

## I. Gesamtentwicklungen

### 1. National

Trotz günstiger globaler Rahmenbedingungen blieb die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hinter den Erwartungen zurück. Nachdem im Jahr 2004 die Stagnation mit einer Wachstumsrate von 1,6 % überwunden schien, war für 2005 mit einer weiteren Stärkung der Konjunktur gerechnet worden. Die zu geringe Binnennachfrage, insbesondere aufgrund der gestiegenen Energiekosten, die weiterhin hohe Arbeitslosigkeit sowie die schwache Konjunktur ließen das reale Bruttoinlandsprodukt jedoch nur um 0,9 % im Jahresverlauf ansteigen.

Starke Impulse gingen für die Volkswirtschaft in 2005 erneut vom Export aus, dessen Wachstum um

real 6,3 % zwar niedriger als im Vorjahr lag, aber dennoch eine wichtige Konjunkturstütze blieb. Die Importe von Waren und Dienstleistungen nahmen um 5,3 % ebenfalls deutlich zu. Hier spielte der weiter steigende Anteil importierter Vorleistungen in der Produktion von Ausfuhrsgütern eine zunehmend wichtige Rolle. Das lebhaft exportwachstum hat damit auch einen kräftigen Importanstieg ausgelöst, während von der schwachen Binnennachfrage nur geringe Impulse auf den Import ausgingen. Insgesamt trug das positive Ergebnis des Außenhandels rund Zweidrittel des Wirtschaftswachstums bei.

Eine weitere Stütze der Konjunktur bildeten die Ausrüstungsinvestitionen, die vor dem Hintergrund der starken Exportdynamik nach 2,6 % in 2004 um



Kreuzfahrtschiff „Norwegian Jewel“, 93.502 GT, 2.376 Passagiere

4 % zunehmen. Dabei standen vor allem Modernisierungen und Ersatzbeschaffungen im Mittelpunkt, während Erweiterungsinvestitionen seltener waren. Positiv trug hierzu auch die im Jahresverlauf stärker gewordene Industrieproduktion bei, deren Wachstumsrate von 2,7 % in den ersten drei Monaten auf 5 % im vierten Quartal 2005 anstieg.

Das erzielte Wachstum reichte nicht aus, um einen nachhaltig positiven Einfluss auf den Arbeitsmarkt auszuüben. Die Zahl der Erwerbstätigen ging leicht zurück, während die Zahl der Arbeitslosen nochmals anstieg, so dass die Arbeitslosenquote wieder anstieg.

Negativ entwickelten sich auch andere gesamtwirtschaftliche Parameter. So kletterte die Inflationsrate von 1,6 % in 2004 auf 2 %. Das Staatsdefizit konnte zwar etwas gesenkt werden, blieb aber erneut über der im EG-Vertrag festgelegten Grenze von 3 %. Die Staatsverschuldung erhöhte sich weiter auf 67,7 %. Der von dieser Entwicklung ausgehende Konsolidierungsdruck in den öffentlichen Haushalten führte jedoch zu steuerpolitischen Entscheidungen, die insbesondere zu einer Belastung für die Unternehmen der Schiffbauindustrie führten.

Die politischen Entwicklungen führten zur vorgezogenen Neuwahl des Bundestages und zur Bildung einer Großen Koalition. Da Wirtschaft und Bevölkerung von der neuen Regierung eine größere Reformfähigkeit erhoffen, hat sich die wirtschaftliche Stimmung im Lande zum Jahreswechsel verbessert. Zum Jahresende hin setzten sich auch verstärkt zyklische Aufwärtstendenzen durch, die für 2006 eine stärkere Belebung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwarten lassen.

