aber mit etwa 85 Millionen konsumhungrigen Menschen ist Vietnam auch ein sehr interessanter einheimischer Markt, der vor allem durch Direktinvestitionen bedient werden kann. Nach Indonesien besitzt Vietnam den zweitgrößten Binnenmarkt in Südostasien, und dieser ist noch weitgehend ungesättigt.

Zugleich sind die Beziehungen zwischen Deutschland und Vietnam hervorragend. Deutschland trägt keine kolonialgeschichtliche Vorbelastung, außerdem hatte die intensive solidarische Kooperation der ehemaligen DDR eine tiefe Freundschaft zwischen den Völkern entstehen lassen, die nun aus vietnamesischer Sicht auf das gesamte Deutschland ausgeweitet ist. Nebenbei sind seinerzeit in der DDR Tausende von Fachkräften ausgebildet worden, die heute für deutsche Investoren zur Verfügung stünden und zudem oft auch noch ein hervorragendes Deutsch sprechen. Dieses Potenzial müssten deutsche Unternehmen noch viel stärker nutzen!

► Wir danken Dr. Felix Schmidt für das Gespräch

Der Vietnamesische Schiffbau

## Drang auf den Weltmarkt



■ Nationaler Stolz Plakat anlässlich der Erfüllung des Zehn-Jahres-Plans von VINASHIN (1996-2006)

Vietnam ist erst seit relativ kurzer Zeit auf der Landkarte der Weltschiffbaunationen vertreten. Vor allem die steigende Zahl der Neubaufträge aus dem Ausland hat dazu geführt, dass sich der Anteil Vietnams an der Weltschiffbauproduktion stetig erhöht. Mit der Förderung von Joint Ventures mit ausländischen Werften und hohen Investitionen in die Schiffbauindustrie verfolgt Vietnam das Ziel, im Jahr 2015 die viertgrößte Schiffbaunation der Welt zu sein.

### *Schiffbau für den Exportmarkt*

Vietnam kann auf eine relativ lange Schiffbautradition zurückblicken, da die Geografie des Landes geradezu ideal für den Warentransport zu Wasser geeignet ist. Das Land verfügt über mehr als 42.000 km Binnenwasserstraßen, über die der Großteil des inländischen Warentransports abgewickelt wird. Dazu kommen noch fast 3.300 km Küste, an der ebenfalls ein nicht unerheblicher Teil des innervietnamesischen Gütertransports stattfindet. An der Küste befinden sich darüber hinaus über 100 Seehäfen, von denen der Tiefseehafen in Haiphong von großer Bedeutung für die Warenketten im südchinesischen Meer ist. Der vietnamesische Schiffbau widmete sich deshalb auch bis vor wenigen Jahren beinahe ausschließlich den heimischen Bedarfen: Die Produktion der Werften beschränkte sich weitestgehend auf Lastkähne sowie kleinere Transport- und Arbeitsschiffe.

Seit Beginn dieses Jahrtausends gewinnt Vietnam als Schiffbaustandort auch international an Bedeutung und konnte im Jahr 2003 erstmals ausländische Neuaufträge aus Großbritannien, Deutschland, Schweden, Dänemark und Japan akquirieren. Vor allem die aus Europa platzierten

Aufträge haben dazu geführt, dass Vietnam in Marktsegmente vordringen konnte, welche bislang hauptsächlich von den drei großen asiatischen Schiffbaunationen Südkorea, Japan und China sowie den europäischen Werften bedient wurden. Dazu gehören Massengutfrachter, kleinere Containerschiffe, Autofrachter oder Tanker. Das Design dieser Schiffe stammt zumeist von den Auftraggebern.

Auch die Ausrüstung dieser Schiffe besteht weitestgehend aus ausländischen Komponenten, welche von den Kunden bestimmt werden. Denn bislang ist die maritime Zulieferindustrie Vietnams unterentwickelt und kann zumeist die Qualitätsanforderungen ausländischer Kunden nicht erfüllen.

Die qualitative Entwicklung von VINASHIN wird sicherlich in erster Linie durch die aus dem Ausland kommenden Aufträge getrieben. Profitieren kann der Konzern allerdings auch stark von der inländischen Nachfrage, welche beinahe ausschließlich durch die staatliche Schifffahrtsgesellschaft VINALINES generiert wird. Im Frühjahr 2007 lag das Auftragsvolumen von VINALINES bei VINASHIN bei insgesamt 64 Schiffen und einem Volumen von 2,8 Mio. dwt. Mit solchen Aufträgen trägt die heimische Nachfrage zur langfristigen Grundausrüstung

der vietnamesischen Werften bei: 19 dieser Schiffe werden zwischen 2007 und 2010 abgeliefert, während die restlichen 45 Schiffe für den Zeitraum von 2010 bis 2015 vorgesehen sind.

Für die Exportbilanz Vietnams spielt dabei der Schiffbau eine nicht unbedeutende Rolle. Während im Jahr 1999 insgesamt 8 Prozent der gesamten Exportumsätze des Landes auf den Schiffbau entfielen, waren es im Jahr 2004 bereits 20 Prozent.

Mit der Ausweitung der Exportaktivitäten strebt Vietnam an, die Umsätze bis zum Jahr 2010 zu vervielfachen. Noch im Jahr 2003 erzielte der vietnamesische Schiffbau einen Gesamtumsatz von 322 Mio. US\$, wovon mehr als 250 Mio. US\$ durch Aufträge aus dem Inland kamen. Der jährliche Umsatz soll bis zum Jahr 2010 über 5 Mrd. US\$ gesteigert werden. Angesichts jährlicher Wachstumsraten des vietnamesischen Schiffbaus von ca. 30 Prozent kann am Erreichen dieses Ziels kaum noch gezweifelt werden.

### *Niedrige Arbeitskosten Der Standortvorteil*

Verglichen mit anderen Wirtschaftsbereichen werden auf den Werften deutlich höhere Löhne gezahlt. Während im öffentlichen Sektor der Mindestlohn von

*Vietnams Schiffbau wächst jährlich um 30 Prozent*



■ Internationale Erfahrung Werftmanager in Südvietsnam

450.000 DONG (20 EURO) gilt, erhalten die Werftarbeiter einen durchschnittlichen Lohn von ca. 2,2 Mio. DONG (ca. 100 EURO) pro Monat. Dabei können die Löhne je nach Werft um bis zu 1 Mio. DONG nach oben oder unten abweichen. Sehr gut ausgebildete Fachkräfte und Ingenieure können dagegen deutlich höhere Gehälter erzielen.

Die Gespräche mit den Werften haben gezeigt, dass es im Allgemeinen ein Süd-Nord-Gefälle bei den Werftarbeiterlöhnen gibt. Arbeit auf einer Werft wird im Süden Vietnams nicht so geschätzt wie im Norden. Aus diesem Grund werden im Süden

*Vietnams Werften haben einen Namen: VINASHIN*

zum Teil höhere Löhne gezahlt, um Fachkräfte zu gewinnen und zu halten.

Wenn auch die Gehälter im vietnamesischen Schiffbau deutlich über dem gesetzlichen Mindestlohn liegen, so ist letzterer doch nicht die entscheidende Richtgröße. Ausschlaggebend für die Attraktivität Vietnams als Schiffbaustandort ist für die internationalen Auftraggeber vor allem die Tatsache, dass die dortigen Arbeitskosten ca. 30 Prozent unter denen Chinas liegen. Inwieweit die Löhne angesichts der günstigen Auftragsentwicklung der vietnamesischen Werften steigen werden, muss abgewartet werden. Denn Vietnam steht nicht nur in Konkurrenz zu China: die Philippinen, deren Schiffbauindustrie sich ebenfalls im Aufbau befindet, kann mit noch niedrigeren Löhnen als Vietnam aufwarten. Solange die Löhne also noch politisch gesteuert werden können, wird der Staat vermutlich versuchen, den Konkurrenzkampf über die niedrigen Löhne zu führen.

Die Reduzierung der Arbeitskosten wird auf den Werften auch mittels des Einsatzes von Saisonarbeitern bzw. Leiharbeitern betrieben. Auf einigen der besuchten Werften waren durchschnittlich bis zu 1.000 dieser Saisonarbeiter beschäftigt. Dem Gesetz nach müssen diese

Beschäftigten zwar die gleichen Löhne erhalten wie die Stammbeschäftigten. Allerdings entfallen nach Auskunft der Werftvertreter für den Arbeitgeber die Lohnnebenkosten, wie die Beiträge zur Kranken- und Sozialversicherung. Auch kommen sie nicht in den Genuss von zusätzlichen Gratifikationen, welche in den Tarifverträgen den fest angestellten Werftarbeitern vorbehalten sind.

### *Werftentiger* Die Vietnam Shipbuilding Industry Corporation (VINASHIN)

Die vietnamesische Schiffbauindustrie wird im Wesentlichen durch die Vietnam Shipbuilding Industry Corporation (VINASHIN) repräsentiert, welche zu den 20 größten Unternehmen Vietnams gehört und sich in staatlichem Eigentum befindet. Daneben existieren noch weitere Werften, welche jedoch nicht auf den internationalen Markt ausgerichtet sind, sondern den heimischen Markt bedienen. Diese Werften gehören der vietnamesischen Reederei VINALINES (Vietnam Shipping Lines), dem Verteidigungs- oder dem Fischereiministerium.

Der VINASHIN-Konzern wurde im Jahr 1996 gegründet und umfasst insgesamt 20 Werften

und 32 weitere – z.T. schiffbaubezogene – Unternehmen. Doch auch im Bausektor und auf dem Gebiet der Versorgungstechnik sind die zu VINASHIN gehörenden Unternehmen engagiert. Auf den VINASHIN-Werften, die sowohl den Neubau- als auch im Reparatursektor abdecken, arbeiten ca. 17.000 Menschen. Die herausragende Rolle von VINASHIN für den gesamten Schiffbau Vietnams wird dadurch deutlich, dass über 70 Prozent der vietnamesischen Schiffbauproduktion auf VINASHIN entfallen. Der Bau der für den Export bestimmten Schiffe findet sogar zu mehr als 90 Prozent auf den VINASHIN-Werften statt. Im Mai 2007 wies das Auftragsbuch von VINASHIN ein Volumen von 10 Mrd. US\$ auf, und enthielt Aufträge bis in das Jahr 2012 hinein – 65 Prozent der Aufträge sind für den Export bestimmt.

Die Aktivitäten des VINASHIN-Konzerns werden aus der Zentrale in Hanoi gesteuert. Dies gilt vor allem für die Investitionen, welche für den Ausbau der Werften vorgesehen sind. Die Auftragsakquise erfolgt dagegen nach dem gleichen Muster, wie es beispielsweise auch bei der niederländischen Damen Shipyard Group im Zusammenhang mit deren osteuropäischen Werften praktiziert wird. Ein Großteil der Aufträge wird zwar durch die Hanoier Zen-



*Ausländische Werften entdecken Vietnam als Produktionsstandort*

**Internationale Schlüsselaufträge für VINASHIN**

Auftrags- eingang	Auftraggeber	Anzahl der bestellten Schiffe	Schiffstyp
2002	Craig Investment Ltd (UK)	6	53.000 dwt Handymax Massengutfrachter
2004	Craig Investment Ltd (UK)	10	53.000 dwt Handymax Massengutfrachter
2005	MPC (D)	4 (+4 Optionen)	700 TEU Containerschiff
2005	MPC (D/Canada)	2 (+4 Optionen)	2.500 dwt Mehrzweckschiff
2005	Briese Schifffahrts GmbH (D)	10	3.300 dwt Mehrzweckschiff
2005	Midland Shipping (CND)	4	4.800 dwt Frachtschiff
2005	Midland Shipping (CND)	10	5.190 dwt Frachtschiff
2006	Hoegh Autoliner	8	Autofrachter mit je 6.900 Stellplätzen
2006	Ray Car Carrier Ltd (Israel)	8	Autofrachter mit je 4.500 Stellplätzen
2007	Unbekannt (Japan)	3	8.700 dwt Frachtschiff
2007	Unbekannt (Dänemark)	10	4.600 Frachtschiff



## VINASHIN-Entwicklungsplan von 2001 bis 2010

1. Ha Long Shipyard: Modernisierung der Werft bis Ende 2005, um Schiffe bis zu 30.000 dwt bauen zu können.
2. Nam Trieu Shipyard: Ausbau der Werft für die Produktion von Schiffen bis zu 50.000 dwt bis Ende 2005.
3. Saigon Shipbuilding Industry Company: Modernisierung der Werft für die Reparatur von Schiffen bis zu 15.000 dwt bis Ende 2010.
4. Saigon Shipbuilding and Marine Industry Company: Modernisierung der Werftanlagen für den Neubau von Schiffen bis zu 5.000 dwt bzw. die Reparatur von Schiffen bis zu 20.000 dwt bis Ende 2005.
5. Bach Dang Shipyard: Umbau der Werft für die Reparatur und den Neubau von Schiffen bis zu 20.000 dwt. bis Ende 2005.
6. Pha Rung Shipyard: Ausbau der Werft für den Neubau und die Reparatur von Schiffen bis zu 10.000 dwt bis Ende 2010.
7. Can Tho Shipyard: Modernisierung der Werft für den Neubau von Schiffen bis zu 1.000 dwt und die Reparatur von Schiffen bis zu 5.000 dwt bis Ende 2005.
8. Song Han Shipyard: Erweiterung der Anlagen für den Neubau von Schiffen bis zu 10.000 dwt bis Ende 2010.
9. Nam Ha Shipyard: Modernisierung der Werft bis Ende 2005, um Schiffe bis zu 1.000 dwt produzieren zu können
10. Tam Bac Shipyard: Modernisierung der Werft für den Spezialschiffbau (bis zu 400 dwt) wie Schnellboote oder kleine Passagierschiffe bis Ende 2005.
11. Hai Duong Shipyard: Ausbau der Werft für den Neubau von Schiffen bis zu 1.000 dwt bis Ende 2005.
12. CK 76 Shipyard: Erweiterung der Anlagen für den Neubau von Schiffen bis zu 3.000 dwt bis zum Jahr 2005.
13. Cai Lan: Neubau eines Walzwerks für die Produktion von Stahlplatten zwischen 5 und 50 mm bis Ende 2005.
14. Ca Mau Shipyard: Neubau der Werft für den Bau von Schiffen bis 5.000 dwt bis Ende 2010.
15. Nghi Son Shipyard: Neubau einer Werft für die Reparatur und die Abwrackung von Schiffen bis zu 100.000 dwt bis Ende 2010.
16. Dung Quat Shipyard: Errichtung einer neuen Werft für die Reparatur und den Neubau von Schiffen bis zu 100.000 dwt bis Ende 2010.
17. Long Son Shipyard: Neubau einer Werft für den Bau und die Reparatur von Schiffen bis 50.000 dwt bis Ende 2010.
18. Errichtung der An Hong Shipbuilding Industry Zone in Hai Phong bis Ende 2010. Dort sollen Dieselmotoren bis zu 6.000 PS, Anker, Schiffselektronik, Kondensatoren, Navigationsinstrumente und Conatiner produziert werden.
19. Modernisierung des Shipbuilding Science and Technology Institute bis Ende 2005 um Schiffe bis zu 100.000 dwt konstruieren zu können.

