



INFORMATION

Wirtschafts- und Finanzkrise schlägt auf den Schiffbau durch

Die sich ausbreitende globale Krise hat nicht nur die Welthandelsschifffahrt erfasst, sondern führt nun auch bei den Werften zu einem Einbruch der Nachfrage und zu Finanzierungsproblemen bei bereits bestellten Schiffen. Vertreter der deutschen Schiffbauindustrie diskutierten am Wochenende mit Bundes- und Landespolitikern sowie Vertretern der IG Metall über Maßnahmen zur Überwindung der Probleme.

Wie der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V., in dem Werften und Zulieferindustrie organisiert sind, mitteilte, sind die Auftragseingänge im deutschen Schiffbau in den letzten Monaten des vergangenen Jahres drastisch eingebrochen.

Während die Werften mit einer Produktion von 84 abgelieferten Schiffen und einem Bauvolumen von 1,3 Mio. CGT im Wert von 4,4 Mrd. Euro im gesamten Jahr 2008 ein Rekordergebnis erzielten, fielen die Auftragseingänge mit 46 Bestellungen und 0,6 Mio. CGT im Wert von 2,9 Mrd. Euro aufgrund des schwachen vierten Quartals auf das niedrigste Niveau seit 2001 zurück. Darüber hinaus wurden 29 vorhandene Aufträge mit 0,3 Mio. CGT wieder storniert, so dass sich der Auftragsbestand per Jahresende erstmals seit sieben Jahren rückläufig entwickelte. Mit 172 vorliegenden Bestellungen (2007: 239 Aufträge) und einem Bauvolumen von 3,1 Mio. CGT (2007: 4,1 Mio. CGT) im Wert von 13,3 Mrd. Euro (2007: 15,4 Mrd. Euro) ist die Beschäftigung rechnerisch nur noch für weniger als 3 Jahre gesichert.

Erschwerend kommt hinzu, dass als Folge der Bankenkrise die Finanzierung zahlreicher Bestellungen im Auftragsbestand noch nicht gesichert ist. Nach einer Mitgliederbefragung des VSM benötigen die Werften nicht nur dringend finanzielle Mittel an Avalen und Barmitteln für die Bauzeitfinanzierungen, sondern für 29 Schiffe ist ferner die Endfinanzierung noch nicht gesichert. Hier beläuft sich der Bedarf auf über 900 Mio. Euro.

Bei den einzelnen Werften ist die Beschäftigungssituation durchaus unterschiedlich. Wie ernst die Situation ist, zeigt sich daran, dass 2008 bereits vier Mitgliedswerften des VSM Insolvenz anmelden mussten. Eine Fortführung dieser Betriebe mit neuen Konzepten wird angestrebt.

Auch die Unternehmen der Schiffbauzulieferindustrie müssen damit rechnen, dass die Nachfrageprobleme – wenn auch mit einer gewissen Verzögerung – auf sie durchschlagen werden. Trotz ihrer hohen Exportrate registrieren sie eine zurück gehende Anfragetätigkeit, sind aber dank der guten Nachfrage in den Vorjahren noch weiterhin gut beschäftigt.



Aufgrund der zunehmenden Brisanz in der Entwicklung im Schiffbau trafen sich am vergangenen Wochenende unter Vorsitz der Maritimen Koordinatorin Frau PStS Dagmar Wöhrl Vertreter der Schiffbauindustrie und der Gewerkschaft sowie Bundes- und Landespolitiker in Genshagen, um auszuloten, mit welchen Maßnahmen die Schiffbauindustrie durch diese schwierigen Zeiten geführt werden kann. Im Mittelpunkt standen dabei Fragen der Finanzierungssicherung und Möglichkeiten, zusätzliche Beschäftigung zu stimulieren sowie Innovationen voranzubringen.

VSM-Hauptgeschäftsführer Werner Lundt äußerte sich danach zuversichtlich: "Trotz der dramatischer werdenden Situation für die deutschen Schiffbauunternehmen hoffen wir, dass mit Hilfe der Politik und des Sozialpartners eine weitere Verschlechterung der Entwicklung abgewendet werden kann. Die Industrie hat in den vergangenen Jahren große Anstrengungen unternommen, durch Investitionen, Innovationen und die Diversifizierung der Bauprogramme krisenfester zu werden und wurde dabei auch von der Politik unterstützend begleitet. Die Schnelligkeit und Wucht mit der sich die derzeitige Krise ausbreitet, hat jedoch gezeigt, dass die bisherigen Bemühungen zur Bewältigung der Probleme nicht ausreichen. Neue zusätzliche Maßnahmen sind daher dringend erforderlich."