Der Schiffbau und die meeres technische Industrie leisteten 2005 einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Die verbesserte Auftragslage führte zu gestiegenen Umsätzen und zu einer stabileren Beschäftigung. Die Umsätze aller Schiffbaubetriebe (einschließlich See-, Binnen- und Marineschiffbau sowie Reparaturen und Umbauten, Boots- und Yachtbau) erhöhten sich 2005 um 35,9 % auf 6,1 Mrd. €. Dieser extreme Anstieg erklärt sich vor allem durch eine Häufung von Abrechnungen großer Aufträge insbesondere im Marineschiffbau. Schiffbaustatistiken unterliegen abrechnungsbedingten Schwankungen, ohne dass sich dies in entsprechend veränderten Auslastungsgraden der Schiffbaubetriebe widerspiegelt. Besonders bei Betrachtung einzelner Marktsegmente können derartig eklatante Abweichungen auftreten. Daher ergab sich für die Inlandsumsätze eine Steigerung um 72,2 %, so dass deren Anteil auf fast 64 % anstieg.

Im mehrjährigen Durchschnitt betragen die Umsätze rund 5 Mrd. € mit einem Exportanteil von über 50 %. Auf den zivilen Handelsschiffsneubau entfallen davon rund 60 %, auf Reparaturen und Umbauten ca. 12 % und auf den Marineschiffbau ca. 25 %. Die übrigen Aktivitäten sind mit weniger als 5 % an den Umsätzen beteiligt.



Das „Stardust Theater“ auf der „Norwegian Jewel“

Größere Umsatzschwankungen treten von Jahr zu Jahr auch bei Betrachtung der Schiffbauumsätze in den einzelnen Bundesländern auf. In 2005 wiesen die Werften in Niedersachsen die höchsten Umsätze auf und kamen mit knapp 2 Mrd. € auf 32 % der gesamten deutschen Schiffbauumsätze.

Mit den erwirtschafteten Leistungen tragen die Schiffbauunternehmen auch einen beträchtlichen Teil zu den Steuereinnahmen der Öffentlichen Haushalte und zu den Sozialversicherungssystemen bei (so genanntes „Payback to the Government“). Nach Angaben der Studie von PwC/TUHH flossen im Jahr 2003 Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen aus der Branche in Höhe von fast 900 Mio. € zurück. Aufgrund der verbesserten Wirtschaftslage wurde dieser Betrag im Jahr 2005 sicher deutlich übertroffen.

#### Umsätze nach Bundesländern in Mio. € und %-Anteilen

	2003	%	2004	%	2005	%
Schleswig-Holstein	1.111	26	1.151	25	1.424	23
Hamburg	533	12	586	13	899	15
Mecklenburg-Vorpommern	1.180	27	974	22	996	16
Bremen	156	4	426	9	472	8
Niedersachsen	992	23	1.066	24	1.987	32
Sonstige Bundesländer	333	8	321	7	369	6
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>4.305</b>	<b>100</b>	<b>4.524</b>	<b>100</b>	<b>6.147</b>	<b>100</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt/Landesämter

Dank der verbesserten Auftragslage hat sich die Zahl der Beschäftigten im Jahresverlauf stabilisieren können. Obwohl die Zahl im Jahresdurchschnitt noch um 1,8 % rückläufig war, blieb sie im Vergleich Dezember 2005 zum Vorjahresmonat mit über 23.000 Arbeitnehmern fast unverändert (+0,3 %). Darin sind noch nicht Leiharbeiter und Beschäftigte der Unterauftragnehmer mit eingerechnet, die nicht direkt bei

den Werften angestellt sind, aber zusätzlich dort arbeiten.

Die Entwicklung der direkten Werftbelegschaften verlief in den einzelnen Bundesländern uneinheitlich. Zuwächsen an Arbeitsplätzen in Hamburg, Bremen und den Nicht-Küstenländern standen Beschäftigungsverluste vor allem in Schleswig-Holstein und in geringerem Maße in Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen gegenüber. Die meisten Beschäftigten entfielen erneut auf die Betriebe in Niedersachsen (26,5 %) und Mecklenburg-Vorpommern (25,0 %).

Diese oben genannten Zahlen enthalten nicht die Umsätze und Belegschaften der Schiffbauzulieferindustrie und der meerestechnischen Betriebe. Da diese Firmen in der amtlichen Statistik anderen Branchen zugeordnet werden, gibt es für diesen Teil des maritimen Clusters keine entsprechenden Erhebungsergebnisse. Berechnungen der VDMA Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie auf Basis von Mitgliederbefragungen sprechen von ca. 400 Betrieben in allen Bundesländern mit rund 70.000 Beschäftigten und Umsätzen von über 9 Mrd. € im Jahr 2005.

