



JAHRESBERICHT 2007



Taufe des Doppelhüllentankers „Seychelles Patriot“, 27.025 GT

LeaderSHIP Deutschland – Erste Erfolge



Dank einer erfreulichen Auftragsentwicklung und eines produktiven Dialogs im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ war das Jahr 2007 für den deutschen Schiffbau und die Zulieferindustrie erneut ein wirtschaftlich und politisch erfolgreiches Jahr.

Mit den hohen Produktionszahlen der hiesigen Werften belegt Deutschland weltweit den vierten Rang unter den Schiffbauländern und Platz 1 in Europa. Die neu eingegangenen Aufträge im Wert von 4,9 Mrd. € blieben zwar hinter den hohen Akquisitionszahlen der beiden Vorjahre zurück, überstiegen aber deutlich den Umfang der Ablieferungen und sorgten damit zum sechsten Mal in Folge für ein weiteres Anwachsen des nationalen Auftragbestandes auf jetzt rund 15 Mrd. €.

Durch eine stetig wachsende Welthandelsflotte, sich ständig erhöhende internationale Sicherheits- und Umweltstandards sowie hervorragende Kompetenz unserer deutschen Unternehmen entwickelt sich daneben das Umbau- und Reparaturgeschäft zu einem immer stärkeren Standbein der gesamten Branche. Auch die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie kann mit hervorragenden Zahlen beeindrucken: vom Umsatz her weltweit auf Rang 2, ist sie weiterhin Exportweltmeister.

Daher überrascht es nicht, dass vom Schiffbau auch 2007 ein positives Signal für die Beschäftigungslage in Deutschland ausging. Im Jahresdurchschnitt nahm die Mitarbeiterzahl allein bei den führenden Werftbetrieben um rund 4 % zu. Im Dezember 2007 waren mit rund 22.300 Beschäftigten 1.000 Mitarbeiter mehr bei den Werften tätig als im gleichen Monat des Vorjahres. Gleichzeitig ist die Ausbildungsquote der Seeschiffswerften mit rund 200 zusätzlichen Lehrstellen auf über 7 % angestiegen.


Die aktuellen Umsatz- und Beschäftigungserfolge dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die deutschen Schiffbauunternehmen weiterhin vor großen Herausforderungen stehen. So lässt der anhaltende Ausbau der weltweiten Werftkapazitäten gerade in asiatischen Ländern mittelfristig einen noch härter werdenden internationalen Wettbewerb erwarten. In diesem werden die deutschen Schiffbauunternehmen nur bei ständiger Erneuerung ihres technologischen Vorsprungs und bei Schaffung angemessener politischer Rahmenbedingungen erfolgreich bestehen können.

Noch ernster ist der Umstand zu sehen, dass die gute Auslastung der Unternehmen nicht einher geht mit einer verbesserten Ertragsituation. Schneller als die Neubaupreise für Schiffe erhöhten sich die Kosten für Komponenten, Materialien und Energie sowie für Löhne und Gehälter. Insbesondere der drastische Anstieg der Stahlpreise belastete nicht nur die Werften, sondern auch viele Zulieferer wie z.B. den Maschinen- und Anlagenbau.

Im Frühjahr 2007 gelang die seit langem geforderte Neuordnung des nationalen Zinsabsicherungssystems. Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 steht über die CIR-Richtlinie den Werften ein OECD-konformes Finanzierungsinstrument zur Verfügung, mit dem die bisher bestehenden Wettbewerbsnachteile gegenüber internationalen wie europäischen Konkurrenten ausgeglichen und die Akquisitionsfähigkeit des deutschen Schiffbaus verbessert wird.

Ein zentrales Thema des abgelaufenen Jahres war die Reform der Unternehmensbesteuerung, deren positiver Effekt durch die geplanten Gegenfinanzierungsmaßnahmen für Schiffbauunternehmen geradezu in sein Gegenteil umgekehrt zu werden drohte. Auch hier konnte erfreulicherweise eine branchenspezifische Anpassung erreicht und eine Benachteiligung deutscher Werften im internationalen Wettbewerb weitgehend verhindert werden.