(Quelle: VINASHIN)

trale von VINASHIN organisiert, gleichwohl ist es den einzelnen Werften erlaubt, selbstständig mit Kunden über Aufträge zu verhandeln. Die einzelnen Standorte sind jedoch verpflichtet, etwaige eigene Verträge der Konzernzentrale mitzuteilen, da die Kapazitätsplanung für den gesamten Konzern von dort aus organisiert wird.

### Zukunftsprogramm Der Zehn-Jahres-Plan für die Schiffbauindustrie

Im Rahmen der Industrialisierungsstrategie Vietnams spielt der Schiffbau eine zentrale Rolle und profitiert dadurch auch von einer enormen politischen wie finanziellen Unterstützung durch den Staat. Durch die angestrebte Erweiterung der Schiffbaukapazitäten und den Umbau des staatlichen Schiffbaukonzerns VINASHIN sollen industrielle Kernkapazitäten aufgebaut werden, die auch in weitere Sektoren ausstrahlen, um damit die Entwicklung einer diversifizierten Industriestruktur zu befördern. Der Restrukturierungs- und Modernisierungsplan für den VINASHIN-Konzern aus dem Jahr 2001 ist in drei Phasen unterteilt:

#### Phase 1: Von 2001 bis 2002:

- In diesem Zeitraum waren die Werften bereits in der Lage, Neubauten bis zu einer Größe

von 12.000 dwt zu realisieren. Durch den weiteren Ausbau der Werften in dieser ersten Phase des Modernisierungsplans konnten Neubauten bis zu 30.000 dwt und Reparaturen von Schiffen mit bis zu 400.000 dwt ermöglicht werden.

#### Phase 2: Von 2003 bis 2005:

- In diesem Zeitraum konzentrierte man sich sowohl auf den Ausbau der bestehenden als auch auf den Neubau von Werften. Dadurch sind Schiffneubauten von bis zu 100.000 dwt durchführbar geworden. Zudem wurde in der zweiten Phase die Produktion weiter diversifiziert, um in Eigenregie Dieselmotoren mit bis zu 6.000 PS oder Aufbauten für Ölplattformen und Tanker herstellen zu können.

#### Phase 3: Von 2006 bis 2010:

- Bis zum Ende des Jahrzehnts, so das erklärte Ziel, soll der vietnamesische Schiffbau durch weitere Investitionen in die Lage versetzt werden, auf dem gleichen technologischen Niveau produzieren zu können wie die anderen ASEAN Schiffbaunationen Japan oder Südkorea. Bis 2010 soll dabei auch der Anteil der Schiffszulieferungen, wel-

che aus Vietnam selbst stammen, deutlich erhöht werden.

Dabei soll sich der vietnamesische Schiffbau in Zukunft in drei Regionen des Landes konzentrieren. Im Norden des Landes – in Quang Ninh, Haiphong und Hanoi – sollen zehn Werften modernisiert und erweitert sowie sieben Zulieferfirmen angesiedelt werden. Bei dem geplanten Schiffbaukomplex in Dung Quat in Mittelvietnam sollen neun Werften modernisiert und eine neue Werft aufgebaut werden, um dort zukünftig Tanker bis zu 100.000 dwt fertigen zu können. Der Neubau der Werft in Dung Quat wird auf ca. 100 Mio US\$ geschätzt und wird durch chinesische Kredite finanziert. Zusätzlich sollen im Süden des Landes jeweils vier Werften modernisiert bzw. neu gebaut werden.

Die Dimensionen der Vorhaben sind erstaunlich. Allein der 600 Hektar große Xoi Rap Industriepark soll Platz für 40 chinesische Firmen schaffen, die dort Investitionen in Höhe von 1 Mrd US\$ tätigen und später ca. 100.000 Menschen beschäftigen werden. Reserviert sind in dem Industriepark auch 246 Hektar für VINASHIN, um dort weitere 10.000 Menschen auf einer neuen Werft beschäftigen zu können.

Hinzu kommen 200 Hektar für

koreanische Werften. Deren Investitionsvolumen beträgt 300 Mio. US\$ und soll Arbeitsplätze für ca. 5.000 Menschen schaffen.

Ein weiteres Beispiel für den strategischen Ausbau der Werftindustrie ist der Anfang Mai 2007 gestartete Bau des Schiffbaukomplexes im Mekong-Delta in der Region Hau Giang. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 106 Mio. US\$, wovon VINASHIN ca. 70 Mio. US\$ übernimmt. Die dort auf 290 Hektar entstehende Werft wird Schiffe bis zu 70.000 dwt bauen können, während auf dem gleichen Gelände eine Fabrik zum Bau von Containern, eine Schiffsmotorenfabrik, Hafenanlagen sowie ein Kraftwerk errichtet werden.

Parallel dazu werden zur Zeit in den benachbarten Regionen Ca Mau, Kien Giang und Long ebenfalls neue Werften errichtet, die für Schiffsneubauten zwischen 20.000 und 100.000 dwt konzipiert sind.

Die Attraktivität Vietnams als Schiffbaustandort wird belegt durch die jüngsten Ankündigungen weltweit führender Schiffbaukonzerne, dort eigen Schiffbaukapazitäten aufzubauen. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Hyundai-VINASHIN Shipyard, der größten Werft Vietnams, in der Region Khanh Hoa wird die japanische STX Shipbuilding Co.

Ltd. über 500 Mio US\$ zum Bau einer neuen Werft investieren. Auch die Errichtung eines Stahlwerks durch die südkoreanische POSCO-Gruppe für 1,5 Mrd. US\$ wurde dort in Angriff genommen. Die Jahreskapazität dieses Werks wird 4 bis 8 Mio. Tonnen betragen.

In Haiphong wird die niederländische Damen Shipyards Group im Rahmen eines Joint Ventures mit VINASHIN eine neue Werft aufziehen, um dort Spezialschiffe (Arbeitsschiffe, Schlepper, Offshore-Schiffe) bis zu 10.000 dwt produzieren zu können.

In Vung Tau wird die norwegische Aker Yards in Kooperation mit der aus Singapur stammenden Amanda-Gruppe ebenfalls eine neue Werft aufbauen. Aker wird mit ca. 16 Mio US\$ mehr als 70 Prozent des Investments übernehmen und hat für die Werft bereits Aufträge für Schiffe in Höhe von 250 Mio. US\$ buchen können. Die Ablieferung der ersten Schiffe ist für 2010 geplant.

### **Entwicklungshemmnisse Fehlende Zulieferindustrie und Fachkräftemangel**

Während Vietnam mit ungeheurem Tempo in den vergangenen Jahren seine Werftindustrie aufgebaut hat, konnte sich bislang

### *Strategische Kooperationen mit internationalen Schiffbaukonzernen*



■ Produktionsproblem Fachkräftemangel  
bremst die Produktion

noch keine diversifizierte Zulieferindustrie etablieren. Bislang stammen lediglich 30 Prozent der Materialien eines Schiffes aus Vietnam, der Rest wird aus dem Ausland – und hier zu einem großen Teil aus Europa – importiert. Dieses Verhältnis möchte die Staatsführung bis Ende 2010 umkehren, so dass dann bis zu 70 Prozent der Zulieferungen für ein in Vietnam gebautes Schiff aus dem Lande selbst stammen. Durch diese angestrebte Vertiefung der Wertschöpfungskette würde Vietnam stark profitieren, denn allein im Jahr 2006 bezog die NASICO Werft Zulieferungen aus Deutschland in Höhe von 100 Mio. US\$.

Die vietnamesische Regierung wirbt deshalb aktiv bei ausländischen Zulieferunternehmen darum, in Vietnam Produktionsstätten aufzubauen. Diese werden vorrangig in so genannten Exportförderzonen oder Industriezonen gegründet, in denen die Erschließung des Geländes vom Staat übernommen wird und die Unternehmen weitere vergünstigte Bedingungen erhalten.

Für die weitere Entwicklung des vietnamesischen Schiffbaus ist jedoch nicht nur der Aufbau einer angemessenen Zuliefererstruktur erforderlich. Die Werften klagen bereits heute über einen signifikanten Mangel an gut aus-

gebildeten Fachkräften. Insbesondere die Werften im Süden Vietnams sehen die Hauptursache für den Mangel an Fachkräften darin, dass der Schiffbau als körperlich anspruchsvolle Tätigkeit kein hohes Ansehen bei der Bevölkerung genießt. Statt auf den Werften werden Beschäftigungsmöglichkeiten bei ausländischen Unternehmen der Elektronik- oder Bekleidungsbranche gesucht. Dort sind oftmals nicht nur die Löhne höher, auch das Image dieser Firmen ist deutlich besser.

Die südvietnamesischen Werften sind deshalb auf die Zuwanderung von Arbeitern aus Nordvietnam angewiesen, die auf vielen Schiffbaustandorten bis zu 70 Prozent der Belegschaft ausmachen.

Die Ausbildung im Schiffbau findet generell auf den Werften statt. VINASHIN betreibt zusätzlich vier große Berufsschulen, in denen die Nachwuchskräfte für die unterschiedlichen Gewerke auf den Werften ausgebildet werden. Im Ingenieurbereich arbeitet der Werftkonzern eng mit der Maritimen Universität in Hai-phong zusammen, an der insgesamt 3.000 Studenten in diversen schiffbautechnischen Studiengängen eingeschrieben sind. Die Werften konnten in den letzten Jahren außerdem internationale Kooperationsabkommen schlie-

ßen, die ebenfalls dazu beitragen, den Arbeitskräftebedarf der Werften zu decken.

So kooperiert das japanische Unternehmen Mitsui mit der maritimen Universität in Hai-phong und bietet mit ihr gemeinsam ein Drei-Jahres-Programm an, in deren Rahmen Studenten für einen längeren Zeitraum in Japan arbeiten und dort fortgebildet werden.

Erst im Mai 2007 unterzeichneten das vietnamesische Ministerium für Planung und Investitionen und die norwegische Regierung ein schiffbauspezifisches Trainingsprogramm.

Ziel dieser Maßnahme ist es, neue Fachkräfte in Vietnam auszubilden und das Qualifikationsniveau der Werftarbeiter zu erhöhen, um internationalen Qualitätsstandards entsprechen zu können. Das Programm läuft bis 2010 und umfasst ein Volumen von insgesamt 4 Mio. US\$. Knapp die Hälfte wird durch die norwegische Regierung finanziert, während die Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas, Hoegh Autoliners (Auftraggeber für in Vietnam gebaute Autofrachter) und die Firma Jotun Paint die verbleibenden Mittel aufbringen.

Dieses Engagement verdeutlicht das Vertrauen, dass Vietnam als Schiffbaustandort der Zukunft entgegengebracht wird.

## Kapitalbedarf

### Investitionen durch Anleihen

Die Pläne zum Ausbau der Schiffbauindustrie erfordern einen erheblichen Kapitalbedarf, den Vietnam nur zu einem geringen Teil aus eigener Kraft decken kann. Aus diesem Grunde legte die vietnamesische Regierung im Jahr 2005 erstmals eine internationale Anleihe in Höhe von 750 Mio. US\$ auf, welche ausschließlich für Investitionen in den Schiffbau bestimmt sind. Bis Mai 2007 konnte VINASHIN aus dieser Anleihe etwas mehr als 730 Mio. US\$ für die Restrukturierung der Werften verwenden.

Insgesamt wurden daraus 180 unterschiedliche Projekte finanziert. 50 Prozent der Summe entfielen auf die Modernisierung und den Neubau von Werften, 30 Prozent flossen in die Zulieferindustrie wie die Stahl bzw. – Motorenproduktion. Dazu gehört auch der Aufbau einer Containerfabrik mit einer Produktionskapazität von 30.000 Standardcontainer pro Jahr. Die restlichen 20 Prozent der Mittel wurden für den Ausbau der heimischen Handelschiffsflotte verwendet. Anfang 2007 waren bereits zwei Drittel der Investitionsvorhaben abgearbeitet.

Im Herbst 2007 wird die vietnamesische Regierung eine weitere



■ *Export als Quantensprung* Vorstoß auf den internationalen Markt

internationale Anleihe in Höhe von 1 Mrd. US\$ auflegen. Auch hiervon wird die vietnamesische Schiffbauindustrie profitieren, denn ca. 240 Mio. US\$ sind für den Ausbau der Flotte von VINALINES (Vietnam Shipping Lines) vorgesehen. Somit kann VINASHIN mit weiteren Millionen US\$ rechnen, denn VINALINES lässt seine Schiffe ausschließlich bei VINASHIN produzieren. Die restlichen Mittel der Anleihe sind dem Bau einer Ölraffinerie in Dung Quat (700 Mio. US\$) und eines Wasserkraftwerks (60 Mio US\$) gewidmet.

### Notwendige Infrastruktur

#### Energie für die Werften

Die Wachstumspläne von VINASHIN erfordern von der Werftengruppe auch Investitionen in den Energiebereich, denn die bestehenden Strukturen reichen nicht aus, die existierenden und vor allem die neuen Werften mit dem nötigen Strom zu versorgen

Einzelne Werften berichten über zeitweilige Stromausfälle, die die Produktion erheblich stören können. Bis 2015 sollen deshalb ca. acht Milliarden US\$ in neue Kraftwerksanlagen mit einer Gesamtleistung von 8.000 MW investiert werden. Der Großteil des steigenden Energieverbrauchs soll durch den Bau von 13 konventionellen Kohlekraftwerken gedeckt werden. Für die dezentrale Stromversorgung vor Ort sind zudem 19 Generatoren geplant. Doch auch in regenerative Energien will VINASHIN investieren. Vorgesehen ist der Bau eines Wasserkraftwerks sowie die Installation von 40 Windkraftträdern mit einer Leistung von je 600 KW/h.

