



INFORMATION

Hohe Nachfrage sichert Beschäftigung im deutschen Handelsschiffbau, im Marineschiffbau sind die Perspektiven noch ungewiss

Die anhaltend starke Nachfrage im Handelsschiffsneubau insbesondere im Containerschiffmarkt ermöglichte den deutschen **Seeschiffswerften** 2004 die Hereinnahme wichtiger Beschäftigung sichernder Aufträge. Auftragseingänge im Wert von 4,1 Mrd. € trugen zu einer Verlängerung der Auftragsreichweite um mehr als ein Jahr bei. Mit 61 Neubauten im Wert von 2,3 Mrd. € lag die Produktion geringfügig unter dem Ergebnis des Jahres 2003.

Auch der **Binnenschiffbau** entwickelte sich weiterhin positiv. Allerdings konzentrierten sich die Bestellungen im Wesentlichen auf hochwertige Fahrgastschiffe, während die Nachfrage nach Frachtschiffen gering blieb. Insgesamt lieferten die im Binnenschiffbau tätigen Werften im Jahr 2004 51 Neubauten im Wert von 91 Mio. € ab.

Im **Marineschiffbau** blieben 2004 Neubaufträge aus. Die Amtsseite und die Marineschiffbauindustrie suchen gemeinsam nach Wegen, wie der sich abzeichnende Beschäftigungseinbruch aufgefangen werden kann. Geprüft wird eine Vorziehung geplanter Vorhaben. Von besonderer Bedeutung für die Marineschiffbauindustrie war 2004 die Fusion der ThyssenKrupp-Werften mit der HDW-Gruppe. Hierdurch wird die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Werften verbessert und die Ausgangssituation Deutschlands bei angedachten Fusionen auf europäischer Ebene gestärkt.

Die Umsätze aller Schiffbaubetriebe (See-, Binnen- und Marineschiffbau sowie Boots- und Yachtbaubetriebe einschl. Reparatur/Umbau) erhöhten sich gegenüber dem niedrigen Vorjahresergebnis um 5,1 % auf 4,5 Mrd. €. Bei guter Beschäftigung führten Restrukturierungen, Produktivitätsverbesserungen und Kapazitätsanpassungen zu einer Verminderung der Beschäftigtenzahlen der deutschen Werften von 24.500 auf 23.300. Unter Einbeziehung der Leiharbeiter in den Werften und der für den Schiffbau tätigen Zuliefererbetriebe beschäftigt die Schiffbauindustrie rund 100.000 Mitarbeiter.

Handelsschiffbau

Im Jahr 2004 wurden von 15 Werften insgesamt 61 Handelsschiffsneubauten mit 0,9 Mio. GT und 0,9 CGT (= mit dem schiffbaulichen Arbeitsaufwand gewichtete GT/Gross Tonnage) abgeliefert. Die Schiffe hatten einen Auftragswert von 2,3 Mrd. €. Davon gingen 1,5 Mrd. € bzw. ca. zwei Drittel der Produktion an ausländische Auftraggeber. Mit einem CGT-Anteil von 62 % entfiel der größte Anteil der Lieferungen wie im Vorjahr auf Containerschiffe. Große Bedeutung im Produktmix deutscher Werften haben auch Fähr- und Passagierschiffe, die sowohl Megayachten und kleinere Passagierschiffe als auch Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 90.000 GT umfassen. Im Berichtsjahr kamen sie auf einen Anteil an den Ablieferungen von 23 %.



Die lebhafteste Neubaunachfrage setzte sich im Berichtsjahr fort und brachte den deutschen Werften neue Aufträge mit 1,7 Mio. GT und 1,5 Mio. CGT im Wert von 4,1 Mrd. €. Vorteilhaft wirkten dabei die relativ kurzen Ablieferungstermine der deutschen Werften, ihre höchste Qualitätsansprüche erfüllenden Schiffsentwürfe sowie die Bereitstellung der von der EU als Schutz gegen die koreanischen Wettbewerbsverzerrungen zugelassenen Abwehrbeihilfen durch Bund und Länder. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich insbesondere die ausländische Nachfrage erhöht, die mit 2,9 Mrd. € einen Anteil von 72 % erreichte (2003: 56,4 %). Die 60 Containerschiffsaufträge ergaben mit 0,9 Mio. CGT einen Anteil von 62 %.

