

Schiffbau fordert zu politischem Handeln auf

Der deutsche Schiffbau blickt auf ein durchaus erfolgreiches Jahr 2001 zurück. Um 14 % auf 4,8 Mrd. € gestiegene Umsätze sind Ausdruck dieser Bewertung. Die Exporte stiegen sogar um 27 %, die Exportquote lag damit bei 64 %. Die Beschäftigtenzahl der Werften war zum Jahresende 2001 auf knapp 27.000 geklettert (+3,9 %). Hinzugerechnet werden müssen noch ca. 4.000 auf den Werften tätige Mitarbeiter von Subunternehmen und 70.000 Beschäftigte in Schiffbau- und Zulieferbetrieben.

In seinem Jahresbericht 2001, den der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. heute der Öffentlichkeit vorstellte, dokumentiert und analysiert der VSM die Entwicklungen auf den Schiffbau- und Meerestechnik-Märkten vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und der anhaltenden, insbesondere durch Korea ausgelösten Marktstörungen.

Seeschiffbau. Die deutschen Seeschiffswerften lieferten 2001 insgesamt 53 Schiffe im Wert von 3 Mrd. € ab, davon 2,2 Mrd. € Exporte. Damit lag die Produktion deutlich höher als in den Vorjahren. Im Mittelpunkt standen dabei Fähr- und Passagierschiffe mit einem Tonnageanteil von 50 %. Die abgelieferten 26 Containerschiffe hatten einen Produktionsanteil von 36 %.

Den hohen Ablieferungen standen nur 17 Neubaubestellungen mit knapp 500 Mio. € gegenüber. Da zugleich mehrere Aufträge storniert wurden, sank der Auftragsbestand zum Ende 2001 auf 7,8 Mrd. € gegenüber noch 10,6 Mrd. € zum Ende 2000. Dieser Bestand lässt auch für 2002 und 2003 Produktionen auf dem bisherigen Niveau erwarten, sichert aber nicht mehr die Vollbeschäftigung über diesen Zeitraum.

Binnenschiffbau. Bei Ablieferungen von 55 Binnenschiffen im Wert von 47 Mio. € erzielten die deutschen Binnenschiffswerften Auftragseingänge über 43 Schiffe im Wert von 57 Mio. €. 20 % davon gingen in das Ausland.

Die Geschäftstätigkeit der deutschen Binnenschiffswerften war geprägt von einzelnen größeren Binnenkreuzfahrtschiffen, die mit relativ hohen Auftragswerten das Gesamtbild bestimmen. Stückzahlmäßig beherrschten demgegenüber mit 34 Einheiten Polizei-, Arbeitsboote und kleine Prahme bzw. Schuten die Produktion. Frachtschiffe waren mit nur vier Einheiten noch immer in unbefriedigendem Umfang an den Schiffbauaktivitäten beteiligt, weil die Entwicklungen in der Binnenschifffahrt trotz guter Perspektiven in Deutschland noch immer nicht die erwarteten Investitionen ausgelöst haben.

Marinetechnik. Die Entwicklung dieses wichtigen Schiffbaubereichs - er trägt im langfristigen Durchschnitt rd. 20 % zum deutschen Schiffbau bei - wurde durch neue Anforderungen an die Deutsche Marine geprägt. Im Hinblick auf die

zukünftig wichtigere Interventionsoption im Rahmen kombinierter Streitkräfteeinsätze kommt der Marine eine Schlüsselfunktion zu, da ihre Potenziale Einsätze fernab der eigenen Küsten erst ermöglichen. Der dafür notwendige Anpassungsprozess spiegelt sich in der Beschaffung der Deutschen Marine wider:

- Ab 2003 kommen die U-Boote des Typs 212 A in Fahrt, die - ausgerüstet mit der neuen Brennstoffzellentechnik - eine hohe Unterwasserausdauer aufweisen.
- Ab Herbst 2002 laufen die Fregatten des Typs 124 zu, die als Verbandsführungsschiffe vorgesehen sind.
- Die Ablösung der Schnellboote durch die Korvetten K 130 ist eingeleitet, die ersten Einheiten sollen 2005 einsatzbereit sein.
- In 2002 wird der zweite Einsatzgruppenversorger "Frankfurt am Main" abgeliefert.
- Für eine neue Generation der Minenjagdsysteme – MJ 2000 – ist die Projektierungsphase in Vorbereitung.
- Für den Einsatz der Bundeswehr in Interventionseinheiten wurde ein Bedarf von Einsatzunterstützungsschiffen (EtrUS) festgestellt, für die der Generalinspekteur der Bundeswehr die Untersuchung eines Fähigkeitsspektrums angeordnet hat.