Die Größenordnung dieser vorgesehenen Investitionen in Kraftwerksanlagen für VINASHIN wird erst deutlich, wenn man berücksichtigt, dass der vietnamesische Stromkonzern EVN im Zeitraum von 1996 bis 2007 ebenfalls ca. 8.000 MW zusätzlich bereitstellen konnte. ◀

**Jutta Blankau im Gespräch**

## »Vietnam wird Deutschland im Schiffbau überholen«

*Die europäischen Werften müssen sich auf die Konkurrenz aus Vietnam einstellen. Die Dynamik der vietnamesischen Schiffbauindustrie darf jedoch nicht über noch existierende Defizite bei Qualität und Arbeitsbedingungen hinwegtäusche.*

*Vietnam stößt in europäische Marktsegmente vor*

Frau Blankau, im Januar 2007 hat die IGM Bezirk Küste eine Delegationsreise nach Vietnam durchgeführt. Was war das Ziel dieser Reise?

**Jutta Blankau:** *In der Diskussion über die Zukunftsperspektiven des deutschen bzw. europäischen Schiffbaus wird immer wieder auf die stark wachsenden Schiffbaukapazitäten vor allem im südostasiatischen Raum hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird vor allem auf die Entwicklungen in China hingewiesen. Doch auch in Vietnam entstehen immer neue und größere Werften. Anders als im Falle Chinas gibt es über die Strukturen und Entwicklungen des vietnamesischen Schiffbaus kaum Informationen. Diese Lücke wollten wir schließen, denn nur so kann die Debatte über die Konsequenzen für unsere Werften sinnvoll geführt werden.*

Wie ist man Ihnen denn in Vietnam begegnet?

**Jutta Blankau:** *Unsere Delegation war die erste dieser Art und wurde sehr herzlich aufgenommen. Deutlich wurde überall, wie stolz die Vietnamesen auf die Entwicklung ihres Landes im Allgemeinen und der Schiffbauindustrie im Besonderen sind. Bei den Besuchen auf den Werften wurden Gespräche sowohl mit dem Management als auch mit den Vertretern der Gewerkschaft geführt. Außerdem konnten wir alle Werften besichtigen, so dass wir uns einen guten Überblick über die dortige Werftindustrie verschaffen konnten.*

Ist denn die Entwicklung des Schiffbaus in Vietnam ähnlich bedrohlich für die europäischen Werften, wie z.B. im Zusammenhang mit China immer wieder behauptet wird?

**Jutta Blankau:** *Die Vertreter des vietnamesischen Schiffbaukonzerns VINASHIN haben uns erklärt, dass Vietnam spätestens im Jahr 2015 die Nr. 4 im asiatischen Schiffbau sein will. Das ist eine äußerst*

*höfliche Formulierung, bedeutet dies doch gleichzeitig, dass Vietnam auch weltweit den vierten Platz einnehmen will, den bislang noch Deutschland inne hat. Die Strategie ist ausdrücklich auf den Bau von Schiffen für den Export ausgerichtet.*

*Das bedeutet, dass Vietnam mittelfristig in Marktsegmente vorstoßen wird, in denen bislang auch europäische und insbesondere deutsche Werften aktiv sind. Bereits heute bauen die Vietnamesen Handelsschiffe nach europäischem Design für Auftraggeber aus Dänemark, Deutschland oder Großbritannien. Ähnlich wie im Falle Chinas stellt sich dann die Frage, wie lange die europäischen Werften angesichts der Unterschiede bei den Produktionskosten noch mit Vietnam um Aufträge für konventionelle Handelsschiffe wie Bulker oder Containerschiffe mittlerer Größe konkurrieren können.*

Ist es denn aus Ihrer Sicht realistisch, das Vietnam zur Nr. 4 im

Weltschiffbau aufsteigen wird?

**Jutta Blankau:** Aufgrund der Eindrücke, die wir auf den besuchten Werften gewinnen konnten, kann man nicht ernsthaft daran zweifeln. Beinahe jede Werft ist zur Zeit damit beschäftigt, mindestens eine neue, größere und modernere Werft zu bauen. Und selbst auf den bestehenden Werften hat man eher das Gefühl, sich auf einer Baustelle zu bewegen, denn wo man hinschaut, werden die Areale erweitert und neue Dockanlagen installiert. Die vietnamesische Schiffbauindustrie ist ein wichtiger Bestandteil der Industrialisierungsstrategie des Landes und kann sich deshalb der politischen und finanziellen Unterstützung durch den Staat bei der Erreichung ihrer Ziele gewiss sein.

Woher stammt das Geld für den Ausbau der vietnamesischen Werften?

**Jutta Blankau:** Wie gesagt, der Staat betrachtet den Schiffbau als eine strategische Industrie für den Weg Vietnams zur Industriena-tion. Deshalb werden auch staatliche Investitionen gezielt in diesen Sektor gelenkt. Allerdings sind die eigenen finanziellen Ressourcen auch begrenzt, so dass Vietnam auch die Möglichkeit nutzt, mit Hilfe internationaler Anleihen Kapital für die Schiffbauindustrie zu gewinnen.

Darüber hinaus ermöglichen die marktwirtschaftlichen Reformen

Vietnams es auch ausländischen Unternehmen, z.B. in Form von Joint Ventures in den Schiffbau des Landes zu investieren. Bestes Beispiel hierfür ist die Hyundai-VINASHIN Werft in Na Thrang, die heute die größte Reparaturwerft in der Region ist und von deren Know-How auch die anderen VINASHIN-Werften profitieren. Kurz nach unserem Besuch haben auch die europäischen Werftkonzerne AKER Yards und Damen Shipyards Group angekündigt, sich im Rahmen von Joint Ventures in Vietnam zu engagieren.

Aber wie ist es um die Qualität der in Vietnam gebauten Schiffe bestellt? Haben da die Europäer ernsthaft etwas zu befürchten?

**Jutta Blankau:** Die besuchten Werften entsprechen nur zum Teil europäischen Standards. Daneben existieren noch viele Werften, die technisch rückständig sind und mit alten oder maroden Anlagen produzieren. Die für europäische Auftraggeber gefertigten Schiffe werden nach europäischen Bauplänen gefertigt, wobei die Werften auch von der Unterstützung durch internationale Klassifizierungsgesellschaften profitieren. Dieser »Know-How-Transfer« führt zu einer kontinuierlichen Verbesserung bei der Qualität.

Sicherlich gibt es noch Qualitätsunterschiede zwischen Vietnam und Europa. Diese sind aber nicht



■ Verständnis für das Andere Gespräche bei MOLISA



■ Austausch unter Gewerkschaftern Besuch bei der VGCL



■ Warmly welcome Die IG Metall-Delegation stieß überall auf offene Türen

*Die VINASHIN-Werften*

## Zwischen Tradition und Moderne

Während der Delegationsreise konnten insgesamt sieben Werften des VINASHIN-Konzerns besucht werden. Die Gespräche, aber auch die Besichtigungen der Werftanlagen bestätigten den Eindruck, den man aus der Berichterstattung über den vietnamesischen Schiffbau bekommen muss: Die bestehenden Werften wachsen, neue und größere Werften werden aus dem Boden gestampft. Traditionelle, eher an Manufakturen erinnernde Werften existieren neben Werften mit modernen Produktionsanlagen nach westlichem Standard.

Diese Parallelität von Tradition und Moderne herrscht auch im Management der Werften vor. Dies ist jedenfalls der Eindruck, den man aus den Gesprächen gewinnen musste, und der an dieser Stelle kurz erwähnt werden soll: Die Werftchefs gehören zumeist der kommunistischen Nomenklatura an und kommen nicht aus der Schiffbaubranche, vertreten konsequent die Staatsdoktrin, äußern sich nur zurückhaltend

gegenüber dem marktwirtschaftlichen Kurs der Regierung. Dagegen muss man den Eindruck gewinnen, dass der Schiffbau – insbesondere auf den moderneren Werften – vom mittleren Management organisiert und gesteuert wird. Diese Vertreter haben eine Ausbildung im Schiffbau absolviert, zumeist auch ein Schiffbaustudium abgeschlossen und verfügen darüber hinaus auch über Erfahrungen auf ausländischen Werften. Während der offiziellen Gespräche hielten sich diese Werftmanager zumeist im Hintergrund, während die offiziellen Werftchefs auf die Fragen der Delegation antworteten. Erst bei dem obligatorischen »come together« im Anschluss des offiziellen Teils des Besuchs waren Gespräche mit ihnen möglich. Auffällig dabei war nicht nur, dass diese Werftvertreter zumeist über sehr gute Englischkenntnisse verfügen. Sie waren auch an der Situation der Schiffbauindustrie in Europa interessiert, stellten Fragen nach den Arbeitsbeziehungen in Deutschland und wollten die Einschätzung der Delegationsteilnehmer hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Weltschiffbaus erfragen. ◀



so gravierend, als dass sie nicht innerhalb kurzer Zeit aufgeholt werden können.

Profitieren denn auch die Werftbeschäftigten von dieser beeindruckenden Entwicklung?

**Jutta Blankau:** Die Situation der Beschäftigten in Vietnam ist nicht vergleichbar mit der in Deutschland: Es existieren keine Tarifverträge, die den Namen wirklich verdienen. Die Menschen auf den Werften haben eigentlich auch keine Möglichkeit, ihren Interessen Ausdruck zu verleihen. Streiks sind faktisch verboten und Vereinbarungen zwischen Unternehmensgewerkschaft und Management gehen zumeist über die gesetzlichen Mindeststandards nicht hinaus.

Zur Verbesserung der individuellen Einkommens bleibt den Beschäftigten eigentlich nur, zu einem Unternehmen zu wechseln, welches höhere Löhne zahlt. Doch um den Lohnkostenvorteil Vietnams gegenüber Europa, aber auch China, Südkorea und Japan aufrecht zu erhalten, werden die vietnamesischen Werften auch weiterhin bemüht bleiben, die Löhne niedrig zu halten.

Das lässt ja nicht gerade Optimismus aufkommen: konkurrenzlos niedrige Arbeitskosten, politische und finanzielle Unterstützung durch den Staat, »Know-How-Transfer« von Euro-

pa Richtung Vietnam. Wie sollen die europäischen Schiffbauer denn der Entwicklung in Vietnam begegnen?

**Jutta Blankau:** Die gescheiterten Verhandlungen der EU mit China über verbindliche Regelungen hinsichtlich des Schiffbaus im Rahmen von OECD und WTO haben gezeigt, dass auf diesem Wege nichts Substantielles zu erreichen ist. Auch die Debatten über den Schutz geistigen Eigentums sind angesichts der starken Arbeitsteilung und der internationalen Verflechtungen im Schiffbau nicht zielführend. Statt dessen muss sich Europa auf seine Stärken besinnen und diese gezielt fördern. Das heißt für den Schiffbau, dass vor allem daran gearbeitet werden muss, den technologischen Vorsprung gegenüber Vietnam beizubehalten oder auszubauen.

High-Tech-Schiffe wie z.B. RoRo- oder RoPax-Fähren, Kreuzfahrtschiffe, Yachten oder Marineschiffe sucht man in Vietnam noch vergeblich. Hier nehmen die Europäer immer noch die führende Position im Weltmarkt ein. Diese wird nur zu halten sein, wenn stärker als bislang in innovative Technologien und die Ausbildung der Beschäftigten investiert wird. Die Stärke der europäischen Werften ist es ja gerade, dass sie innovative Schiffstypen entwickeln und flexibel auf die Nachfrage am Markt reagieren können.

Kann die Gewerkschaft dabei

auch eine Rolle spielen?

**Jutta Blankau:** Das tut sie ja schon. Bestes Beispiel hierfür ist das von CESA entwickelte und vom EMB und der IG Metall unterstützte Programm Leadership 2015, welches auf europäischer Ebene gemeinsam von Arbeitgebern und Gewerkschaften entworfen wurde. Aber als Gewerkschaft kümmern wir uns auch um die Arbeitsbedingungen der Menschen. Und beim Vergleich Vietnams mit Deutschland oder Europa muss man auch immer die Bedingungen thematisieren, unter denen die Menschen arbeiten müssen.

Der europäische Schiffbau hat unter fairen weltweiten Wettbewerbsbedingungen eigentlich nichts zu befürchten. Doch zu den fairen Wettbewerbsbedingungen gehören auch vergleichbare Arbeitsbedingungen. Auch aus diesem Grunde haben wir mit den vietnamesischen Gewerkschaftskollegen über Fragen wie Tarifverträge, Streikrecht oder politische Unabhängigkeit diskutiert.

