

Zukünftige Auslastung der Seeschiffswerften noch nicht gesichert

Dank der vorhandenen Auftragsbestände waren die deutschen Seeschiffswerften im vergangenen Jahr gut beschäftigt. Nicht nur im Handelsschiffbau, sondern auch im Marineschiffbau sowie im Boots- und Yachtbau kamen zahlreiche Aufträge zur Ablieferung. Dadurch erhöhten sich die Gesamtumsätze einschließlich Reparaturen, Umbauten und anderer Aktivitäten aller deutschen Schiffbaubetriebe auf 5,3 Mrd. € (Vorjahr: 4,7 Mrd. €).

Trotz dieser erfreulichen Umsatzentwicklung hat sich die Ertragslage der Unternehmen nicht verbessert, da der starke Preisdruck und die Wettbewerbsverfälschungen insbesondere aus Fernost anhielten. Zwei deutsche mittelständische Werften mussten Insolvenzanträge stellen, andere kündigten Reduzierungen ihrer Neubaukapazitäten an.

Die in den letzten Jahren weitgehend stabilen und sogar leicht ansteigenden Beschäftigtenzahlen konnten deshalb nicht gehalten werden. Das Ausbleiben ausreichender Anschlussaufträge belastet die Beschäftigungsperspektiven der Werften. Sie verringerten deshalb zum Teil die Zahl der bei ihnen beschäftigten Leiharbeiter und auch ihrer eigenen Mitarbeiter. Auch Maßnahmen zur Produktivitätsverbesserung unterstützten diesen Prozess.

Die Fertigstellungen von Handelsschiffsneubauten bei den deutschen Werften, die mehr als 60 % des Gesamtumsatzes ausmachen, bestanden im vergangenen Jahr weitgehend aus Aufträgen des Jahres 2000, als bei boomender Schifffahrt die auslaufende europäische Schiffbauförderung noch umfangreiche Aufträge vorzog.

Die deutschen Schiffbauunternehmen hatten sich dank ihrer technologischen und personellen Kompetenz dabei gut im Markt behauptet. Ihre Fähigkeiten stellten sie auch im Jahr 2002 wieder mit zahlreichen bemerkenswerten Schiffsablieferungen eindrucksvoll unter Beweis. Deutsche Werften lieferten insgesamt 68 Seeschiffe ab mit 1,3 Mio. GT und 1,2 Mio. CGT im Wert von mehr als 3,4 Mrd. €.

Der größte Anteil der Lieferungen entfiel auf Containerschiffe, die fast 50 % der Produktion ausmachten. An Bedeutung gewannen in den vergangenen Jahren aufwändige Fäh- und Passagierschiffe, bei denen die deutschen Werften ihr systemtechnisches Know-how und ihre partnerschaftlich ausgerichtete Zusammenarbeit mit den leistungsfähigen deutschen Zulieferbetrieben besonders erfolgreich zur Geltung bringen konnten. Diese Schiffe erreichten 2002 einen Anteil von fast 40 % an den gesamten deutschen Ablieferungen. Zu den übrigen Schiffsneubauten gehörten u. a. ein LPG-Tanker und zwei Doppelhüllentanker, die höchste Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen übertreffen, sowie

vier wirtschaftlich und technisch optimierte Ro-Ro-Schiffe für ausländische Auftraggeber.

Diesen eindrucksvollen Ablieferungen stehen deutlich geringere Auftragseingänge gegenüber, die die Auslastung der Werften für die kommenden Jahre noch nicht sichern.

Die EU-Kommission hatte zum Jahresende 2000 trotz anhaltender Wettbewerbsverzerrungen durch Korea alle Fördermöglichkeiten für den europäischen Schiffbau in Erwartung entsprechender Verhandlungserfolge gegenüber Korea einseitig eingestellt. Als Folge dieser Entscheidung und der dennoch anhaltend ruinösen Preispolitik in Fernost nahmen die deutschen Werften im Jahr 2001 und im ersten Quartal des Jahres 2002 nur wenige Aufträge herein. Erst als die EU die kompromisslose Haltung Koreas im Oktober 2002 mit Abwehrhilfen für bestimmte Schiffstypen beantwortete, konnten die deutschen Schiffbauunternehmen zusätzliche Aufträge verbuchen.

Die im gesamten Jahr 2002 von deutschen Werften akquirierten 50 Neubaufträge mit 0,8 Mio. GT und 0,7 Mio. CGT im Wert von 1,7 Mrd. € entsprechen dennoch nur rd. 50 % einer Jahresproduktion. Die Auftragsbestände der rund 20 deutschen Seeschiffswerften verringerten sich zum Ende des Jahres auf 119 Aufträge mit 1,9 Mio. GT und CGT und einem Auftragswert von 5,5 Mrd. €.

Um diesen unbefriedigenden Trend aufzufangen kann die Strategie nur lauten:

- Weitere Stärkung der technologischen Basis durch Intensivierung von FuE in enger Kooperation zwischen Werften und Zulieferindustrie
- Verbesserung und Absicherung der nationalen und internationalen politischen Rahmenbedingungen durch Bundesregierung und EU
- Durchsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen:

Weitere Einzelheiten zur Entwicklung des deutschen Seeschiffbaus enthält der Jahresbericht 2002 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 52-0
Fax (040) 2801 52-30
eMail info@vsm.de

14. Mai 2003