Die anhaltend positive Auftragsentwicklung bei kontinuierlicher Produktion ließ die Auftragsbestände erneut wachsen. Mit 147 Bestellungen umfasste der Auftragsbestand zum Jahresende 2004 3,0 Mio. GT bzw. 2,8 Mio. CGT. Damit ist die Auslastung der deutschen Werften für das Jahr 2005 auf dem bisherigen Niveau gesichert. Für 2006 gab es zur Jahreswende 2004/2005 noch Beschäftigungslücken. Auch wenn erfreulicherweise zur Ablieferung für 2007 und 2008 bereits jetzt Aufträge vorliegen, sind in den nächsten Monaten weitere Aufträge nötig, um das derzeitige Produktionsniveau zu halten.

Binnenschiffbau

Die deutschen Binnenschiffswerften lieferten 2004 51 Neubauten im Wert von 93 Mio. € ab. Dabei entfielen rund 85 % des abgelieferten Neubauvolumens auf Fahrgastschiffe und Fähren. Insbesondere das aufstrebende Kreuzfahrtgeschäft auf den europäischen Flüssen bildet zunehmend die Basis für diesen für die im Binnenschiffbau tätigen Werften. In diesem Marktsegment sind inzwischen auch Werften tätig, die nicht zu den traditionellen Binnenschiffswerften gehören, sondern zum Teil auch im Seeschiffsneubau und in der -reparatur tätig sind.

Die Auftragseingänge im Binnenschiffbau übertrafen 2004 wieder die Ablieferungen. Mit Bestellungen für 58 Schiffe wurde ein Auftragsvolumen erreicht, das um fast 40 % höher lag als 2003. Auf Fahrgastschiffe und Fähren entfiel ein Wertanteil von 74 %.

Aufträge für Binnenfrachtschiffe sind für deutsche Werften weiterhin sehr schwer zu gewinnen. Die wenigen im Markt vorhandenen Projekte gehen in erster Linie an Bauländer mit niedrigeren Arbeitskosten in Ost- und Süd-Europa sowie nach China. Insgesamt erhöhte sich der Auftragsbestand der Werften zum Jahresende 2004 auf 58 Schiffe im Wert von 110 Mio. €.

Marineschiffbau

Die Situation im deutschen Marineschiffbau unterscheidet sich beträchtlich von der im Handelschiffbau. Nationale Marineaufträge gibt es weit weniger als in den Nachbarländern Frankreich, Italien oder dem Vereinigten Königreich, die größere Flotten unterhalten und ihre Unterstützung des Marineschiffbaus als einen wesentlichen Teil ihrer Verteidigungsfähigkeit betrachten. Auch die deutschen Werften brauchen aber Aufträge von der Marine, um eine Grundauslastung zu erhalten, die ihre Kernfähigkeiten absichert. Darüber hinausgehende Beschäftigung muss sich der deutsche Marineschiffbau durch Exportaufträge beschaffen. Dies ist ihm in den vergangenen Jahren weitestgehend gelungen, ohne dass dadurch allerdings die Einbrüche im nationalen Markt aus-



geglichen werden konnten. Für 2004 war erkennbar, dass der öffentliche Auftraggeber bereit ist, eine gewisse Mitverantwortung für den Marineschiffbau zu übernehmen. Zur Überbrückung des sich abzeichnenden Auftragslochs wird geprüft, geplante Vorhaben (Fregatte Klasse 125 und das 2. Los der U-Boote Klasse 212A) zeitlich vorzuziehen.

Reparatur und Umbau

Reparaturen und Umbaufträge nehmen im Produktportfolio der deutschen Werften weiterhin einen wichtigen Platz ein. Die Umsätze des Jahres 2004 in diesem Marktsegment beliefen sich auf 620 Mio. € nach 553 Mio. € im Jahr 2003. Sie erreichten damit einen Anteil von knapp 14 % am Gesamtumsatz der deutschen Werften.