Die Bedeutung der deutschen Schiffbau- und meerestechnischen Industrie für die gesamte Volkswirtschaft und für die einzelnen Standortregionen lässt sich nur dann richtig ermessen, wenn sowohl Werften als auch Zulieferunternehmen als Gesamtheit betrachtet werden. Dies gilt insbesondere bei Vergleichen mit anderen Wirtschaftszweigen, bei denen große Teile der Zulieferindustrien direkt der Branche zugeordnet sind.

## 2. International

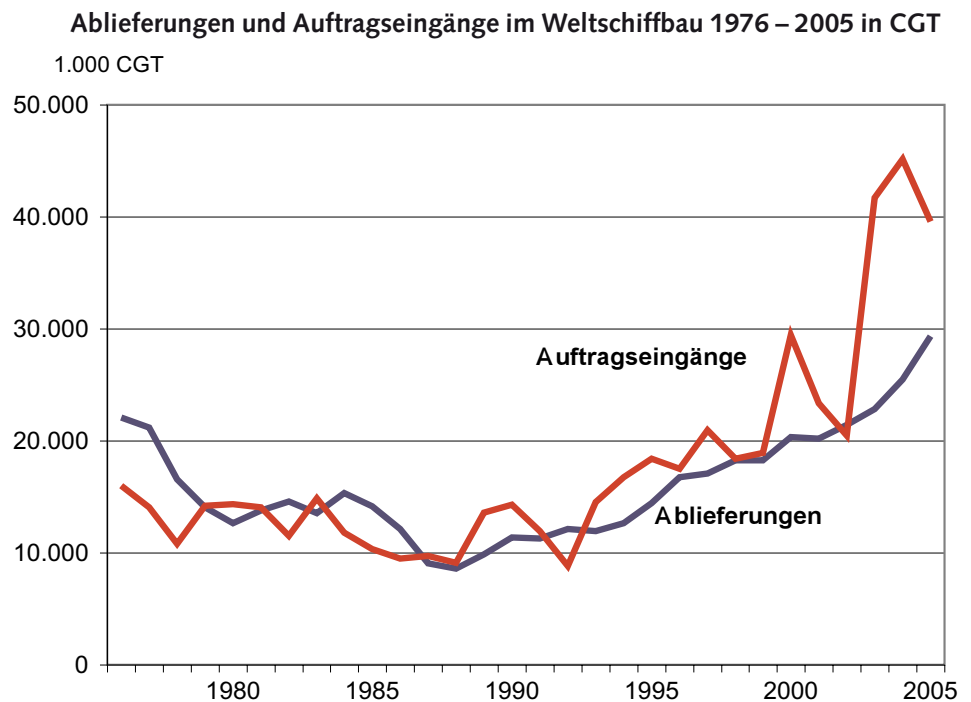
Die anhaltend robuste Dynamik der Weltwirtschaft und des Welthandels unterstützte im Jahr 2005 die positive Entwicklung in der Schifffahrt und im Schiffbau. Der zunehmende Rohstoffbedarf insbesondere in den prosperierenden Volkswirtschaften Südostasiens sowie die Veränderungen der internationalen Arbeitsteilung als Folge des Globalisierungsprozesses hielten den Bedarf an Schiffsraum im seewärtigen Welthandel auch nach dem Rekordjahr 2004 weiter auf hohem Niveau. Die weltwirtschaftliche Wachstumsrate blieb zwar unter dem Vorjahreswert von 5,1 %, erreichte aber mit rd. 4,5 % ein in der langfristigen Betrachtung erneut überdurchschnittliches Ergebnis. Den wichtigsten Wirtschaftsmotor bildete erneut die chinesische Volkswirtschaft mit einem Wachstum von rd. 10 %. Verstärkt trägt aber auch Indien zur positiven weltwirtschaftlichen Entwicklung bei, dessen Wirtschaftswachstum auf 7,6 % anstieg. Die Industrieländer konnten ihre Wirtschaftsleistung demgegenüber nur um rd. 2,5 % steigern. Trotz einer reduzierten Wachstumsrate von 3,6 % führten die USA die-se Ländergruppe an. Japans Wachstum fiel auf 2,3 % und die Euro-Länder auf 1,4 % zurück.

