



JAHRESBERICHT 2005



Mega-Yacht „Ice“, 90 Meter Länge

„Stabiles Wachstum weltweit stärkt die Schiffbauindustrie“

Das stetige Wachstum der Weltwirtschaft, das besonders von den Märkten in Fernost, aber auch durch die Entwicklungen in Südamerika und Russland beflügelt wird, führt weiterhin zu einer erfreulichen Entwicklung der Schifffahrtsmärkte. Auch wenn die Nachfrage nach Schiffsraum im Jahre 2005 nicht den Rekord des Jahres 2004 wiederholen konnte, hat der Auftragsbestand im Schiffbau weltweit einen neuen Höchststand erreicht. Deutschland hat sogar bei den Auftragseingängen nochmals eine Steigerung gegenüber dem guten Jahr 2004 erzielt. Somit hat Deutschland im Handelsschiffbau sowohl bei den Auftragseingängen als auch bei den Ablieferungen seine 4. Position weltweit und die führende Position in Europa gefestigt.

Die deutsche Schiffbauzulieferindustrie kann ebenfalls mit Rekordzahlen aufwarten. Vom Umsatz her liegt sie weltweit auf Rang 2 hinter Japan. Was den Export anbelangt, liegt Deutschland sogar an 1. Stelle.

Mit dieser erfreulichen Entwicklung sowohl auf den Werften als auch in der Zuliefererindustrie ergibt sich auch eine stabile Entwicklung bei den Beschäftigten. Die Werften und die Schiffbauzulieferindustrie zusammen haben über 100.000 Arbeitsplätze im direkten Bereich. Hinzu kommt eine erhebliche Anzahl im indirekten Bereich, was die Bedeutung der Schiffbauindustrie innerhalb des maritimen Clusters unterstreicht.


Andererseits gibt es aber auch Signale, dass die aktuell positive Beurteilung nicht bedenkenlos in die Zukunft fortgeschrieben werden kann. Diese betreffen den rasanten Ausbau der Werftkapazitäten in Fernost, vor allem in China, deutliche Preissteigerungen im Materialbereich, hier insbesondere Stahl und stahlintensive Zulieferungen sowie Energien und schließlich die Entwicklung der Charraten, die bei nahezu allen Schiffstypen wieder zurück gingen.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten der deutschen Schiffbauindustrie stand daher auch im Jahr 2005 die weitere Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit. In diese Richtung zielt auch die vom BMWi in Auftrag gegebene

Studie von PwC und TUHH „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie“. Die deutsche Schiffbauindustrie hat die Stoßrichtung dieser Studie ausdrücklich begrüßt. Die Handlungsempfehlungen sind von der Industrie aufgegriffen worden und werden mit der Initiative „LeaderSHIP Deutschland“ in diversen Projekten weiterentwickelt. Die deutsche Schiffbauindustrie ist davon überzeugt, dass im Zusammenwirken mit dem Sozialpartner und der Bundesregierung konkrete Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie erreicht werden können. Der Koalitionsvertrag enthält ein deutliches Bekenntnis zur maritimen Industrie, was als positives Signal der Politik bewertet wird. Nunmehr gilt es, die Initiativen der Industrie, der Politik und des Sozialpartners zu einem maritimen Bündnis für mehr Beschäftigung zusammenzufassen.

Mit der Ende 2004 verabschiedeten Richtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ kann nunmehr auch im Schiffbau Förderung für Produkt- und Prozessinnovationen in Anspruch genommen werden. Damit kann die Lücke zwischen industrieller Forschung und vorwettbewerblicher Entwicklung und der Umsetzung in marktfähige Produkte und effizientere Produktionsprozesse nachhaltig geschlossen werden. Die deutsche Schiffbauindustrie hat im Jahre 2005 zahlreiche wettbewerbswirksame Innovationsprojekte aufgelegt, so dass für 2006 und die folgenden Haushaltsjahre ein Fördermittelaufwuchs erreicht werden muss. Um den in der PwC/TUHH-Studie ermittelten Investitionsbedarf der Branchen zu aktivieren, bedarf es jedoch auch einer deutlichen Verbesserung der Investitionsfähigkeit durch eine branchengerechte Gestaltung der Rahmenbedingungen.

Die belastenden Auswirkungen der Steuerreform von 2003 auf die Schiffbauindustrie sind vom VSM wiederholt dargelegt worden. Insbesondere durch die Mindestbesteuerung ist der Schiffbau mit seinen periodenübergreifenden Projekten und den typischerweise hohen Anlaufkosten überproportional betroffen.



Die Mindestbesteuerung entzieht den Werften die für Innovationen und Investitionen notwendigen Erträge und Liquidität. Auch die PwC/TUHH-Studie hat Korrekturenbedarf bei der Steuergesetzgebung für den Schiffbau herausgestellt.

Der Marineschiffbau ist nach dem Handelsschiffbau der zweitgrößte Sektor des Schiffbaus in Deutschland. Zum Erhalt seiner technischen Kernfähigkeiten ist dieser auf Aufträge der Deutschen Marine angewiesen. Trotz angespannter Haushaltslage muss daher die Erteilung überfälliger Anschlussaufträge erfolgen. Dabei sind auch alternative Finanzierungsformen zu entwickeln, die ebenfalls in der Studie empfohlen werden. Ohne Aufträge der Deutschen Marine ist die Technologieführerschaft der privaten Marineschiffswerften gegenüber den Staatsbetrieben im europäischen Ausland gefährdet.

Die Bemühungen um ein neues OECD Schiffbauabkommen mussten im vergangenen Jahr vorerst für gescheitert erklärt werden. Weitere Verhandlungen

wurden daher auf unbestimmte Zeit verschoben. Nach wie vor spricht sich die deutsche Schiffbauindustrie für eine Beibehaltung der Aktivitäten der Arbeitsgruppe aus, um vielleicht doch noch zu einem OECD Abkommen zu kommen, welches für weltweit faire Wettbewerbsbedingungen sorgt.

Die deutsche Schiffbauindustrie hat die ihr gestellten Herausforderungen angenommen, indem sie ihre Anstrengungen zur kontinuierlichen Verbesserung der Produktivität und zur Entwicklung innovativer Produkte verstärkt. Sie setzt dabei auf einen partnerschaftlichen Zusammenhalt aller Beteiligten zur vorteilhaften Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Zukunft.

Bernard Meyer
Vorsitzer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, April 2006



Inhalt

	Seite
Vorwort	
„Stabiles Wachstum weltweit stärkt die Schiffbauindustrie“	3
I. Gesamtentwicklungen	6
1. National	6
2. International	9
II. Politische Rahmenbedingungen für Schiffbau und Meerestechnik	12
1. Nationale Rahmenbedingungen	12
2. Internationale Schiffbaupolitik	25
III. Deutsche Schiffbau- und meerestechnische Industrie 2005	34
1. Seeschiffbau	34
2. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	39
3. Marineteknik und Marineschiffbau	47
4. Reparatur und Umbau	51
5. Zulieferindustrie	55
6. Meerestechnik	60
IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2005	64
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	64
2. Weltschiffbau	67
Statistik	79
Gremien des Verbandes	96
Abkürzungen/Erläuterungen	102