Als positives Ergebnis der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Politik ist hervor-



zuheben, dass die „Maritimen Technologien“ in der „Hightech-Strategie für Deutschland“ gleichrangig neben Luft- und Raumfahrt, Nanotechnologie und Gentechnik etabliert werden konnten. Im Rahmen der Innovationsförderung haben die Werften seit 2005 mehr als 50 Projekte konzipiert, die ein Fördermittelvolumen von rund 100 Mio. € nachfragen. Da Innovationsvorhaben zu 80 % von der Industrie finanziert werden, repräsentieren diese Projekte ein Investitionsvolumen von fast 500 Mio. €. Durch die Zusage der 50%igen Kofinanzierung durch die Küstenländer bestehen nun gute Voraussetzungen für eine Verstärkung dieses Innovationsschubes.

Die Fähigkeit, Innovationen in marktfähige Produkte umzusetzen, erfordert einen hinreichenden Zugang zu qualifiziertem Fachkräftenachwuchs. Die sich abzeichnenden Lücken beim gewerblichen Facharbeiternachwuchs und der anhaltende extreme Mangel an Ingenieuren aller Fachrichtungen bedrohen die Technologieführerschaft deutscher Unternehmen. Mit der deutlichen Erhöhung des Ausbildungsplatzangebots

und der Bereitstellung zusätzlicher Stellen im Dualen Studium leistet die Industrie ihren Beitrag zum maritimen Kompetenzerhalt. Nun ist es an der Politik, auch der Erhöhung der schiffs- und meerestechnischen Hochschulkapazitäten allerhöchste Priorität einzuräumen.

Ein Thema, dem im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ zunehmende Bedeutung zukommen wird, ist die Entwicklung innovativer maritimer Lösungen für den Klima- und Umweltschutz. Angesichts ihrer hohen technologischen Kompetenz bietet der Bau umweltschonender Schiffe mit einer hohen Ressourcen- und Energieeffizienz große Zukunftschancen für deutsche Unternehmen in Schiffbau und Meerestechnik.

Werner Lüken
Vorsitzer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, im April 2008

Inhalt

	Seite
Vorwort: LeaderSHIP Deutschland – Erste Erfolge	3
I. Gesamtentwicklungen	6
1. International	7
2. National	9
II. Politische Rahmenbedingungen	12
1. LeaderSHIP Deutschland – Nationale maritime Politik	13
2. LeaderSHIP 2015 – Internationale Wettbewerbsbedingungen	22
III. Schiffbau- und meerestechnische Industrie in Deutschland	30
1. Seeschiffbau	31
2. Marinetchnik und Marineschiffbau	35
3. Reparatur und Umbau	40
4. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	42
5. Zulieferindustrie	49
6. Meerestechnik	53
IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus	58
1. Welthandel und Flottenentwicklung	59
2. Weltschiffbau	62
Statistik	75
Anhang	92



I. Gesamtentwicklungen

1. International

Die positiven Rahmenbedingungen für die Entwicklung der weltweiten maritimen Wirtschaft haben 2007 weiter angehalten. Weltwirtschaft und Welthandel wiesen zwar gegenüber 2006 etwas niedrigere aber dennoch kräftige Wachstumsraten von 5 % bzw. 7 % auf. Vor allem die dynamischen Schwellenländer Asiens mit der chinesischen Volkswirtschaft an der Spitze sorgten mit ihren Güterströmen für zusätzlichen Transportbedarf. Mit 11 % Wirtschaftswachstum übertraf China erneut alle Erwartungen und setzte seinen Aufholprozess zu den führenden Wirtschaftsnationen der Welt fort. Auch Indien beeindruckte mit einem Wachstum von 9 % und profitierte damit ähnlich stark von der Globalisierung wie China. Überdurchschnittliche Zuwachsraten wurden auch in anderen Regionen der Welt wie Brasilien und Russland mit rund 5 % bzw. 8 % verzeichnet, was ebenfalls auf sich verändernde Schwergewichte der Weltwirtschaft und auf neue Strukturen des Welthandels hinweist. Die traditionellen Industrieländer der OECD mit den USA, den Euro-Ländern und Japan an der Spitze fielen hingegen auf Zuwachsraten von unter 3 % zurück.

Der durch das globale Wachstum rasant gestiegene Rohstoffbedarf und die zunehmenden Verlagerungen der Güterproduktionen in kostengünstigere Länder, ließen die Warenströme überproportional anwachsen und neue Transportbeziehungen entstehen.