Das Interesse auf vietnamesischer Seite am deutschen System der Arbeitsbeziehungen war sehr erfreulich. Wir hoffen, den Austausch mit den Kollegen verstetigen zu können, um somit auch einen Beitrag zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der vietnamesischen Werftbeschäftigten leisten zu können. ◀

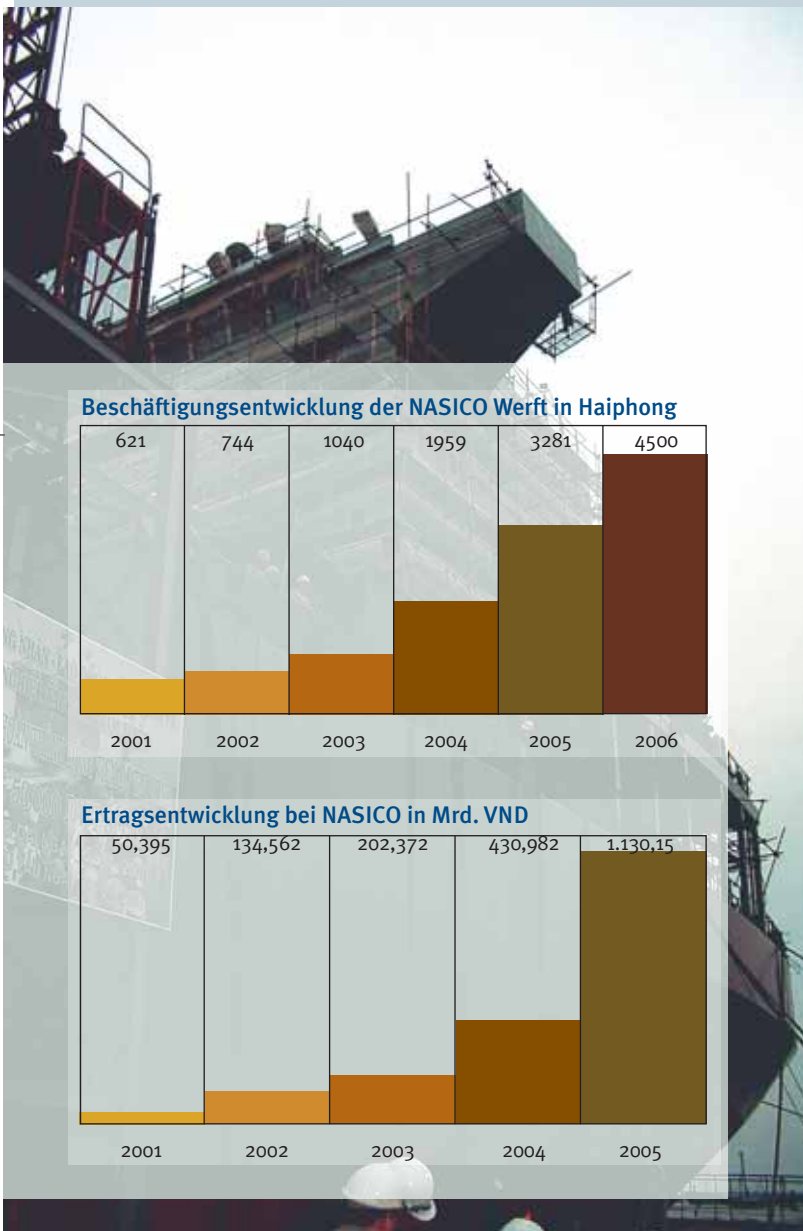
Vietnam will auch in Zukunft den Lohnkostenvorteil wahren

Gewerkschaften müssen sich um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen kümmern

Werften im Wandel

# Modernisierung als Programm

Sieben Werften wurden von der IG Metall-Delegation besucht. Die Unterschiede hinsichtlich der technologischen Ausrüstung und der Arbeitsorganisation sind zwar beträchtlich, doch alle Werften haben das gleiche Ziel: Modernisierung und Wachstum



### Nam Trieu Shipbuilding Industry Company – NASICO (Haiphong)

Die Werft im Norden Vietnams ist eine der größten Werften der VINASHIN-Gruppe und zählt auch zu den modernsten in Vietnam. Nicht umsonst ist die Werft auch am Bau unterschiedlicher Exportaufträge beteiligt.

Die Produktion für den internationalen Markt begann im Jahr 2002 mit dem Auftrag für sechs 53.000 dwt Doppelhüllen-Massengutfrachter für einen britischen Auftraggeber. Daran schlossen sich Aufträge für 700 TEU Containerschiffe für die deutsche MPC-Gruppe, 56.200 dwt Frachter für Japan sowie Autofrachter für die norwegische Firma PCTC an.

Erklärtes Ziel der 1966 gegründeten Werft ist es, mittelfristig die bedeutendste Werft Vietnams zu werden. Analog zum staatlichen Modernisierungsplan für VINASHIN hat auch NASICO einen zweistufigen Entwicklungsplan aufgelegt. In der ersten Phase, die 2005 endete, konzentrierten sich die Investitionen (100 Mio US\$) auf neue Dockanlagen und Slipways (bis zu 70.000 Tonnen), um

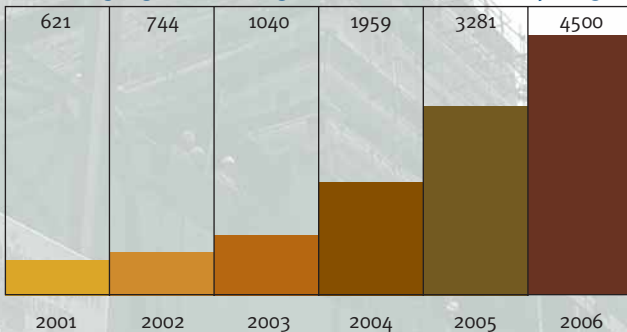
in der Lage zu sein, Schiffe bis zu 50.000 fertigen zu können. Dazu wurde eine Produktionsanlage für Schweißelektroden und Kabel mit einer Jahreskapazität bis zu 8.500 Tonnen installiert.

In der zweiten Phase (2006 bis 2010) sind Investitionen in Höhe von 300 Mio. US\$ vorgesehen, z.B. für die Erweiterung des Werftgeländes um 100 Hektar und die Errichtung einer Dockanlage für den Bau von Schiffen bis zu 100.000 dwt.

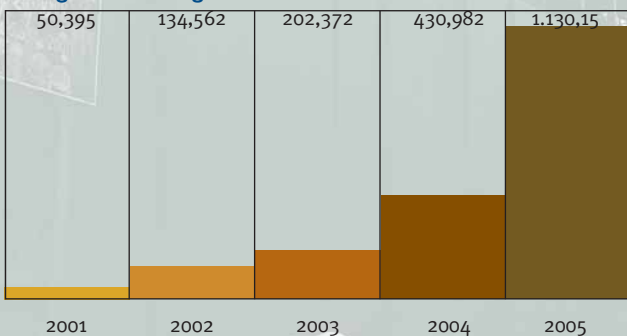
NASICO steht zudem weiteren Werften in Zentralvietnam (Ben Thuy Shipyard, Phu Yen Shipbuilding Industry Corp., Quang Binh Shipbuilding Industry Corporation) bei der Modernisierung der dortigen Produktionsanlagen zur Seite, indem es dafür Dockanlagen und ähnliches produziert.

Die NASICO Werft entspricht in ihrer Anlage dem Konzept der Kompaktwerft und verfügt mit einem 300 Tonnen Kran über einen der größten Kräne in Vietnam. Auch in den einzelnen Fertigungsbereichen entspricht die Werft durchaus westlichen Standards – ein Ergebnis der umfangreichen Investitionen in den letzten Jahren.

Beschäftigungsentwicklung der NASICO Werft in Haiphong



Ertragsentwicklung bei NASICO in Mrd. VND



Das Durchschnittseinkommen der Mitarbeiter von NASICO beträgt ca. 3,5 Mio. VND im Monat, was ungefähr 160 EURO entspricht und somit etwas über dem auf den VINASHIN-Werften gezahlten Durchschnittslohn liegt. Bei der Qualifikation ihrer Mitarbeiter verfolgt die Werft unterschiedliche Strategien. Zum Einen betreibt die Werft eine eigene Ausbildungsanstalt, in der der Nachwuchs auf die unterschiedlichen Aufgaben auf der Werft vorbereitet wird. Zum Anderen nutzt die Werft auch internationale Kooperationen, um vor allem im hochqualifizierten Bereich Know-how dazu zu gewinnen: Jährlich werden beispielsweise zehn Ingenieure zu mehrwöchigen Praktika auf deutsche Werften geschickt, um die dortigen Produktionsmethoden zu erlernen.

Der Bedarf an qualifizierten Fachkräften bei NASICO ist enorm, denn durch den Einstieg in den Exportmarkt und die getätigten Investitionen ist die Zahl der Mitarbeiter in den letzten Jahren stetig gestiegen. Arbeiteten bei dem Unternehmen im Jahr 2001 noch 621 Menschen, waren es Ende 2006 bereits 4.500 Beschäftigte – eine Steigerung der Belegschaftszahl um 725 Prozent. Für das Jahr 2007 hat die Werft angekündigt ca. 3.000 neue Mitarbeiter anzustellen

und somit die Mitarbeiterzahl auf fast 8.000 Menschen aufzustocken.

### Halong Shipyard (Haiphong)

Die Halong Shipyard im Nordosten Vietnams wurde 1976 mit polnischer Unterstützung errichtet und ist Ausdruck der engen Kooperation der beiden Länder im Schiffbausektor in der Zeit nach dem Vietnamkrieg. Damals waren auf der Werft nur ca. 300 Menschen beschäftigt. Die Zusammenarbeit beschränkte sich jedoch nicht nur auf den Aufbau einer Schiffbauindustrie in Vietnam. Auch die Ausbildung der vietnamesischen Werftarbeiter fand zum Teil in Polen statt. Mit der Stettiner Werft in Polen ist VINASHIN ein Joint Venture eingegangen, die auf der Halong Werft produziert werden.

Seit 2001 wird die Werft kontinuierlich erweitert und modernisiert, so dass dort zu Beginn des Jahres 2007 über 4.000 Menschen beschäftigt waren. Darunter befinden sich ca. 1.000 Ingenieure, die das Design auch für andere zum VINASHIN gehörende Werften übernehmen. Die Werft ist auf den Bau von Tankern, Flüssiggastankern, Containerschiffen und Autofrachtern spezialisiert. Der Auftrag über acht Autofrachter mit einer Kapazität von je 4.500 Kfz für



Der Traditionsraum von NASICO

### Culture-Clash

Nicht ohne Stolz wurde der IGM-Delegation beim Besuch der NASICO Werft in Haiphong der dortige Traditionsraum präsentiert. Neben der obligatorischen Büste Ho Chi Minhs sind dort auch alle bisherigen Werftchefs sowie Parteikader verewigt. Dieser Raum ist ausschließlich für Zeremonien wie Jubiläen o.ä. vorgesehen. Dort finden jedoch auch Veranstaltungen statt, welche aus westlicher Perspektive nur schwer verständlich sind. So werden dort auch neue Mitarbeiter gegenüber einer Werftdelegation auf die Ziele des Unternehmens eingeschworen und die Beschäftigten geloben, die ihnen übertragenen Aufgaben gewissenhaft zu erfüllen. Verfehlungen seitens des Mitarbeiters können jedoch auch dazu führen, dass er im gleichen Traditionsraum vor einer Auswahl von Beschäftigten sich für sein »Fehlverhalten« und »Versagen« entschuldigen und offiziell seinen Arbeitsplatz an einen Nachfolger übergeben muss.



■ Culture-Clash Der Traditionsraum als Ort der Einstellung und der Kündigung

*Song Dao und Nam Ha:  
Rückständige Werften auf  
dem Weg nach vorn*

Israel im Jahr 2006, von denen vier Schiffe auf der Halong Shipyard gebaut werden, markierte für die Werft den Eintritt in den internationalen Schiffbaumarkt. Die Werft in Halong produziert auch neun der 16 Massengutfrachter für Großbritannien, von denen im Jahr 2006 an den Eigentümer übergeben werden konnte.

Das durchschnittliche monatliche Einkommen eines Werftarbeiters der Halong Shipyard beträgt 2,2 Mio. Dong (ca. 110 EURO). Dies entspricht dem auf den VINASHIN-Werften gezahlten Durchschnittslohn. Qualifizierte Fachkräfte können jedoch ein Einkommen von bis zu 5 Mio. DONG (250 EURO) verdienen.

Anfang 2007 befand sich die Werft in der zweiten Phase des

seit 2001 laufenden Restrukturierungsprozesses, welcher die Werft in die Lage versetzen soll, zukünftig Schiffe bis zu 100.000 DWT fertigen zu können. Bestandteil dieses Modernisierungsprogramms ist auch der Bau einer neuen Werft ca. 200 Km von Haiphong entfernt. Diese soll im Jahr 2010 in Betrieb genommen werden und ist auf den Neubau von Schiffen von bis zu 400.000 DWT ausgerichtet. Sowohl auf der Stammwerft als auch auf der im Bau befindlichen neuen Werft sollen innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre moderne Technologien westlichen Standards die Regel sein.

**Song Dao Shipyard (Nam Dinh)**

Die ca. 100 km östlich von Hanoi gelegene Werft gehört erst seit

dem Jahr 2003 zu VINASHIN und befand sich bis zu diesem Zeitpunkt unter der Kontrolle der Provinzregierung. Ursprünglich auf den Bau von Fischereifahrzeugen ausgerichtet, wird die Werft seit der Zugehörigkeit zu VINASHIN mit dem Ziel modernisiert, Schiffe bis zu 5.000 DWT für den Export anbieten zu können.

Verglichen mit den anderen Werften, die während der Delegationsreise besucht werden konnten, weist die Song Dao Shipyard erhebliche Modernisierungsrückstände auf. Die dort in Bau befindlichen Frachter für VINALINES werden ohne Kräne gefertigt, so dass die einzelnen Stahlplatten mittels eines Kranwagens an das Schiff gefahren werden müssen. Die Arbeiter verschweißen die Platten während sie auf Bambuslatten sitzen, welche notdürftig am Schiff vertaut sind. Zudem sah man häufig Menschen, die mit Turnschuhen oder gar Barfuß ihrer Arbeit nachgingen. Dies bestätigte den auf den Werften immer wieder aufkommenden Eindruck, dass vor allem im Bereich der Arbeitsschutzvorschriften auf den Werften deutlicher Nachholbedarf besteht.

Neben dem Neubau von Küstenschiffen fungiert die Werft auch als Zulieferer von Sektionen und Deckshäusern für größere Werft-



■ Vor dem Sprung Teilweise altertümliche Produktionsbedingungen bei der Song Dao-Werft

ten innerhalb des Konzerns. Nach Abschluss der Modernisierung soll die Mitarbeiterzahl von gegenwärtig 300 auf über 500 anwachsen und der Anteil der Ingenieure von gegenwärtig 10 Prozent auf 20 Prozent ansteigen. Das Durchschnittseinkommen der Werftarbeiter beträgt 1,5 Mio. DONG (75 EURO). Auch die Song Dao Werft errichtet gegenwärtig eine neue Werft ca. 50 km von Nam Dinh entfernt, die spätestens im Jahr 2010 die Produktion aufnehmen soll. Auf der neuen Werft sollen zukünftig ca. 1.000 Mitarbeiter Passagier- und Schubschiffe herstellen.

#### Nam Ha Shipyard (Nam Dinh)

Die Nam Ha Shipyard befindet sich fast in direkter Nachbarschaft zur Song Dao Shipyard. Sie wurde 1960 gegründet und war auf den Bau von Flusskähnen spezialisiert. Die Werft wurde mit der Gründung von VINASHIN 1996 in den Konzern eingegliedert und beschäftigt 480 Menschen, wovon ca. 100 Menschen Saisonarbeiter sind. Bis 2007 soll die Werft im Rahmen des Equitierungsprogramms in eine Aktiengesellschaft überführt werden.