Die Marineteknik benötigt in großem Umfang Engineeringpotenzial, das die Stärke der deutschen Schiffbauindustrie – der Werften und Zulieferer - ist. Um dieses Potenzial für den Bedarf der Deutschen Marine abrufbar zu halten, ist der Export unverzichtbar. Er sichert in Zeiten zwischen nationalen Beschaffungsvorhaben die technische Weiterentwicklung, ohne die Spitzenprodukte nicht angeboten werden können. Trotz mächtiger Wettbewerber in Europa ist die deutsche Schiffbauindustrie unbestrittener Weltmarktführer in den Sektoren Fregatten-, Korvetten- und Schnellbootbau, dem nicht-nuklearen U-Bootbau und bei der Minenabwehr. Die Erfolge bei der Akquisition der für die nationale Technologieentwicklung notwendigen Exportaufträge zeigen dies deutlich. Sie sind jedoch nur möglich, wenn die Bundesregierung durch eine fördernde verteidigungspolitische Perspektive diese Exportbemühungen optimal flankiert.

Reparatur und Umbau. Die Reparatur- und Umbauumsätze bewegen sich seit einigen Jahren in einer Größenordnung von 500 - 700 Mio. € jährlich. Dies entspricht einem Anteil von 12 - 15 % am Gesamtumsatz des Schiffbaus in Deutschland. Im Jahr 2001 beliefen sich die Umsätze insgesamt auf 674 Mio. €, wobei 598 Mio. € auf Reparaturen und 76 Mio. € auf Umbauten entfielen. Im europäischen Vergleich nahmen die deutschen Reparatur- und Umbauwerften damit erneut die Spitzenposition ein.

Reparaturen an Seeschiffen bilden dabei den Schwerpunkt. In den vergangenen Jahren haben gelegentlich aber auch einzelne Großumbauten dies Gewicht verschoben. Zu den Umsätzen tragen etwa 30 Werften in Deutschland bei, die seegehende Schiffe umbauen oder reparieren. Hinzu kommen etwa 40 Binnenschiffwerften, für die das Reparaturgeschäft Kern ihrer Tätigkeit ist. Nicht eingerechnet ist das wichtige Marktsegment der Marinereparatur. Hier ist allerdings seit Jahren wegen der beengten Haushaltslage des Bundes das Auftragsvolumen rückläufig.

Zulieferindustrie. Die Stütze des deutschen Schiffbaus ist eine starke maritime Zulieferindustrie, die es den Werften ermöglicht, sich auf ihre Kernkompetenzen

zu konzentrieren. Heute stehen den rund 26.000 Werftbeschäftigten allein in Deutschland rund 70.000 Beschäftigte in den Zulieferbetrieben gegenüber. Rund 400 Zulieferbetriebe sind in Deutschland regelmäßig für den Schiffbau tätig. Zählt man die Unternehmen hinzu, die nur gelegentlich durch einzelne spezielle Lieferungen oder Leistungen von nicht nur schiffbautypischen Produkten mit Werften in Geschäftsbeziehungen treten, so steigt die Zahl der Zulieferbetriebe leicht auf weit über 1.000. Die Zulieferindustrie hat Standorte in allen deutschen Bundesländern mit Schwerpunkten außerhalb der Küstenländer in Bayern und Baden-Württemberg. Die Exportquote der deutschen Schiffbauzulieferindustrie liegt inzwischen bei etwa 67 %.

Zur Intensivierung der Zusammenarbeit von Werften, Zulieferern und Dienstleistern bei Planung und Bau komplexer Schiffe wurde im Rahmen des VSM die Idee eines Maritimen Partner-Rings initiiert. Für die praktische Umsetzung dieses Konzeptes wurden Modellvertragsformen entwickelt, die die horizontalen und vertikalen Kooperationsformen der am Schiffbau beteiligten Partner regeln. Die Vorteile solcher Modelle sind inzwischen an mehreren Projekten deutlich geworden. Dabei waren Kostenreduzierungen bei allen Beteiligten durch bessere Kapazitätsabstimmung, Vermeidung von Doppelarbeit und Schnittstellenproblemen ebenso festzustellen wie kürzere Entwicklungszeiten nach insgesamt höherer Technologiekompetenz durch die gemeinsame Planung.