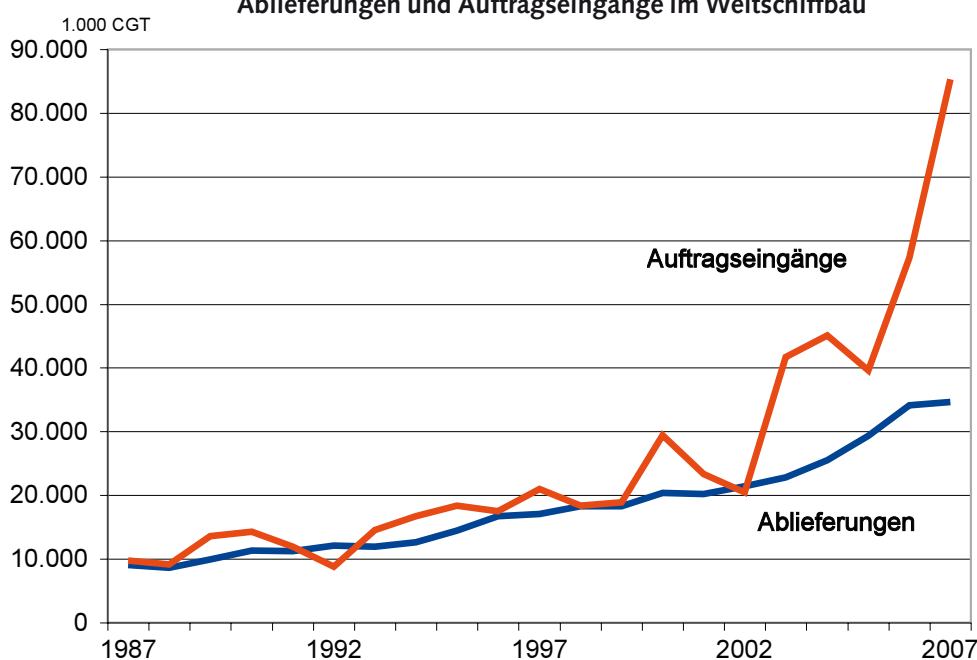
Davon profitierte in erster Linie der seewärtige Welthandel, der 2007 erneut deutlich zulegte und für positive Beschäftigungsimpulse in den

Schiffahrtsmärkten sorgte. Die Weltschiffahrt ist einerseits Profiteur der Welthandelsentwicklung und andererseits zugleich eine unabdingbare Voraussetzung für die Globalisierungsprozesse. Der internationale Warenaustausch wäre ohne das kostengünstige Transportmittel Schiff nicht durchführbar.

Der weiterhin hohe Bedarf an Transporttonnage sicherte auch 2007 auskömmliche Fracht- und Chartersraten. Insbesondere die boomenden Rohstoffmärkte und auch die Containertransporte sorgten für steigenden Kapazitätsbedarf. Trotz gestiegener Betriebskosten durch höhere Treibstoffpreise standen den Schiffahrtsunternehmen genügend Finanzmittel für Investitionen in zusätzliche Schiffsneubauten zur Verfügung.

Die gute Schiffahrtskonjunktur führte 2007, bereits das vierte Jahr in Folge, zu extrem geringen Abwrackungen, weil ältere Schiffe aufgrund der günstigen Ertragssituation solange wie möglich in Fahrt gehalten werden. Dies ist umso bemerkenswerter, als auch die Preise für zu verschrottende Schiffe aufgrund des knappen Angebots gestiegen waren.

Ablieferungen und Auftragseingänge im Weltschiffbau



Darüber hinaus führte der boomende Bedarf an Schiffen zu einem weiteren Preisanstieg bei gebrauchten Schiffen, die bei vielen Schiffstypen sogar die Neubaupreise deutlich übertrafen. Dazu trugen auch die längeren Lieferzeiten für Neubauten der Werften bei.

Beflügelt durch die positiven Entwicklungen in der Weltwirtschaft und Seeschifffahrt sowie durch günstige Finanzierungsmöglichkeiten erreichte die Nachfrageentwicklung im weltweiten Handelsschiffneubau 2007 ein neues Rekordniveau. Die Auftragsgänge übertrafen die Produktion des Jahres um nicht weniger als 150 % und ließen auch das bisherige Rekordbestellvolumen des Vorjahres weit hinter sich. Damit wurde sogar der Boom in der Mitte der 1970er Jahre noch übertroffen. Die Ablieferungstermine der Werften reichen dadurch bis 2011, zum Teil sogar in das Jahr 2012 hinein. Der immens gestiegene Bedarf

an Rohstoffen ließ insbesondere die Bestellungen von Massengutschiffen in die Höhe schnellen.