Wie die Song Dao Werft in der Nachbarschaft, gehört auch die Nam Ha Shipyard im VINASHIN-Konzern zu den rückständigsten Werften und die Produktionsab-

läufe ähneln eher dem Manufakturwesen. Auch bei der Nam Ha Shipyard muss vermutet werden, dass es um die Arbeitsbedingungen nicht gut bestellt ist, denn die gesamten Produktionsanlagen machen dort einen veralteten und unfallträchtigen Eindruck.

Die Nam Ha Shipyard profitiert ebenfalls vom umfangreichen Modernisierungsprogramm des Mutterkonzerns. Durch die seit 2003 in die Werft geflossenen Investitionen in Höhe von 30 Mrd. DONG (1,5 Mio. ?) konnte die Werft ihre Kapazitäten deutlich ausbauen. Sie ist heute in der Lage, Schiffe bis zu 3.000 DWT zu bauen – 1996 waren es lediglich 1.700 DWT. Nach Abschluss der zweiten Phase des Modernisierungsprogramms (2006 bis 2010) soll die Werft in die Lage versetzt werden, Schiffe bis zu 5.000 DWT für den Export produzieren zu können.

Die Mitarbeiter der Werft erhalten einen Monatslohn von durchschnittlich 1,5 Mio. DONG (75 Euro), wobei auch auf der Nam Ha Shipyard besonders qualifizierte Mitarbeiter einen Lohn von bis zu 3 Mio. DONG (150 Euro) erzielen können.

#### Hyundai-VINASHIN Shipyard (Na Thrang)

Die größte Werft Vietnams liegt in der Provinz Khanh Hoa in



■ Technische Revolution Halbautomatisches Schweißen ist auf vielen Werften Standard

Mittelvietnam und ist ein Joint Venture zwischen VINASHIN und der südkoreanischen Hyundai Group. Hyundai hält 70 Prozent der Anteile, während die restlichen 30 Prozent bei VINASHIN liegen.

Die auf einem ca. 100 Hektar großen Gelände gelegene Werft wurde erst 1999 als Joint Venture



■ Erstes Joint Venture Werftarbeiter bei Hyundai-VINASHIN

*Hyundai-VINASHIN: Vorreiter für ausländisches Engagement*

in Betrieb genommen, wobei das koreanische Mutterunternehmen Hyundai MIPO Dockyard für das Management der Werft verantwortlich zeichnet. Der deutliche Einfluss der Südkoreaner wurde auch während der Gespräche mit den Werftvertretern deutlich. Zur Seeseite verfügt die Werft über ein Arbeitsareal von ca. 200 Hektar. Sie besitzt 2 Trockendocks mit

einer Kapazität von 80.000 DWT bzw. 400.000 DWT. Dazu kommen noch Kaianlagen, an denen ebenfalls Schiffe bis zu 400.000 DWT abgefertigt werden können. Seit der Inbetriebnahme der Werft hat sich die Produktion kontinuierlich vergrößert. Gegenüber 150 im Jahr 2000 auf der Werft reparierten Schiffen waren es im Jahr 2006 über 700 Schiffe.

Über 80 Prozent der Aufträge stammen von Kunden außerhalb Vietnams.

Die auf die Reparatur, den Umbau und den Neubau von großen Handelsschiffen ausgerichtete Werft gehört zu den größten Reparaturwerften im südostasiatischen Raum. Innerhalb des VINASHIN-Konzerns erfüllt die



■ Einfluss Südkoreas I Manager und Arbeiter im Overall



■ Einfluss Südkoreas II Betriebliche Familienförderung

Werft eine Vorbildfunktion, verfügt sie doch über die modernsten Technologien, welche im Rahmen des konzernweiten Modernisierungsprogramms auch auf anderen Werften eingeführt werden sollen. Während der Gespräche auf der Werft wurde deutlich, dass sich die Werft mittelfristig von der einseitigen Spezialisierung auf Umbauten und Reparaturen verabschieden und den Neubau von Schiffen intensivieren will. Angesichts der bereits existierenden Produktionsanlagen würde damit eine der modernsten und größten Neubauwerften in der Region entstehen.

Hyundai-VINASHIN Shipyard beschäftigt mehr als 4.000 Mitarbeiter. Darunter fallen auch 400 Ingenieure, von denen ca. 70 koreanischer Herkunft sind und Leitungsfunktionen inne haben. Zusätzlich zu dieser Stammebelegschaft arbeiten auf der Werft durchschnittlich noch ca. 1.000 Leiharbeiter. Das Durchschnitts-

alter der Belegschaft beträgt ca. 30 Jahre, wobei sich die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit auf drei Jahre beläuft. Der monatliche Verdienst eines Mitarbeiters liegt bei ca. 1,7 Mio. DONG (85 EURO) Bei Neueinstellungen erhalten qualifizierte Facharbeiter 900.000 DONG (45 EURO) und Ingenieure 1,4 Mio. DONG (70 EURO). Allerdings können durch Prämien – etwa für die Einhaltung von Terminen und Arbeitsschutzvorschriften – Aufschläge erzielt werden. Außerdem steigt der Lohn entsprechend der auf der Werft verbrachten Dienstjahre.

In den ersten beiden Jahren nach der Gründung der Werft wurden dort nur einfachere Arbeiten vorgenommen, da die vor Ort verfügbare Qualifikation der Beschäftigten anspruchsvolle Arbeiten wie z.B. Umbauten nicht zuließ. Durch ein umfangreiches Ausbildungsprogramm gelang es der Werft jedoch, die benötigten Qualifikationen

bereitzustellen. Heutzutage hat die Werft jedoch Schwierigkeiten, Personal mit den benötigten Qualifikationen zu rekrutieren. Schiffbau, so die Aussage des Werftmanagements, hätte in der Region kein besonders attraktives Image und die Löhne, die in den Industriezentren des Südens zu erzielen seien, lägen oftmals über denen von Hyundai-VINASHIN. Aus diesem Grunde ist die Werftführung dazu übergegangen, ihren Aktionsradius bei der Personalgewinnung zu erweitern, was u.a. dazu geführt hat, dass heute ca. 70 Prozent der Mitarbeiter von Hyundai-VINASHIN aus dem Norden Vietnams stammen. Um diese Mitarbeiter zu halten, ergreift das Management ungewöhnliche Maßnahmen, die aus der Perspektive westlicher Betrachter durchaus seltsam anmuten. So wurden auf dem Werftgelände Wohnblöcke errichtet, in denen die Mitarbeiter vergünstigt wohnen können. Darüber hinaus organisiert die



## Equitisation

*Der im Mai 2006 von der vietnamesischen Regierung verabschiedete Restrukturierungsplan für den staatlichen Schiffbaukonzern VINASHIN sieht vor, den Konzern teilweise zu privatisieren. Im Allgemeinen wird in Vietnam für die Privatisierung der Staatsbetriebe jedoch der Begriff der »Equitisation« verwendet, um deutlich zu machen, dass die in Vietnam verfolgte Privatisierungsstrategie sich beispielsweise von der in Osteuropa unterscheidet.*

Dabei sind vier verschiedenen Equitierungsstrategien möglich:

- ▶ die Aktienausgabe zur Kapitalisierung von Staatsbetrieben;
- ▶ der Teilverkauf von Staatsbetrieben;
- ▶ die Ausgliederung von Unternehmensbereichen, die equitierungsfähig sind; und
- ▶ der vollständige Verkauf von Unternehmen, um diese auf die Equitisation vorzubereiten

Charakteristisch für die Equitisation ist, dass die Unternehmen in Aktiengesellschaften umgewandelt werden, von denen ein gewisser Teil von den Beschäftigten und anderen – auch ausländischen Unternehmen – erworben werden kann. Die Staatsregierung bewahrt gleichwohl über bestimmte strategische Unternehmen weiterhin die Kontrolle, da sie spezielle Kontrollaktien an diesen Unternehmen behält.

Die Werften Vietnams können dem im Mai 2006 verabschiedeten Restrukturierungsplan zufolge entweder vollständig in Privatbesitz, teilweise in Privatbesitz (mit staatlicher Beteiligung) überführt werden oder nach wie vor in staatlichem Besitz bleiben. Zu Beginn des Jahres befanden sich beinahe alle Werften in Vorbereitung auf die Equitisation. Durch die enormen Investitionen in die einzelnen Werftstandorte soll »die Braut geschmückt« werden, um für etwaige private Interessenten attraktiv zu werden. Nach offiziellen Angaben

sind insgesamt 18 Werften des VINASHIN-Konzerns für die Equitisation vorgesehen.

Zu Beginn der 1990er Jahre existierten in Vietnam noch ca. 12.000 staatseigene Betriebe, von denen die große Mehrzahl jedoch unrentabel war und dem Staatshaushalt zur Last fielen. Als Reaktion darauf beschloss die Staatsregierung, die Zahl der Staatsbetriebe zu halbieren, was jedoch nur sehr stockend umgesetzt wurde, denn bis Ende 1998 wurden aufgrund dieses Beschlusses lediglich etwas mehr als 100 Betriebe privatisiert. Um diesen Prozess zu beschleunigen wurden neue Regelungen verabschiedet, die die Privatisierung erleichtern sollten.

Die Wirkung war eindeutig, denn im Zeitraum von 1998 bis 2004 ist die Zahl der Staatsbetriebe von 12.000 auf unter 4.000 gesunken. Die Equitisation birgt für die betroffenen Unternehmen zwar durchaus die Chance, rentabler als unter Staatsregie wirtschaften zu können. Doch zieht die vietnamesische Privatisierungspolitik auch negative soziale Folgen nach sich: Zwischen 2001 und 2005 wurden in den Staatsbetrieben ca. 500.000 Arbeitsplätze abgebaut.

Gemäß dem ökonomischen Entwicklungsplan für den Zeitraum 2006 bis 2010 ist in den für die Privatisierung vorgesehenen Staatsbetrieben mit einem Verlust von Arbeitsplätzen in der gleichen Größenordnung zu rechnen. ◀

Werft auch Freizeitaktivitäten bis hin zu Single-Parties, um die Beschäftigten bei der Partnerfindung in der dünn besiedelten Region zu unterstützen.

### Saigon Ship Industry Company (Ho Chi Minh City)

Die an Mekong errichtete Werft ist mit ihren insgesamt 900 Beschäftigten sowohl im Neubau- als auch im Reparaturgeschäft tätig. Die Arbeiten der Werft finden in zwei 12 km voneinander entfernten Betriebsteilen statt, wobei am ersten Standort die Verwaltung und die Projektierung beheimatet ist. Die Projektierung ist gegenwärtig auch mit dem Bau einer dritten, 40 km von Saigon entfernten Betriebsstätte befasst, auf der Anlagen für den Bau von 50.000 dwt Schiffen erstellt werden sollen. Dort werden, wenn die Werft im Jahr 2008 ihren Betrieb aufnimmt, voraussichtlich 1.500 Menschen beschäftigt sein. Wie die Halong Shipyard und die Nam Trieu Shipyard im Norden des Landes profitiert auch die Saigon Ship Industry Company verstärkt von Aufträgen aus dem Ausland. Jüngste Beispiele hierfür sind die Bulker für Deutschland/Canada sowie vier 750 TEU Containerschiffe.

Der Durchschnittsverdienst der Mitarbeiter beträgt ca. 140 EURO, wobei bemerkenswert ist, dass



■ Überall Modernisierung Werft und Baustelle zugleich

der Lohn gegenüber dem Vorjahr um ca. 20 EURO angehoben wurde. Darüber erhalten die Beschäftigten Essensgutscheine, Urlaubsmöglichkeiten und einen jährlichen Gesundheitscheck.

### Saigon Shipbuilding and Marine Company (Ho Chi Minh City)

Die 1977 am Stadtrand von Ho Chi Minh City errichtete Werft beschäftigt ca. 780 Mitarbeiter und ist sowohl auf den Neubau als auch auf die Reparatur von Schiffen spezialisiert. Zu den Beschäftigten gehören ca. 10 Prozent Ingenieure sowie 200 Auszubildende, die auf einer zur Werft gehörenden Berufsschule ausgebildet werden. Auf der

Werft arbeiten darüber hinaus auch noch 25-30 Prozent Leiharbeiter. Aufgrund der großen Zahl an Neubaufträgen des VINASHIN-Konzerns finden jedoch schon seit längerer Zeit keine Reparaturarbeiten statt. In 2008 sollen zwei 68.000 dwt und zwei 65.000 dwt Frachtschiffe für einen japanischen Auftraggeber auf Kiel gelegt werden..

Die Werft verfügt über sehr moderne Produktionsanlagen, die in den vergangenen Jahren angeschafft worden sind. Dazu gehören auch zwei ursprünglich für die Reparatur vorgesehene Docks für Schiffe bis zu 30.000 dwt.

Wie die zuvor erwähnte Saigon Ship Industry Company kann

auch diese Werft sich am bestehenden Standort nicht weiter ausdehnen.

Der Grund dafür ist das stetige Wachstum von Ho Chi Minh City, welches dafür sorgt, dass sich Industrien wie der Schiffbau in größerer Distanz zur Stadt ansiedeln müssen. Etwas mehr als 60 km vom jetzigen Standort entfernt wird denn auch eine neue Werft aufgebaut, welche im Jahr 2009 in der Lage sein soll, Schiffe bis zu einer Größe von 100.000 dwt produzieren und reparieren zu können.

Mit der Inbetriebnahme der Werft werden dann ca. 3.000 statt wie bisher 780 Menschen bei dem Unternehmen beschäftigt sein. ◀

Interview mit Dr. Frank Josten – Germanischer Lloyd · Deputy Station Manager, Hai Phong

## »Vietnam hat beste Chancen«

Der Germanische Lloyd verfügt über drei Büros in Vietnam. Insgesamt 15 Mitarbeiter betreuen die Schiffsneubauten auf den Werften im Norden und im Süden des Landes und führen Besichtigungen in der fahrenden Flotte durch. Ferner bietet der Germanische Lloyd auch die Zertifizierung von Komponenten und Bauteilen, die Zertifizierung von Managementsystemen sowie ISM- und ISPS-Audits an.



■ Dr. Frank Josten,  
Germanischer Lloyd

*Vietnam will nicht die verlängerte Werkbank anderer Schiffbaunationen werden*

Herr Josten, Vietnam möchte im Jahr 2015 die viertgrößte Schiffbaunation der Welt sein. Halten Sie dieses Ziel für realistisch?