Ähnlich wie in Deutschland zeigen sich auch die Regierungen in anderen Schiffbauländern angesichts der Krise besorgt. In Süd-Korea hat die Regierung bereits über die Banken eine Überprüfung der Hilfsbedürftigkeit zahlreicher Werften veranlasst. In China hat die Regierung angekündigt, in Kürze ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Rettung der Schiffbauindustrie zu veröffentlichen. In Norwegen wurde ein Rettungsfonds für die Werften eingerichtet. Ferner stehen die deutschen Werften auch mit zahlreichen staatlichen oder teilstaatlichen Werften wie z. B. in China, Korea, Vietnam, Indien und Taiwan in Asien oder Italien, Spanien, Frankreich, Polen, Kroatien und Russland in Europa in einem verfälschtem Wettbewerb, da die Regierungen dort eine Vielzahl von Möglichkeiten besitzen, ihre Unternehmen zu unterstützen.

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der See- und Binnenschiffswerften wie auch der Zulieferer. Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik werden im Jahresbericht 2008 des VSM veröffentlicht, der am 19. Mai erscheint. Sie können ihn dann beim VSM anfordern oder im Internet unter <http://www.vsm.de> herunterladen.

Anlage: Schiffbaustatistik 2008

Rückfragen an Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.
Steinhöft 11 (Slomanhaus)
20459 Hamburg
Tel: (040) 2801 52-0
Fax: (040) 2801 52-30
E-mail: info@vsm.de



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

SCHIFFBAUSTATISTIK 2008

Januar bis Dezember

SEESCHIFFBAU

Die deutschen Seeschiffswerften lieferten im Jahr 2008 84 Schiffe mit rd. 1,31 Mio. GBRZ^{*)} im Wert von 4,45 Mrd. EUR ab. Der Wert der Exportlieferungen betrug 3,18 Mrd. EUR (71,4 %).

Im gleichen Zeitraum wurden Aufträge über 46 Schiffe mit 0,62 Mio. GBRZ^{*)} im Wert von 2,89 Mrd. EUR neu hereingenommen, davon 2,10 Mrd. EUR (72,8 %) aus dem Ausland.

29 Aufträge mit 0,26 Mio. GBRZ^{*)} im Wert von 0,73 Mrd. EUR wurden annulliert.

Die Auftragsbestände umfassten Ende 2008 172 Schiffe mit 3,12 Mio. GBRZ^{*)} im Wert von 13,29 Mrd. EUR, davon 79,1 % für ausländische Rechnung.

**) Seit 2007 wird für die Verbandsstatistik das neue OECD-System zur Berechnung der GBRZ (CGT)-Werte eingesetzt, das zum 01.01.2007 in Kraft getreten ist. Die neue Berechnung geht nicht mehr von einer stufenweisen Größenunterteilung der Gewichtungsfaktoren, sondern von einem kurvenförmigen Funktionsverlauf aus. Details zum neuen Berechnungssystem stehen auf der OECD-Internetseite zur Verfügung unter:*

<http://www.oecd.org/dataoecd/59/49/37655301.pdf>

ENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SEESCHIFFBAUS

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PRODUKTION									
Anzahl	63	53	68	62	61	69	70	74	84
BRZ (1.000)	1.006	1.107	1.283	998	977	1.297	1.334	1.384	1.407
GBRZ (1.000)	976	1.065	1.229	946	907	1.163	1.174	1.171	1.312
Mio. EUR	2.329	3.011	3.416	2.780	2.306	2.581	2.919	3.126	4.449
AUFTRAGS- EINGÄNGE									
Anzahl	158	17	50	102	86	157	88	70	46
BRZ (1.000)	2.436	135	813	1.882	1.666	2.655	1.351	1.273	656
GBRZ (1.000)	2.186	138	742	1.602	1.540	2.406	1.414	1.253	622
Mio. EUR	5.562	496	1.681	3.572	4.054	6.552	5.246	4.892	2.890
AUFTRAGS- BESTÄNDE (Ende der Periode)									
Anzahl	199	147	119	144	147	231	246	239	172
BRZ (1.000)	3.761	2.703	1.935	2.570	3.022	4.350	4.357	4.249	3.239
GBRZ (1.000)	3.670	2.649	1.912	2.323	2.774	3.964	4.229	4.066	3.119
Mio. EUR	10.646	7.832	5.511	5.867	7.034	11.084	13.442	15.397	13.287