Die sich zur Jahreswende 2007/08 zunehmend abzeichnenden Auswirkungen der amerikanischen Immobilienmarktkrise, die damit verbundenen Liquiditätsengpässe an den Kapitalmärkten sowie die nachlassenden Wachstumserwartungen für die weltweite Wirtschaftsentwicklung wirkten sich 2007 noch nicht auf die Schifffahrts- und Schiffbaumärkte aus.

Positive Entwicklungen gab es auch in anderen maritimen Märkten wie z.B. der Offshore-Industrie. Neue Rekorde bei den Ölpreisen sorgten für gute Beschäftigung und Erträge bei mobilen Offshore-Plattformen und Offshore-Versorgern sowie für entsprechende Neubaufträge. Außerdem lösten die hervorragenden Ertragsaussichten zusätzliche Investi-



Containerschiff „Maersk Beaumont“ 48.800 GT, 4.194 TEU, 29,2 kn

tionen in die Exploration und Produktion von Öl- und Gasvorkommen aus dem Meeresboden vor allem der tieferen Seegebiete aus.

Vor dem Hintergrund des seit fünf Jahren bestehenden Auftragsbooms und der weltweiten Kapazitätserweiterungen, insbesondere in Korea und China, setzte die Weltschiffbauproduktion ihren fast zwei Jahrzehnte bestehenden Wachstumspfad fort und erreichte auch 2007 wieder einen neuen Höchststand.

Die Ende 2007 vorliegenden hohen Auftragsbestände lassen auch für die kommenden Jahre weiteres Wachstum in der Weltschiffbauproduktion erwarten. Es kommen aber zunehmend Zweifel auf, ob das drastisch gewachsene Auftragsvolumen auch planmäßig abgearbeitet werden kann. Begründet ist die Skepsis durch die zunehmend bei Werften und Zulieferern zu beobachtenden Engpässe bei Personal, Material und Zulieferkomponenten, die zu Ablieferungsverzögerungen führen. Darüber hinaus ist mit zunehmenden Auftragsstornierungen zu rechnen, wenn sich die bei zahlreichen Neubauprojekten noch unsicheren Finanzierungspläne als nicht realisierbar erweisen sollten.

Dennoch wird die ungebremsste Expansion der Werften in Asien weitere Produktionszuwächse bewirken. Der in den kommenden Jahren sehr wahrscheinlich eintretende Nachfragerückgang wird Überkapazitäten und einen internationalen Verdrängungswettbewerb unter den Schiffbauländern entstehen lassen. Dagegen sollte auf internationaler Ebene politische Vorsorge getroffen werden.

2. National

Die günstigen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bildeten auch 2007 wieder die wichtigste Säule für die positive Konjunktorentwicklung in Deutschland. Der zyklische Aufwärtstrend des Jahres 2006 setzte sich – wenn auch mit nachlassender Dynamik – weiter fort und führte zu einer Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts von 2,5 %. Die Exporte expandierten erneut kräftig mit 8,5 %,

obwohl sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen im Außenhandel aufgrund der Euro-Aufwertung verschlechterte. Der Wert der Importe nahm mit 5,2 % spürbar langsamer zu.

Weitere Nachfrageimpulse gingen wiederum von den Investitionen der Unternehmen aus. Die Industrieproduktion erhöhte sich erneut um rund 6 % und die industrielle Kapazitätsauslastung steigerte sich auf über 87 %.

Die gute Konjunktur und die sich einstellenden Erfolge der Reformpolitik der vorangegangenen Jahre verbesserten die Lage auf dem Arbeitsmarkt. 2007 nahm bei den Unternehmen die Zahl der offenen Stellen zu, die Zahl der Erwerbstätigen erhöhte sich um 1,7 % und die Arbeitslosenquote verringerte sich auf 8,4 %.