**Dr. Frank Josten:** *Es ist das erklärte Ziel der vietnamesischen Regierung, den Schiffbau als eine der Kernindustrien aufzubauen. Damit sind die politischen Rahmenbedingungen geschaffen, da ja der größte Teil der Unternehmen noch staatlich oder staatlich verquickt ist und somit auch direkte Unterstützung seitens der Politik findet. Die geographische Lage Vietnams mit einigen tausend km Küste begünstigt diese Entwicklung des Weiteren.*

*Im Norden Vietnams (hier besonders Hai Phong) werden Werften ausgebaut und modernisiert, im Süden geschieht dies in und um Ho Chi Minh City und auch in Vung Tau ist eine Werft geplant. In Zentralvietnam, wo es bereits Reparaturwerften gibt, sollen weitere Neubau-Werften um Nha Trang entstehen. Vietnam hat also beste Chancen, sein Ziel zu erreichen!*

Mittlerweile lässt auch China in Vietnam produzieren, da in China die Löhne deutlich höher liegen als in Vietnam. Kommt den vietnamesischen Werften im Rahmen der regionalen Arbeitsteilung damit eine ähnliche Rolle zu, wie sie viele osteuropäische Werften für westeuropäische Werften spielen?

**Dr. Frank Josten:** *Dies mag vielleicht anfangs teilweise der Fall sein, ich persönlich denke aber, dass der Trend, wie z.B. osteuropäische Werften den westeuropäischen zuliefern oder gar in Unterauftrag arbeiten, sich hier in Vietnam und China nicht so durchsetzen wird. Vietnam hat zu großes Interesse, in Eigenregie zu bauen und Auftraggeber wenden sich vermehrt direkt an vietnamesische Werften. China jedoch hat zwar einen Vorsprung an Erfahrung und Know-How im Schiffbau gegenüber Vietnam, aber hat nicht die Rolle als Qualitätsgarant übernommen. Für einen Auftraggeber bringt es daher keinen Vorteil, einen Vertrag mit einer chinesischen Werft zu schließen, wenn*

*dann doch in Vietnam gebaut werden würde.*

Welche Rolle spielen Klassifizierungsgesellschaften wie der Germanische Lloyd beim Aufbau der Schiffbauindustrie Vietnams?

**Dr. Frank Josten:** *Die Zuverlässigkeit der Systeme ist entscheidend für die Sicherheit der Besatzung, des Schiffs, der Ladung und der Umwelt. Da das Gesamtsystem »Schiff« hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden muss, dürfen nur von Klassifikationsgesellschaften geprüfte und zertifizierte Komponenten eingebaut werden. Der Bauausführung auf der Werft kommt eine große Bedeutung zu. Nur ein qualitativ hochwertiges Schiff kann zuverlässig und effizient eingesetzt werden. Beim Betrieb ist eine kontinuierliche und vor allem sorgfältige Instandhaltung erforderlich.*

*Garant einer sicherheitsrelevanten Qualitätsprüfung sind die international tätigen Klassifikationsgesell-*

schaften. Sie überprüfen nicht nur regelmäßig den technischen Zustand fahrender Schiffe, sondern begutachten Neubauten von den ersten Konstruktionszeichnungen an bis zur Ablieferung an den Reeder. Dabei wird kontrolliert, ob die Vorschriften eingehalten worden sind. Bauteile und Werkstoffe werden begutachtet und entsprechend zertifiziert.

Den Klassifikationsgesellschaften kommt daher in Ländern wie Vietnam, wo sich der Schiffbau gerade entwickelt, die wichtige Rolle zu, einen Qualitätsstandard einzuführen, der auch technisch auf dem aktuellen Stand ist.

Welche Vorteile bietet der vietnamesische Schiffbau den Auftraggebern?

**Dr. Frank Josten:** Es ist nicht nur der günstige Preis, der Auftraggeber in Vietnam Schiffe bauen lässt. Die vietnamesischen Schiffbauer sind sehr ehrgeizig. Die Infrastruktur wird ausgebaut, um sich neu zu positionieren. Dass der Schiffbau hier noch am Anfang steht, hat auch andere Vorteile: So können sich Auftraggeber Werften auch für ihren Bedarf aufbauen und formen. Es gibt hier bereits einige Beispiele, wo sich europäische Auftraggeber hiesige Werften als ihre »Hauswerft« aufbauen wollen, welches als Investition in die Zukunft gesehen wird, wo dann mit einer eingespielten und auf das jeweilige Produkt speziali-



■ Nachholbedarf | Qualitätssteigerung als Zukunftsaufgabe

*Auftraggeber können sich Werften für den eigenen Bedarf aufbauen*

*sierten Werft eine effiziente Zusammenarbeit ermöglicht wird.*

Worin bestehen aus Sicht einer Klassifizierungsgesellschaft die größten Defizite auf den vietnamesischen Werften?

**Dr. Frank Josten:** *Neben dem natürlich noch weiter ausbaufähigen Know-how sehe ich eine Herausforderung in der Zulieferung von Material und Komponenten. Es*

*wird ja noch wenig im Lande selbst produziert und muss zum größten Teil importiert werden. Hierbei wird es dann sehr schwierig nachzuvollziehen, woher das Material kommt und sicher zu stellen, dass die nötigen Qualitätsanforderungen erfüllt werden. Zertifizierung von Material oder auch von Firmen, die dann wiederum Dienstleistungen zur Qualitätssicherung erbringen können (z.B. Prüflabore*

*etc.), bedarf hier des Ausbaus. Hier engagiert sich der Germanische Lloyd zunehmend in der Prüfung der Zulieferindustrie, um auch hier den Standard zu wahren.*

Welche Auswirkungen wird Ihrer Meinung nach der Kapazitätsausbau in Asien im Allgemeinen und in Vietnam im Besonderen auf den europäischen Schiffbau haben?

**Dr. Frank Josten:** *Der Einfluss Ostasiens auf den europäischen Schiffbau wird – selbst wenn Vietnam viertgrößte Schiffbaunation der Welt wird und noch günstiger als China produzieren kann – dennoch von China dominiert werden. Dort werden bisher ungekannte Schiffbaukapazitäten aufgebaut. Wenn diese fertig gestellt sind und die derzeitige sehr hohe Nachfrage an neuer Tonnage nachlässt, werden sich die westeuropäischen Werften auf Bereiche im Schiffbau konzentrieren müssen, die eines Technologie- und Logistikvorsprunges bedürfen. Hierzu zählen z.B. Passagierschiffe, Marineschiffe, Spezialschiffe und Yachten. In den anderen Bereichen werden vielleicht nur noch die osteuropäischen Werften nennenswerte Marktanteile erreichen können.*

Im Januar 2007 haben Aker Yards und Damen Shipyards Group Joint Ventures im vietnamesischen Schiffbau angekündigt. Was würden Sie deutschen Werften hinsichtlich der Wachs-



■ Nachholbedarf II Produktionsstandards müssen noch entwickelt werden

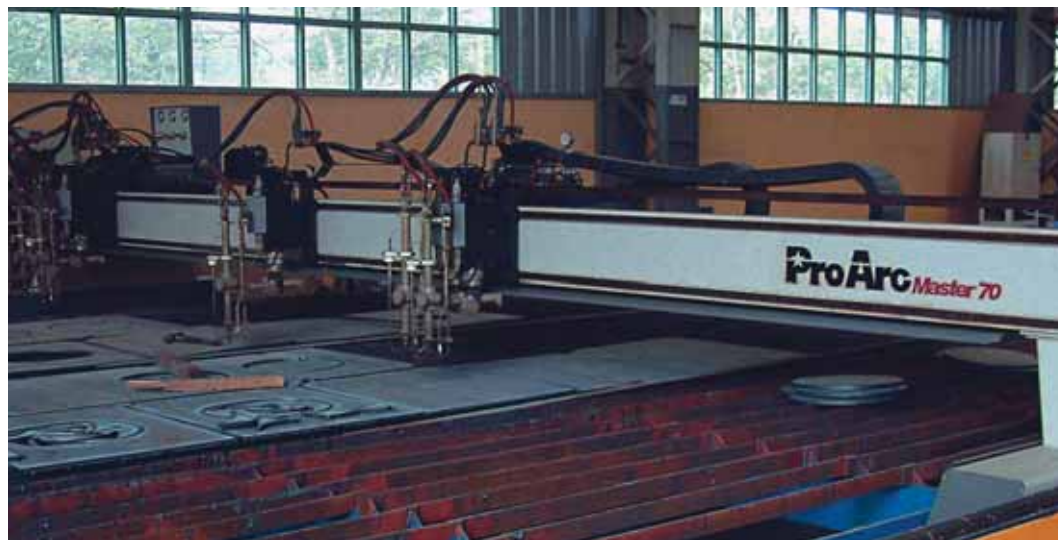
tumsaussichten Vietnams empfehlen?

**Dr. Frank Josten:** *Die Voraussetzungen sind jetzt günstig, da der Schiffbau hier noch am Anfang steht und viele vietnamesische Werften auch offen für Unterstützung aus dem Ausland sind. Der Schiffbau in Vietnam ist auf jeden Fall ein Markt, der wachsen wird!*

Zum Schluss noch eine Frage die Zukunft betreffend. Sollte es in den nächsten Jahren zu den prognostizierten Überkapazitäten im Weltschiffbau kommen, welche Konsequenzen hätte dies Vietnam?

**Dr. Frank Josten:** *Die Konsequenzen für Vietnam werden meines Erachtens hauptsächlich davon abhängen, wie schnell das Land seine Expertise, Infrastruktur und Technologie ausbauen kann. Noch kann Vietnam günstiger produzieren als China. Insofern wird, auch wenn China die Kapazitäten ausbaut, Vietnam auch weiterhin seinen Platz im Markt finden. Aber auch hier werden die Löhne irgendwann steigen und Vietnam hat nicht so viele Menschen wie China, wo noch für einen langen Zeitraum günstige Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Und wenn dann nicht mehr zu einem attraktiveren Preis gebaut werden kann, muss zumindest die Technologie und auch die Zulieferindustrie auf dem Stand sein.*

► Wir danken Dr. Frank Josten für das Gespräch



■ Konkurrenzfähig Schweißautomat in Produktion



■ Südkoreanische Ordnung... Plattenlager bei Hyundai-VINASHIN



■ Notwendige Standards Moderne Produktionsanlagen

## Arbeitsbeziehungen in Vietnam

# Herausforderungen für die vietnamesische Gewerkschaft



■ *traditionell* Das Gewerkschaftswappen

*In Vietnam ist das System der Arbeitsbeziehungen unter den Bedingungen einer wachsenden Marktwirtschaft einem permanenten Veränderungsdruck ausgesetzt. Die traditionelle Rolle der Gewerkschaft verliert vor allem in der privaten Wirtschaft zunehmend an Bedeutung, während für die aus der ökonomischen Entwicklung entstehenden neuen Herausforderungen noch keine adäquaten Instrumente existieren.*

Während das politische System Vietnams nur geringfügige Veränderungen verzeichnet, befindet sich das Wirtschaftssystem durch die marktwirtschaftlichen Reformen in einem steten Wandel. Zwar wird mittlerweile häufig über die kontinuierlich hohen Wachstumsraten der vietnamesischen Wirtschaft berichtet. Sehr wenig ist jedoch darüber bekannt, inwieweit sich auch die Arbeitsbeziehungen in Vietnam verändern und welche Rolle die Gewerkschaft bei dieser Entwicklung spielt. Um diese Frage zu beantworten, wurden im Rahmen der Delegationsreise der IGM Bezirk Küste mehrere Gespräche mit Vertretern von Gewerkschaften auf nationaler wie regionaler Ebene sowie in den einzelnen Werften geführt. Darüber hinaus fanden Diskussionen mit dem Arbeitgeberverband VCCI (Vietnam Chamber of Commerce and Industries) und dem Ministerium für Arbeit, Invaliden und Soziales – MOLISA (Ministry of Labour, Invalides and Social Affairs) statt.

## Eine Gewerkschaft für alle – die VGCL

Analog zum Einparteiensystem Vietnams werden auch die Interessen der Arbeiter von einer Einheitsgewerkschaft sozialistischen Typs organisiert. Die

VGCL (Vietnam General Confederation of Labour) ist in 20 Branchengewerkschaften organisiert, die in 64 Provinzorganisationen untergliedert sind. Die Gewerkschaftsmitglieder gehören den Basisorganisationen auf Unternehmensebene an. Davon existieren in Vietnam ca. 65.000, wobei nur ca. 10.000 dem Privatsektor zuzurechnen sind.

Der Sektor Schiffbau wird von der Transportgewerkschaft VNUTWC (Vietnam National Union of Transport and Communications Workers) vertreten. Nach Angaben der VGCL verfügt die Gewerkschaft über 5,5 Mio. Mitglieder und organisiert damit nur ca. 12 Prozent der arbeitenden Bevölkerung (43 Mio.) bzw. 46 Prozent der 12 Mio. Lohn- und Gehaltsempfänger.

Der Organisationsgrad unterscheidet sich jedoch stark, wenn man die unterschiedlichen Unternehmensformen betrachtet: Im Staatsdienst sind ungefähr 95 Prozent der Beschäftigten Mitglied der Gewerkschaft und in den Staatsbetrieben wird der Organisationsgrad auf 90 Prozent beziffert. Deutlich geringer fällt die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder in den durch ausländisches Kapital finanzierten Unternehmen aus, wo weniger als 50 Prozent einer Gewerkschaft angehören. In den vietnamesischen Privatunternehmen sind es

noch nicht einmal 30 Prozent. Auf den Werften, die nach wie vor unter staatlicher Kontrolle stehen, beläuft sich der gewerkschaftliche Organisationsgrad auf durchschnittlich 75 Prozent.

Die Arbeit der Gewerkschaft wird sowohl durch die Mitglieder als auch durch die Arbeitgeber finanziert. Die Arbeiter führen 1 Prozent ihres Lohnes als Gewerkschaftsbeitrag ab, wovon in der Regel 50 Prozent bei der Basisorganisation im Unternehmen verbleiben.

Mit Ausnahme der durch ausländisches Kapital finanzierten Unternehmen zahlen die Firmen 2 Prozent der Lohnsumme an die Gewerkschaft. Davon gehen 70 Prozent an die Basisorganisation der Gewerkschaft im Unternehmen und 30 Prozent an die übergeordneten Gewerkschaftsorganisationen.

Die Mittel der Gewerkschaft werden vorwiegend dazu verwendet, den Mitgliedern diverse Sozialleistungen zu gewähren. Dazu gehören Zuschüsse zu Beerdigungen oder Hochzeiten sowie die Finanzierung von kulturellen und sportlichen Aktivitäten.