Der Welthandel wies 2005 eine ungebrochene Dynamik auf, was sich in einer Wachstumsrate von 7 % niederschlug. Da der internationale Handel zum weit überwiegenden Teil über See abgewickelt wird, wirkten sich diese Impulse unmittelbar auf die Schifffahrt und die entsprechenden Transportströme aus.



*Innovativer Schwimmhaus-Prototyp mit einer Wohnfläche von ca. 140 Quadratmeter*

Die Fracht- und Charraten blieben 2005 unter den Rekordwerten des Vorjahres und entwickelten sich in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich. Während die Ratenentwicklungen bei Tankern und Massengutschiffen größeren Schwankungen unterla-



---

gen, zeigten sie in der Containerschiffahrt eine überwiegend fallende Tendenz. Insgesamt blieb die Ertrags-situation in der Schifffahrt aber auf einem relativ hohen Niveau, so dass sich die Investitionsfähigkeit und -bereitschaft der Unternehmen für neue Tonnage insgesamt weiterhin positiv entwickelte.

Der starke Bedarf an Schiffstonnage spiegelte sich auch an den unverändert hohen Preisen für gebrauchte Schiffe wider, die teilweise über den Neubaupreisen notierten, und führte im Jahresverlauf zu extrem geringen Verschrottungen ausgemusterter

Schiffe trotz hoher Abwrackpreise. Durch die attraktiven Raten wurde ein großer Anreiz ausgeübt, die Tonnage so lange wie möglich im Einsatz zu halten. Mit einem Werftaufenthalt verbundene Reparaturen und Wartungen wurden auf ein Minimum reduziert, um Einsatzausfälle zu vermeiden.

Die sehr positiven Entwicklungen in der Schifffahrt und die weiterhin günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sorgten auch 2005 für eine Fortsetzung des Wachstumsbooms im Weltschiffbau. Die starke Nachfrage des Jahres 2004 setzte sich zunächst fort



*Mega-Yacht „Northern Star“, 63 Meter Länge*



Containerschiff „NYK Floresta“ 25.360 GT, 2.478 TEU

und erreichte im ersten Halbjahr 2005 ihren Zenit. In der zweiten Jahreshälfte reduzierte sich die Bestelltätigkeit auf ein geringeres aber immer noch hohes Niveau.

Die zeitlich nachziehende Produktion erreichte 2005 einen neuen Höchststand. Seit dem Tiefpunkt im Jahr 1988 stieg die Weltschiffbauproduktion damit im Durchschnitt um 7,4 % pro Jahr. Aufgrund der hohen Auftragsbestände und der steigenden Kapazitäten ist auch im Jahr 2006 ein weiteres Produktionswachstum zu erwarten.

Die weltpolitischen Rahmenbedingungen und die hohen Energiepreise bilden jedoch weiterhin ein schwer

zu kalkulierendes Störpotenzial für eine anhaltend positive Entwicklung von Schifffahrt und Schiffbau.

Die in der zweiten Jahreshälfte 2005 spürbare Dämpfung der Nachfrage könnte sich bei realistischer Sichtweise fortsetzen und zu deutlichen Rückgängen der Auftragseingänge führen. Zum Ende des Jahrzehnts würde daraus dann auch eine niedrigere Produktion resultieren. Da gleichzeitig der Ausbau der weltweiten Kapazitäten insbesondere in China und Vietnam fortgesetzt und durch Produktivitätsfortschritte verstärkt wird, muss damit gerechnet werden, dass sich erneut Überkapazitäten am Markt bilden werden. Preiskämpfe und ein zunehmender Verdrängungswettbewerb wären dann die unausweichlichen Folgen.