Im europäischen Vergleich nehmen die deutschen Reparaturwerften nach wie vor die Spitzenposition ein. Nach Erhebungen des europäischen Schiffbauverbandes CESA lag der Marktanteil der deutschen Schiffswerften bei rund 25 % und damit deutlich vor dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien. Neben den genannten Ländern sind Hauptkonkurrenten der deutschen Werften vor allem Betriebe in Polen und den baltischen Staaten, insbesondere bei stahlintensiven Arbeiten, sowie bei Strahl- und Farbarbeiten.

Zulieferindustrie

Ein traditionell hoher Exportanteil half der deutschen Zulieferindustrie auch 2004, an der guten Neubaunachfrage im Weltschiffbau vor allem in Fernost zu partizipieren und ihre Umsätze zu erhöhen. Trotz der guten Konjunktur ist der Wettbewerbsdruck unverändert hoch. Dieser resultiert unter anderem aus den Kostensteigerungen und Lieferengpässen bei Rohstoffen wie Stahl und Energie sowie bei den Vorprodukten. Insbesondere beim Stahl führte die hohe Nachfrage im Jahr 2004 zu einer Verdopplung der Grundpreise und teilweise zu Lieferproblemen. Zudem besitzen Werften in Fernost eine erhebliche Nachfragemacht, mit der sie Druck auf ihre Zulieferer ausüben. Dies gilt auch für das Marktverhalten fernöstlicher Hersteller von Lizenzprodukten bei Gebührenvereinbarungen mit den Lizenzgebern. Erschwerend kam 2004 die weitere Verschlechterung der Währungsrelation durch die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar hinzu, die die Produkte und Dienstleistungen der deutschen und europäischen Anbieter verteuerte.

Zunehmend erschwerte auch der von den Regierungen in Korea, China und anderen südostasiatischen Schiffbauländern forcierte Auf- und Ausbau eigener Zulieferindustrien den Wettbewerb. Mit dieser Strategie der Erhöhung des „local content“ an den Schiffsneubauten wird die heimische Industrie zu Lasten von Importen gefördert. Als Reaktion haben zahlreiche Unternehmen ihre Marktpräsenz in den Bereichen Vertrieb und Service und ihr Engagement durch Aufbau lokaler Fertigungen in anderen Schiffbauländern erhöht.

Hilfreich ist den deutschen Zulieferern im weltweiten Wettbewerb ihre enge Bindung an deutsche Reeder, die insbesondere für ihre zahlreichen Containerschiffsaufträge in Korea und China deutsche Zulieferkomponenten bevorzugen und deren Verwendung den fernöstlichen Werften zur Auflage machten.



Insgesamt erzielt die Zulieferindustrie mit ihren rund 70.000 Beschäftigten in ca. 400 Betrieben im Jahr 2004 einen Umsatz von rund 8 Mrd. €.

Meerestechnik

In der Meerestechnik gab es 2004 zahlreiche Initiativen zur Bündelung der verschiedenen Bereiche dieser Branche. Ein solcher ganzheitlicher Ansatz soll auch im Zentrum der zukünftigen Meerespolitik der EU stehen, die kommissionsübergreifend zurzeit vorbereitet wird. Ziel ist zunächst die Erstellung eines Grünbuches, das die Bedeutung der Meerestechnik für die EU dokumentieren und Möglichkeiten zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit darstellen soll.

Der industrielle Dialog im Rahmen der „Strategischen Allianz für die Meerestechnik“ hat 2004 eine Stärkung erlebt und dazu geführt, dass die Meerestechnik bei der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen in einem gesonderten Workshop ihre Anliegen ausführlich darstellen konnte.

Ziel dieser Bemühungen ist die Erschließung neuer Märkte für die maritime Wirtschaft mittels einer effizienteren Forschungsförderung auf nationaler Ebene.

Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2004 des VSM. Sie können ihn beim VSM anfordern oder finden ihn im Internet unter <http://www.vsm.de>.

Rückfragen an Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.
 An der Alster 1
 20099 Hamburg
 Tel. (040) 2801 52-22
 Fax (040) 2801 52-30
 eMail info@vsm.de

04. Mai 2005