#### Politisch unabhängig nur auf dem Papier

Mit der Verabschiedung des Labour Codes im Jahr 1990 wurde



■ Appelle Arbeitssicherheit ist weit entfernt von europäischen Maßstäben

eine rechtliche Basis für die Arbeitsbeziehungen in Vietnam gelegt und die Hauptaufgaben der Gewerkschaft definiert. Zu den wichtigsten gehören:

1. Die Aufklärung der Arbeiter über Gesetze und Bestimmungen
2. Die Mitbestimmung im Management
3. Der Schutz der Interessen der Werktätigen

Daneben wurden im Labour Code die politische Unabhängigkeit

*Gewerkschaft ist nur noch in den Staatsbetrieben stark*

Die wichtigsten Bestimmungen im Arbeitsgesetz Vietnams

## Ausländische Investitionen stehen über Arbeitsrechten

Der im Jahr 1990 verabschiedete Labour Code (Arbeitsgesetz) enthält nicht nur einen Aufgaben- und Pflichtenkatalog für die Gewerkschaft VGCL. Er legt auch fest, dass Unternehmen mit mehr als zehn Beschäftigten spätestens sechs Monate nach Unternehmensgründung eine Basisgewerkschaft zu gründen haben.

Kommt die Unternehmensführung dieser Pflicht nicht nach, wird in der Regel durch die regionale Gewerkschaftsorganisation ein Gewerkschaftsvertreter benannt, der dann als Vorsitzender der Basisgewerkschaft im Unternehmen fungiert. Dieser hat das Recht, mit der Unternehmensführung einen Tarifvertrag abzuschließen. In der Realität finden sich diese Basisgewerkschaften jedoch hauptsächlich in den Staatsunternehmen, wogegen in der Mehrzahl der Joint Ventures und der ausländischen Unternehmen keine Gewerkschaftsvertretungen anzutreffen sind. Im Sinne eines investitionsfreundlichen Klimas haben diese Unternehmen auch keine Sanktionen durch das Ministerium MOLISA zu befürchten, welches für die Einhaltung des Arbeitsgesetzes verantwortlich ist. Denn in erster Linie ist dem Staat daran gelegen, ausländische Investitionen ins Land zu holen und dadurch

Arbeitsplätze schaffen zu können.

Das Arbeitsgesetz setzt die wöchentliche Arbeitszeit auf maximal 48 Stunden fest, wobei es von einer Fünf-Tage-Woche ausgeht. Dabei wird den Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt, bei hohem Arbeitsanfall die Arbeitszeit und die Zahl der Wochenarbeitstage auf sechs zu erhöhen. Die Zahl der jährlichen Überstunden für den einzelnen Beschäftigten ist auf 200 Stunden begrenzt, wobei im Jahr 2003 die Obergrenze für Unternehmen aus der Textil-, Schuh- und Fischereiindustrie auf 300 Stunden heraufgesetzt wurde. Diese Obergrenze können auch Exportunternehmen in Anspruch nehmen.

Auch ein gesetzlicher Mindestlohn wird im Arbeitsgesetz festgelegt. Er beläuft sich zur Zeit auf 450.000 DONG (ca. 20 EURO) monatlich. Dies ist jedoch nur ein Richtwert, denn je nach Region oder Wirtschaftssektor unterscheiden sich die Mindestlöhne in ihrer Höhe. Die Berechnung erfolgt mittels eines »Faktor K«, mit dem der Mindestlohn multipliziert wird und der maximal 1,8 betragen darf. Das bedeutet, dass der maximale Mindestlohn maximal 810.000 Dong (ca. 37 EURO) betragen darf. Während im öffentlichen Sektor der Mindestlohn an der unteren Grenze liegt, wurden die Mindestlöhne für ausländische Unternehmen zwischen 600.000 DONG (27 EURO) und 700.000 DONG (ca. 32 EURO) monatlich fixiert. ◀

der VGCL offiziell festgeschrieben, Regelungen für Unternehmenstarifverträge definiert und Lösungsmechanismen für Interessenskonflikte installiert.

Trotz der formellen politischen Unabhängigkeit ist die VGCL nach wie vor eng mit der Staatsführung verknüpft und darf nicht mit Gewerkschaftsorganisationen europäischen Typs verwechselt werden. Die Gewerkschaft ist elementarer Teil des kommunistischen Systems Vietnams und verfolgt das Ziel, durch ihre Arbeit die Produktionsziele der Unternehmen und der politischen Führung zu erreichen. Dies geschieht in erster Linie durch die Förderung der Arbeitsmotivation und –disziplin.

Die nur scheinbare politische Unabhängigkeit der Gewerkschaft zeigt sich u.a. darin, dass der Vorsitzende der Gewerkschaft ein Mitglied des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Vietnams sein muss und auch die Repräsentanten der regionalen Gewerkschaftsorganisationen Parteiämter inne haben.

In den Staatsunternehmen ist der Gewerkschaftsvorsitzende in der Regel ebenfalls Parteimitglied, obwohl die Partei diesen Posten nicht mehr wie zuvor bestimmt, sondern lediglich noch Vorschläge zu dessen Besetzung unterbreitet.



### Tarifverhandlungen auf vietnamesisch

In den Gesprächen mit den vietnamesischen Gewerkschaftskolegen wurde häufig erwähnt, dass sich die Gewerkschaft als Mediator zwischen Beschäftigten und der Unternehmensführung betrachtet. Dabei scheint die aktive Vertretung der Belegschaftsinteressen häufig in den Hintergrund zu treten, was sich u.a. im Falle von Tarifverträgen auf Unternehmensebene widerspiegelt. Zwar sieht der Labour Code ausdrücklich vor, dass auf Unternehmensebene Tarifverträge zwischen der Gewerkschaft und der Unternehmensführung abgeschlossen werden können. Soweit diese in den Unternehmen überhaupt existieren, entsprechen die dort festgehaltenen Vereinbarungen zumeist jedoch nur den gesetzlichen Mindeststandards.

Typischerweise gehen den Tarifverträgen keine Verhandlungen voraus. Im Falle der Werften wird von der Geschäftsführung ein Vertragsentwurf vorgelegt, welcher dann an die Basisorganisation der Gewerkschaft im Unternehmen weitergereicht wird. In den Gesprächen mit den Gewerkschaftsvertretern auf den Werften wurde immer wieder deutlich, dass diese Entwürfe in der Regel von der Gewerkschaftsseite akzeptiert werden. Der Gewerkschaftsvorsitzende ist jedoch in

den meisten Fällen auch Mitglied des Managements, so dass auch aus diesem Grunde kaum Widerstände seitens der Gewerkschaft zu befürchten sind. Haben sich Management und Basisgewerkschaft auf den Vertragstext geeinigt, wird dieser im Rahmen einer Betriebsversammlung der Belegschaft vorgestellt und zumeist – so die Auskunft der Gesprächspartner – einhellig gebilligt.

### Starke Zunahme von Streiks

Während die Rolle der Gewerkschaft in Staatsbetrieben wie den Werften relativ unverändert geblieben ist, vollzieht sich vor allem in der privaten Wirtschaft ein Prozess, dem die Gewerkschaft in ihrem jetzigen Stadium teilweise hilflos gegenüber steht. Die wirtschaftliche Dynamik Vietnams hat nicht nur zur Folge, dass immer mehr ausländisches Kapital ins Land fließt und ausländische Firmen Produktionsstandorte in Vietnam begründen. Eine weitere Folge sind auch die in den letzten Jahren stark gestiegenen Lebenshaltungskosten, denen kaum eine angemessene Erhöhung der Löhne gegenüber steht.

Hinzu kommt, dass in den ausländischen Firmen die Gewerkschaft zumeist über keine Basisorganisation verfügt. Dies nut-



■ Mangelnder Gesundheitsschutz Aufräumarbeiten von giftigen Strahlstäuben

zen viele Arbeitgeber aus, indem sie die Zahl der Überstunden anheben, die Wochenarbeitszeit gesetzeswidrig verlängern oder keine Sozialversicherungsbeiträge abführen.

Den Beschäftigten in den ausländischen Firmen bleibt deshalb oftmals nur die Möglichkeit, für ihre Rechte zu streiken. Doch diese Streiks sind dem Gesetz nach illegal, denn nur wenn ein Streik durch die Gewerkschaft ausgerufen wird, dürfen sich die Arbeitnehmer daran beteiligen. Dies ist selbstverständlich in der Mehrzahl der ausländischen Firmen

*1000 Streiks in den letzten zehn Jahren*

*Renten- und Krankenversicherung in Vietnam***Wenig Vertrauen in staatliche Absicherung**

*Die vietnamesische Renten- und Krankenversicherung wird sowohl aus Beiträgen der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer finanziert. Zur Krankenversicherung zahlt der Arbeitgeber 2 Prozent des monatlichen Grundlohns, während der Arbeitnehmer 1 Prozent seines Grundlohns beisteuert.*

Höher liegen die Beiträge bei der Sozialversicherung, welche die Rentenversicherung enthält. Hier zahlt der Arbeitgeber 11 Prozent des monatlichen Grundlohns und der Arbeitnehmer 5 Prozent an die Krankenversicherung entrichtet. In die Alterssicherung werden sämtliche Arbeitnehmer aus dem privaten und öffentlichen Sektor einbezogen, die ein Beschäftigungsverhältnis von mindestens drei Monaten aufweisen können.

Seit Mitte der 1990er Jahre besteht zwar eine allgemeine Versicherungspflicht, allerdings gehen Schätzungen davon aus, dass 80 Prozent der Arbeitnehmer

in der privaten Wirtschaft sich der Versicherungspflicht entziehen, während über 98 Prozent der Beschäftigten im öffentlichen Sektor ihrer Beitragspflicht nachkommen. Dies deutet darauf hin, dass in großen Bevölkerungsteilen auf dem Lande den staatlichen Sicherungsinstrumenten wenig Vertrauen entgegen gebracht wird. Dort werden eher die traditionellen sozialen Netze wie die Familie für die soziale Sicherung in Anspruch genommen.

Eine einheitliche Altergrenze für den Rentenbezug existiert nicht, sondern ist von der Anzahl der Versicherungsjahre abhängig. Frauen können bereits mit 55 Jahren Rentenleistungen beanspruchen, während Männern dies erst ab 60 Lebensjahren ermöglicht wird. Männer wie Frauen müssen jedoch zuvor mindestens 15 Jahre versichert gewesen sein. Die Höhe der Rentenleistungen bemisst sich nach der Versicherungsdauer und wird auf der Basis des Grundlohns berechnet, der in den letzten fünf Jahren vor dem Rentenbezug erzielt wurde. Versicherte mit mindestens 15 Jahren Versicherungsdauer können danach eine Rente in Höhe von 45 Prozent des durchschnittlichen Grundlohns der letzten fünf Jahre erhalten. Mit jedem weiteren Versicherungsjahr erhöht sich der Prozentsatz bei Frauen um 3 Prozent und bei Männern um 2 Prozent. Die maximale Rente kann 75 Prozent des Grundlohns der letzten fünf Jahre betragen. Dafür müssen Frauen 25 und Männer nach 30 Versicherungsjahre nachweisen können. ◀

nicht möglich, denn dort existieren weitestgehend keine Gewerkschaften. Somit gehen die Streikenden ein hohes Risiko ein, wenn sie sich für ihre Interessen einsetzen – nicht zuletzt können sie unter Umständen für den Produktionsausfall in Regress genommen werden.

Nach Angaben der ILO konnten in Vietnam in den vergangenen zehn Jahren insgesamt über 1.000 Streiks festgestellt werden, wobei insbesondere seit dem Jahr 2005 die Zahl deutlich zunimmt. Die Arbeitskämpfe umfassen sowohl Arbeitsniederlegungen von ein bis zwei Stunden als auch Arbeitskämpfe über mehrere Wochen. Obwohl diese Form des Arbeitskampfes dem Gesetz nach illegal ist, hat auch im Jahr 2007 die Zahl der Streiks weiter zugenommen. Allein in den ersten fünf Monaten des Jahres 2007 wurden über 40 dieser so genannten »wilden Streiks« gezählt, in deren Rahmen mehrere zehntausend Menschen ihre Arbeit niederlegten. Nicht ohne Grund: In einem Falle wurde seitens des Arbeitgebers die Erhöhung der wöchentlichen Arbeitszeit von 40 auf 70 Stunden angeordnet, während der Monatslohn von 1,75 Mio. DONG (knapp 80 EURO) beibehalten wurde. Der Konflikt konnte nur durch Intervention seitens der Regierung entschärft werden, die eine Erhöhung der Löhne um 25 Prozent



■ Ungesicherter Lebensabend Armutseinkommen Obstverkauf

anordnete. In einem anderen Fall forderte eine taiwanesishe Firma ihre Beschäftigten auf, bis zu 1.000 Überstunden im Jahr zu leisten, was fünf mal höher ist als die gesetzliche Obergrenze.

Die Liste der Beispiele ließe sich mühelos fortsetzen, doch in den vergangenen Monaten wurde deutlich, dass sich nicht alle Streiks gegen die Verletzung des Arbeitsrechts durch den Arbeitgeber richten. Immer häufiger ist das Motiv der Streikenden darin begründet, dass die Löhne nicht mit den Inflationsraten mithalten und nicht zur Deckung des Lebensunterhaltes ausreichen. Dies war auch das Motiv für Streiks im Januar 2007 in den Industrie- und Exportförderzonen im Süden Vietnams, mit denen die Regierung aufgefordert wurde, die Mindestlöhne anzuheben. Aus Angst, die Streiks könnten sich auch auf die vietnamesischen Privat- und Staatsunternehmen ausweiten, sagte die Regierung eine umgehende Anhebung der Mindestlöhne in diesen Zonen um 40 Prozent zu.