Obwohl die Bruttolöhne und -gehälter mit über 3 % doppelt so stark zunahmen wie 2006, blieb der private Konsum schwach und konnte die Konjunktur mit einem Zuwachs von 1,7 % nur wenig unterstützen. Hier wirkten sich die zu Jahresbeginn erfolgte Mehrwertsteuererhöhung und die sich beschleunigende Inflation – insbesondere durch die Energiepreiserhöhungen – dämpfend auf die Konsumnachfrage aus. Nach einem Rückgang auf 1,8 % im Jahr 2006 erhöhte sich der Verbraucherpreisindex auf 2,3 %. Durch die gestiegenen Inflationsgefahren sah sich die Europäische Zentralbank nicht in der Lage, die im Jahresverlauf nachlassende Wachstumsdynamik durch Senkung der Leitzinsen zu stärken, sondern setzte bis Mitte des Jahres zur Inflationsbekämpfung ihre Leitzinsanhebungen auf 4,0 % fort.

Die gestärkte Konjunktur und ein verbesserter Arbeitsmarkt trugen entscheidend dazu bei, dass bei den Staatsfinanzen durch höhere Steuereinnahmen Konsolidierungsfortschritte erzielt werden konnten. Erstmals seit 1989 konnte 2007 ein ausgeglichener öffentlicher Gesamthaushalt erreicht werden.

Die positiven nationalen und internationalen Entwicklungen spiegelten sich auch in der guten Beschäftigungssituation der Unternehmen des Schiffbaus und der meerestechnischen Industrie (einschließlich See- und Binnenschiffbau, Marineschiffbau,

Reparaturen, Umbauten, Boots- und Yachtbau) in Deutschland wider. Auch wenn die 53 führenden Werftbetriebe mit mindestens 50 Beschäftigten mit 5,1 Mrd. € niedrigere Umsätze als im Vorjahr auswiesen, verzeichneten sie wiederum ein hohes Beschäftigungsniveau.

Hier muss berücksichtigt werden, dass aufgrund ungleichmäßig verteilter Abrechnungszeitpunkte die Umsatzvolumina von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegen können. Dies gilt insbesondere für die Ablieferungen von Marineschiffen und wirkt sich stark auf das Verhältnis von Inlands- zu Exportumsätzen aus. Da 2006 ein überdurchschnittliches Auftragsvolumen im Marineschiffbau abgerechnet wurde, fielen die Umsätze im Berichtsjahr gerade bei Inlandsaufträgen niedriger aus. Dadurch steigerte sich der Exportanteil am Gesamtumsatz von 50 % auf 56 %.

Die gute Beschäftigungslage der Unternehmen ging jedoch nicht einher mit einer verbesserten Ertragssituation. Schneller als die Neubaupreise der Werften erhöhten sich die Kosten für Komponenten, Materialien, Energie sowie für Löhne und Gehälter. Vor allem der drastische Anstieg der Stahlpreise belastete nicht nur die Werften, sondern auch viele Zulieferer wie z.B. den Maschinen- und Anlagenbau.

Mit über 50 % entfiel der Hauptanteil der deutschen Schiffbauaktivitäten 2007 wiederum auf den Neubau von seegehenden Handelsschiffen einschließlich Passagier- und Fährschiffen sowie Yachten. Das zweite Standbein bildet der Marineschiffbau, dessen Anteil aufgrund der o.g. Abrechnungsproblematik im Laufe der Jahre zwischen 25 % und 35 % schwankt und im Jahr 2007 eher am unteren Rand dieser Spanne lag. Danach folgen die Reparaturen, Umbauten und Wartungen, die zusammen zwischen 12 % und 15 % des Umsatzes beitragen. Der Binnenschiffbau und alle sonstigen

Nebenfertigungen und schiffbaufremde Aktivitäten schlagen zusammen mit knapp 3 % zu Buche.

Im Gegensatz zur bundesweit verteilten Schiffbauzulieferindustrie entfielen die Werftaktivitäten zu mehr als 90 % auf die fünf Küstenländer. Mit fast 1,4 Mrd. € war Niedersachsen wiederum stärkstes Bundesland bei den Werftumsätzen und erreichte damit einen Anteil von 29 %. Dichtauf folgte Mecklenburg-Vorpommern mit 1,4 Mrd. € Umsatz und einem Anteil von 26 %. Der Schiffbau in Schleswig-Holstein erzielte aufgrund der genannten Schwankungen im Marineschiffbau einen deutlich geringeren Umsatz als 2006, so dass sich der Anteil auf 18 % reduzierte. Die Schiffbaubetriebe in den Stadtstaaten Hamburg und Bremen erreichten Umsatzanteile von 11 % bzw. 9 %. In den Bundesländern abseits der Küsten gab es 8 Betriebe mit über 50 Beschäftigten, die 8 % der deutschen Werftumsätze erwirtschafteten. Darüber hinaus gibt es bundesweit rund 70 weitere kleinere Werftbetriebe mit Belegschaften von 20 – 50 Beschäftigten, die jährlich etwa 250 – 300 Mio. € umsetzen und überwiegend dem Boots- und Binnenschiffbau zuzurechnen sind. Sie bieten über 2.000 Arbeitsplätze.