Die verstärkte Nutzung der neuen Informations- und Kommunikationsmedien wird die Zusammenarbeit Werft/Zulieferer weiter intensivieren. Dazu wird von beiden Seiten auch an Konzepten gearbeitet, den Beschaffungsprozess der Werften mit dem Vertriebsprozess der Zulieferindustrie durch eCommerce-Verfahren stärker zu durchdringen.

Meerestechnik. Mit einem jährlichen Umsatz von über 3 Mrd. € ist die nicht-schiffbauliche Meerestechnik ein bedeutender Bereich der deutschen maritimen Wirtschaft. Allerdings werden die technischen und wirtschaftlichen Erfolge dieses maritimen Sektors in der Öffentlichkeit weniger wahrgenommen, da die Meerestechnik ein breites industrielles Spektrum umfasst, das von der Offshore-Technik und Unterwassertechnik über die Meeresforschungstechnik und Hydrographie bis hin zum maritimen Umweltschutz reicht.

Zur Zeit entfallen rund zwei Drittel des meerestechnischen Volumens auf die Offshore-Technik und das Küsteningenieurwesen / Wasserbau. Zur für das Jahr 2005 prognostizierten Umsatzsteigerung der Meerestechnik auf 5,8 - 7,7 Mrd. € wird zukünftig verstärkt die seegestützte Nutzung erneuerbarer Energiequellen (Offshore-Windparks) beitragen. Um diese Potenziale zu realisieren, werden Kooperation und Vernetzung innerhalb der Meerestechnik (Kompetenznetz Meerestechnik Schleswig-Holstein) und mit der schiffbaulichen Forschung (Centrum für Maritime Technologien) auf- und ausgebaut.

In zentralen Bereichen der maritimen Industrie liefern die deutsche Schiffbau- und Meerestechnik internationale Spitzentechnologie. Diese Kompetenz in bedeutenden High-tech-Märkten beruht auf zwei Säulen: intensive Forschung und

Entwicklung (FuE) und bedarfsgerechte Ingenieurausbildung auf fachlich hohem Niveau.

Die deutsche maritime Industrie nutzt ihre FuE-Fähigkeiten nicht nur zum Know-how-Aufbau, sondern auch für die Attraktivitätssteigerung im Wettbewerb um den knapper werdenden akademischen Nachwuchs. Um dies wirkungsvoll zu unterstützen, müssen auch die staatlichen Anstrengungen in beiden Bereichen (effiziente Forschungsförderung und ausreichende Investitionen in den maritimen Bildungssektor) intensiviert werden.

Internationaler Schiffbau. Gestützt auf die starke Nachfrage in den Vorjahren waren die Werften weltweit auch im Jahr 2001 gut beschäftigt. Die Weltschiffbauproduktion hat im Jahr 2001 das Rekordergebnis des Vorjahres fast wieder erreicht: 1.553 Schiffe mit 31,3 Mio. GT und 20,2 Mio. CGT wurden abgeliefert.

Die Abkühlung des weltwirtschaftlichen Klimas in der zweiten Jahreshälfte 2001 hatte damit für die Weltschiffbauproduktion bisher nur begrenzte Auswirkungen. Auch der Nachfrageeinbruch in der zweiten Jahreshälfte konnte bisher noch ohne große Probleme verkraftet werden. Die Perspektiven für die Schiffbauindustrie haben sich jedoch verschlechtert: Wünsche nach späteren Ablieferungsterminen und Stornierung von Aufträgen sowie die Nicht-Ausübung von Optionen, fallende Neubaupreise und geringere Neubauanfragen sind deutliche Signale. Der ohnehin schon harte Wettbewerb wird nicht zuletzt durch die weiter wachsenden Kapazitäten an Schärfe zunehmen.

Dennoch blieben die Neubaubestellungen im Jahr 2001 zunächst noch auf einem hohen Niveau. Erst in der zweiten Jahreshälfte dämpfte die rückläufige Wirtschafts- und Schifffahrtskonjunktur die Neubaunachfrage. Insgesamt wurden im Jahr 2001 weltweit 1.438 Schiffe mit 36,5 Mio. GT und 23,3 Mio. CGT in Auftrag gegeben. Damit wurde die Produktion des Jahres erneut übertroffen, der Auftragsbestand nochmals erhöht.