Aus Sicht des Ministeriums MOLISA behindern die Streiks den wirtschaftlichen Reformprozess. Seit Dezember 2005 konnte Vietnam über 8 Mrd. US\$ an ausländischen Investitionen ins Land holen, vor allem von Unternehmen aus Taiwan und Südkorea, die die niedrigen Arbeitskos-

ten nutzen wollen. Die zunehmende Zahl der Streiks gegen Verletzungen des Arbeitsrechts durch den Arbeitgeber und für »gerechte Löhne«, so die Sorge der Regierungsvertreter, könnte dazu führen, dass die Investitionen abnehmen und in konkurrierende Länder wie beispielsweise die Philippinen fließen. Nicht zuletzt aus diesem Grunde ist die politische Führung bemüht, die Streikbewegung einzudämmen. Im Juli 2007 ist ein Gesetz in Kraft getreten, welches einen neuen Regulierungsmechanismus im Falle von Arbeitskonflikten vorsieht. Danach wird ein Streik erst als legitim eingestuft, wenn zuvor in Verhandlungen zwischen MOLISA, der Gewerkschaft und dem Arbeitgeber keine Einigung über eine Lösung erzielt werden konnte und ein sich daran anschließender Schlichterspruch durch eine lokale politische Autorität von den Konfliktparteien nicht akzeptiert wird. MOLISA, das die Einhaltung der Arbeitsgesetze durch die Unternehmen kontrollieren soll, hat Anfang 2007 angekündigt, die Zahl seiner Arbeitsinspektoren von 400 um 700 zu erhöhen. Angesichts der Zahl der in Vietnam existierenden Unternehmen und der zunehmenden Auseinandersetzungen scheint diese Maßnahme jedoch kaum zur Lösung der Konflikte beitragen zu können. Nicht zuletzt steht die



■ *Mangelnde Sicherheit* Die VGCL ist mit schlechten Arbeitsbedingungen konfrontiert

neue Regelung im Zusammenhang mit den sich mehrenden Streiks für ein Beharren auf den bestehenden Machtstrukturen. Eine Demokratisierung der Arbeitsbeziehungen und ein Schutz der Arbeitnehmer, die für ihre Interessen eintreten, kann mittelfristig nicht erwartet werden. Die VGCL kann die Interessen der Werktätigen heute nur noch in den Staatsbetrieben vertreten. Als Interessensvertretung für Beschäftigte in Joint Ventures, ausländischen Firmen oder vietnamesischen Privatunternehmen besitzt sie heute so gut wie keine Legitimation. ◀

*Ausländische Firmen ignorieren häufig die Rechte der Beschäftigten*

Politische Einschätzung

# Europäische Antworten auf wachsende Produktionskapazitäten

*Die rasante Entwicklung der Schiffbauindustrie in Vietnam ist nur ein Beispiel für den weltweiten Ausbau der Schiffbaukapazitäten. Die wachsenden Produktionskapazitäten im Weltschiffbau werden den internationalen Wettbewerb weiter verschärfen. Europa darf sich deshalb auf der gegenwärtig komfortablen Auftragslage nicht ausruhen: Es muss dafür sorgen, dass der Schiffbau weiterhin als innovative Schlüsselindustrie erhalten bleibt.*



### Drohende Überkapazitäten im Weltaufbau?

Die europäischen Werften betrachten seit längerer Zeit mit Sorge die Entwicklungen der südostasiatischen Schiffbauindustrien. Während in der öffentlichen Diskussion der Fokus hauptsächlich auf die Entwicklung in China gerichtet ist, wird häufig übersehen, dass Länder wie Vietnam, die Philippinen, Indien, Pakistan aber auch Russland und die Türkei mit ihren Investitionen in die Schiffbauindustrie dafür sorgen, dass die weltweiten Produktionskapazitäten weiter zunehmen.

Der europäische Schiffbauverband CESA geht in seiner Prognose für die Jahre 2007 bis 2010 davon aus, dass weltweit einem jährlichen Neubaubedarf von 30 Mio. cgt Produktionskapazitäten in einem Umfang von 50 Mio. cgt gegenüber stehen. Dies würde dazu führen, dass Schiffbaunationen, die durch staatliche Infrastrukturhilfen sowie direkte und indirekte Subventionen ihre Werftindustrie fördern, Wettbewerbsvorteile erzielen. Geringe Arbeitskosten wie in Vietnam oder China sind dabei nur ein Faktor unter vielen.

Ob die vorhergesagten Überkapazitäten wie von CESA formuliert auch eintreffen, darf jedoch

nicht als Gewissheit betrachtet werden. Auch in der Vergangenheit wurde angesichts der zunehmenden Produktionskapazitäten vor Überkapazitäten und deren Konsequenzen gewarnt. Das anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum sowie die Integration weiterer Weltregionen in die globalisierte Wirtschaft wird aber auch in Zukunft für ein kontinuierliches Wachstum des Seehandels sorgen. So haben während einer OECD-Tagung im Ende 2006 auch China und Indien deutlich gemacht, dass sie auch weiterhin von einer hohen Nachfrage nach Handelsschiffsneubauten ausgehen, und deshalb die aus Europa, Japan oder Südkorea stammenden Überkapazitäts-Szenarios nicht gänzlich teilen können.

Aufstrebende Schiffbaunationen wie Vietnam betrachten denn auch den Schiffbau als Zukunftsmarkt. Nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern vor allem für den Export soll produziert werden. Die dadurch erzielten Devisengewinne werden für den weiteren Ausbau der Schiffbauindustrie verwendet, welche durch den Zufluss ausländischen Know-hows zur Industrialisierung des Landes insgesamt beiträgt.

Zudem hat die Vergangenheit gezeigt, inwieweit politische Entscheidungen die Entwick-

lung der Nachfrage beeinflussen können. Das Verbot von Einhüllentankern hat beispielsweise zu einem weltweiten Nachfrageboom bei Doppelhüllentankern geführt. An den europäischen Werften ist dieser Boom jedoch vorbeigegangen, da dieser Schiffstyp vornehmlich in Asien gefertigt wird.

Auch in absehbarer Zukunft wird die Nachfrage nach einzelnen Schiffstypen stark ansteigen. So wird heute zwar beinahe der gesamte weltweite Gastransport per Pipeline abgewickelt. In Zukunft wird der Transport per Schiff (LNG-Tanker) jedoch stark zunehmen: für 2025 sagen Experten voraus, dass der Anteil des Gastransports per LNG-Tanker von gegenwärtig 7 Prozent auf 26 Prozent ansteigen wird. Auf Basis der heutigen Auftragsbücher der Werften wird die LNG-Tanker-Flotte von weniger als 150 Schiffen im Jahr 2002 auf über 400 Schiffe im Jahr 2011 anwachsen.

Doch – wie bei den Doppelhüllentankern – werden auch hier die meisten der europäischen Werften nicht an der Entwicklung teilhaben können. 76 Prozent aller Aufträge für LNG-Tanker entfallen auf Südkorea, danach folgen Japan (18 Prozent) und China (4 Prozent). Europa spielt mit Frankreich und Spanien ( je 1 Prozent) im LNG-Tan-

*Schiffbau bleibt auch weiterhin ein Zukunftsmarkt*



■ *Kurz vor der Ausrangierung* Die Produktionsanlagen auf den Werften werden umfangreich modernisiert

*Europa muss klar machen, dass es auch in Zukunft auf den Handelsschiffbau setzt*

ker-Markt eigentlich überhaupt keine Rolle. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass die Schlüsseltechnologie bei Gastankern – z.B. die Anlagen zur Verflüssigung des Gases – aus Europa (Norwegen, Großbritannien) stammen.

Für die Zukunft des europäischen Schiffbaus wird es erforderlich sein, Entwicklungen wie im Bereich der LNG-Tanker nicht zu verschlafen und die Stärken der europäischen Schiffbauindustrie gezielt einzusetzen. Doch

welche Voraussetzungen sind dafür notwendig?

#### **Wenig Hoffnung auf internationale Regulierung**

Noch verfügen viele europäische Werften über Auftragsbücher, welche ihnen Arbeit bis ins Jahr 2010 und zum Teil darüber hinaus garantieren. Allein im Jahr 2006 konnten die europäischen Werften ihren Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 43 Prozent steigern und das Volu-

men der europäischen Auftragsbücher um 33 Prozent erhöhen. Angesichts des stetigen Ausbaus der Produktionskapazitäten und der prognostizierten rückläufigen Nachfrage nach Neubauten z.B. bei Containerschiffen müssen die europäische Politik und die Werften die Zeit nutzen, um sich auf den nach 2010 verschärften Wettbewerb vorzubereiten. Die vergleichsweise komfortable Auftragslage vieler europäischer Werften ist im Moment oftmals der Tatsache geschuldet, dass in Asien nicht ausreichend Bauplätze zur Verfügung stehen. Reeder, die ihre Schiffe schnell an den Markt bringen wollen, um die nach wie vor hohen Fracht- und Charterraten nutzen zu können, haben bei europäischen Werften geordert, da diese freie Kapazitäten und somit auch ein früheres Ablieferungsdatum anbieten konnten. Mittlerweile haben sich die Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung eines Schiffs in Asien und Europa aber weitestgehend angeglichen. Die europäischen Werften müssen handeln, wollen sie nicht angesichts neuer Konkurrenten auf dem Weltmarkt ins Hintertreffen geraten.

Die gescheiterten Verhandlungen zwischen Europa und China bzw. Südkorea im Rahmen der WTO und der OECD haben

gezeigt, dass sich auf diesem Wege kaum Chancen bieten, das weitere Anwachsen der Schiffbaukapazitäten im Weltschiffbau einzudämmen bzw. gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Im Jahr 2006 hat die EU-Kommission China das Angebot gemacht, eine Arbeitsgruppe einzurichten, um zu einem gemeinsamen Verständnis der zukünftigen Entwicklung im Schiffbau zu gelangen. Dass derartige Initiativen notwendig sind, haben auch die Gespräche auf den Werften in Vietnam bestätigt, denn die Vertreter vietnamesischer Werften sind davon überzeugt, Europa wolle in Zukunft überhaupt nicht mehr im Handelsschiffbau aktiv sein, sondern sich nur noch auf das Segment der High-Tech-Schiffe konzentrieren. Fehlwahrnehmungen dieser Art können fatal sein und internationale Bestrebungen zur Regulierung des Marktes unterminieren.

In diesem Zusammenhang dürfen die europäischen Werften auch nicht darauf setzen, im Rahmen internationaler Abkommen eine Regelung bezüglich des Schutzes geistigen Eigentums erzielen zu können. Sicher, die meisten und bedeutendsten Innovationen im Schiffbau werden von europäischen Werften erbracht. Nicht umsonst sind die europäischen Werften auch



■ *Bald konkurrenzfähig?* Tankerproduktion in Vietnam

weltweit führend im Segment der High-Tech-Schiffe. Die mittlerweile existierende weltweite Arbeitsteilung zwischen Zulieferern, Werften, Dienstleistern, Reedern und Klassifikationsgesellschaften führt beinahe naturwüchsig zu einem globalen Know-How-Transfer, der durch gesetzliche Regelungen kaum wirksam verhindert werden kann. Dafür haben auch die europäischen Werften selbst gesorgt, indem sie in der Vergangenheit vielfach ihre Konstruktions- und Design-Abteilungen ausgegliedert und somit deren Blaupausen weltweit verfügbar gemacht haben.

#### Europas Stärken ausbauen

In Anbetracht der Entwicklung des Weltschiffbaus kann die Zukunftsstrategie des europäischen Schiffbaus nur daran ausgerichtet sein, die eigenen Stärken weiter zu entwickeln. Dazu gehört in erster Linie die Kompetenz, innovative, auf den Wunsch des Kunden zugeschnittene Schiffe zu bauen. Voraussetzung hierfür sind qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, die ihre eigene Zukunft mit dem Schiffbau verbinden.

Der aktuelle Fachkräftemangel in Europa ist auch im Schiffbau anzutreffen. Dass diese Situation eintreten wird, ist schon seit längerer Zeit bekannt. Doch statt antizyklisch auszubilden und das Know-How der Mitar-



■ Vietnam bald konkurrenzfähig? Nur eine hohe Innovationsmotivation schafft einen weiteren europäischen Vorsprung

*Der technologische Vorsprung europäischer Werften darf nicht aufgegeben werden*

beiter auszuweiten und für die Branche zu sichern, haben die Werften immer wieder Personal abgebaut, den Einsatz von Leiharbeit intensiviert und Kernkompetenzen ausgegliedert. Erst seit kurzer Zeit sind Anzeichen erkennbar, diesen Trend aufzuhalten und verstärkt Wachstumsgewinnung zu betreiben.

Schlussendlich gilt es, die im Programm Leadership 2015 vereinbarten Aufgaben anzugehen und umzusetzen. Dazu gehört die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen – nicht nur in Europa, sondern weltweit. Gleichwohl wäre schon ein wichtiger Schritt gemacht, wenn es gelänge, zunächst in Europa annähernd gleiche Bedingungen zu schaffen. Hierzu müsste

die Branche jedoch eine »europäische Identität« entwickeln und nicht weiter in nationalstaatlichen Kategorien verharren. Außerdem muss den Werften auch der Zugang zum Kapitalmarkt erleichtert werden, um notwendige Finanzierungen realisieren zu können. Viele Werften verfügen nicht über das erforderliche Eigenkapital und sind auf Fremdfinanzierung angewiesen.

Eines der wichtigsten Aktionsfelder ist jedoch die Förderung von Innovationen. Die Werften müssen ihre Ausgaben für Forschung und Entwicklung deutlich erhöhen, um gegenüber der Konkurrenz auch weiterhin einen technologischen Vorsprung zu haben. Bislang konn-

ten asiatische Werften nicht nennenswert in Marktsegmente vordringen, in denen die Europäer führend sind. Dazu gehören Kreuzfahrtschiffe, RoRo- und RoPax-Fähren genauso wie Marineschiffe.

Diesen Vorsprung gilt es zu halten, indem auch in Zukunft in Europa das »bessere Schiff« produziert wird. Mit Lösungen, die auf die Senkung der Arbeitskosten zielen, wird man dieses Ziel nicht erreichen können.

Mit der Verabschiedung einer Strategie für eine europäische Meerespolitik ist neben Leadership 2015 ein weiterer wichtiger Meilenstein gesetzt worden.

Die maritime Wirtschaft ist damit auf die Agenda europäischer Politik ein gutes Stück nach oben gerückt und kann sich der erforderlichen Aufmerksamkeit erfreuen.

Hieraus müssen jedoch Impulse für eine zukunftssträchtige Weiterentwicklung des europäischen Schiffbaus entstehen: der Ausbau des Short Sea Shipping an Europas Küsten, neue Umwelt- und Sicherheitsauflagen sowie eine den Seetransport befördernde integrierte Verkehrspolitik können dazu führen, dass auch in Zukunft die europäischen Werften als Synonym für Innovation im Schiffbau stehen. ◀



Zum Thema Schiffbau sind weitere Informationen erhältlich  
[www.igmetall-kueste.de](http://www.igmetall-kueste.de)