Nach Jahren der Konsolidierung sorgte die verbesserte Auftragslage bereits 2006 für eine Trend-

Umsätze nach Bundesländern in Mio. € und %-Anteilen

	2005	%	2006	%	2006*	%	2007*	%
Schleswig-Holstein	1.424	23	1.607	26	1.582	27	908	18
Hamburg	899	15	596	10	573	10	560	11
Mecklenburg-Vorp.	996	16	1.126	18	1.079	19	1.351	26
Bremen	472	8	452	7	415	7	458	9
Niedersachsen	1.987	32	1.838	30	1.762	30	1.465	29
Sonst. Bundesländer	369	6	471	8	402	7	386	8
Deutschland gesamt	6.147	100	6.090	100	5.814	100	5.128	100

Quelle: Statistisches Bundesamt/Landesämter

* Einschränkung des Berichtskreises auf Betriebe ab 50 Beschäftigte

wende bei der Entwicklung der Arbeitsplätze mit einem Zuwachs der Belegschaften um 1,4 %. Dies setzte sich 2007 verstärkt fort. Im Jahresdurchschnitt

nahm die Zahl der Mitarbeiter bei den führenden Werftbetrieben um rund 4 % zu. Im Dezember 2007 waren mit rund 22.300 Beschäftigten sogar 1.000 Personen mehr bei den Werften tätig als im gleichen Monat des Vorjahres (+ 5 %). Neben diesen direkten Arbeitsplätzen bieten die Werften jedoch noch mehreren Tausend weiteren Personen indirekt Beschäftigung über Leiharbeitsverhältnisse und Unterauftragnehmer.

Wie auch bei den Umsätzen waren Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern bei den Schiffbauarbeitsplätzen führend mit rund 6.000 bzw. 5.700 Beschäftigten bei den Werften. Auch der Zuwachs an Arbeitsplätzen fiel in diesen Bundesländern mit 3,3 % bzw. 8,2 % im Jahresmittel überdurchschnittlich aus. Gerade in diesen Ländern kommt dem Schiffbau als Arbeitgeber eine besondere Bedeutung für die regionale Wirtschaftsstruktur zu.

Die bisher genannten Daten berücksichtigen nur die Werftbetriebe aber nicht die Unternehmen der Schiffbauzulieferindustrie und der Meerestechnik. Aufgrund der Wirtschaftszweigsystematik der amtlichen Statistik werden diese nämlich nicht der maritimen Wirtschaft, sondern einer Vielzahl anderer Branchen wie dem Maschinenbau, der Elektrotechnik usw. zugeordnet. Ihre Zahl kann daher nur geschätzt werden und wird bei enger Abgrenzung mit mindestens 400 im gesamten Bundesgebiet beziffert. Bezieht man auch unregelmäßige Lieferverbindungen zwischen Zulieferern und Werften mit ein, beträgt die Zahl der Firmen ein Mehrfaches davon.

Basierend auf den von der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie des VDMA für 2006 ermittelten

Angaben können der Gesamtumsatz für 2007 auf etwa 12 Mrd. € und die Belegschaftsstärke auf insgesamt 75.000 Beschäftigte geschätzt werden.

Allein die Produktion von Dieselmotoren für Schiffe umfasst in Deutschland pro Jahr ein Umsatzvolumen in der Größenordnung von 1 Mrd. €. In anderen Branchen wie z.B. in der Flugzeugindustrie werden derartige vergleichbare Produktionen von Antriebsanlagen in der amtlichen Erfassung direkt dem Flugzeugbau zugerechnet.

Es ist daher bei Branchenvergleichen und bei der Würdigung der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Schiffbauindustrie notwendig, diese Unterschiede zu beachten, um nicht die Relevanz des deutschen Schiffbaus als Kernbereich des maritimen Clusters in Deutschland zu unterschätzen.



Laminieren eines Yachtrumpfes