Insgesamt standen zum Jahresende weltweit 2.695 Neubaufträge mit 75,8 Mio. GT und 48,6 Mio. CGT in den Auftragsbüchern der Werften. Damit sind sie im Durchschnitt bis ins Jahr 2004 ausgelastet.

Von Dezember 2000 bis Dezember 2001 gaben die Neubaupreise für die Mehrzahl der Standardschiffstypen um über 10 % nach. Am stärksten betroffen war der Containerschiffmarkt. Hier war der Wettbewerbsdruck aus Fernost besonders stark zu spüren. Für Schiffe mit 1.100 TEU bzw. 3.500 TEU betrug der Verfall sogar mehr als 13 %.

Wichtigste Ursachen des Preisverfalls waren die Preisunterbietungen der koreanischen Werften. Die EU-Kommission hat nachgewiesen, dass die Preiskalkulationen der koreanischen Werften nicht kostendeckend sind. In Konkurs gegangene Werften wurden in Korea ohne jegliche Kapazitätsreduzierungen zulaufen der Staatskasse saniert und agieren weiterhin im Markt. Bei derart ungleichen Bedingungen bleiben die deutschen und europäischen Schiffbauunternehmen ohne staatlichen Flankenschutz im Wettbewerb auf dem Weltmarkt fast

chancenlos. Zum schiffbaupolitischen Handeln bleibt angesichts rasch abnehmender Auftragsbestände nur noch wenig Zeit.

Schon jetzt zeichnet sich ab, dass nicht alle Werften, insbesondere in Europa, diesen ruinösen Wettbewerb überstehen werden. Das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wird sich verschärfen. Der europäische Werftenverband AWES erwartet bis 2015 einen durchschnittlichen Neubaubedarf von 18,3 Mio. CGT p. a. Demgegenüber werden die Neubaukapazitäten der Schiffbauländer sowohl durch Produktivitätssteigerungen der Werften als auch durch die Errichtung bzw. Erweiterung von Produktionsanlagen zunehmen. Die weltweite Neubaukapazität liegt zurzeit bei 23 Mio. CGT. Ein erheblicher Kapazitätswachstum wird bei koreanischen und chinesischen Werften erwartet.

Schiffbaupolitik. Die zentralen schiffbaupolitischen Themen werden seit der ersten Maritimen Konferenz im Jahr 2000 in Emden im Rahmen der diversen Gesprächsrunden erörtert und weiterverfolgt, die der maritime Koordinator, StS Dr. Gerlach, dafür eingerichtet hat. Im Vordergrund standen dabei Kooperationsfragen, FuE sowie die Wettbewerbs- und Förderfragen, die inzwischen weitgehend in den übergeordneten Gremien der EU und der OECD verhandelt und entschieden werden.

Zur zweiten Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock-Warnemünde konnte der Koordinator über Fortschritte in einzelnen politischen Feldern berichten. Hierzu gehörte insbesondere die Teilflexibilisierung der Produktionsbeschränkungen für die Werften in Mecklenburg-Vorpommern. Es wurde seitdem aber auch zunehmend deutlich, dass mit den anhaltenden Wettbewerbsverzerrungen durch Korea und mit der konjunktur- und kapazitätsbedingten Auftragsabschwächung der Handlungsbedarf dringender wird. Insbesondere das unverständliche Gezerre in der EU-Kommission um die Einreichung einer Klage gegen Korea vor der WTO und um die Einführung befristeter Gegenmaßnahmen zum Schutz der europäischen Werften vor koreanischen Kampfpreisen macht eine wirksame deutsche Gegenstrategie erforderlich. VSM-Hauptgeschäftsführer Dr. Werner Schöttelndreyer hat dies unter der Überschrift "Berlin muss handeln" im Vorwort zum Jahresbericht 2001 herausgestellt und inzwischen gegenüber der Bundesregierung und dem maritimen Koordinator konkretisiert.

Bei Interesse an Einzelheiten zu dieser zusammenfassenden Darstellung verweisen wir auf unseren Jahresbericht 2001. Er ist im Internet unter <http://www.vsm.de> verfügbar. Wir senden Ihnen den Bericht aber auch gerne zu.

6. Mai 2002