

## I. Gesamtentwicklungen

### 1. National

Der konjunkturelle Aufwärtstrend in der deutschen Wirtschaft hat sich im Verlauf des Jahres 2006 fortgesetzt und verstärkt. Nach dem abgeschwächten Wachstum des Jahres 2005 von 0,9 % gewann die Entwicklung in 2006 an Dynamik, so dass das Bruttoinlandsprodukt um 2,7 % stieg. Seit dem Jahr 2000 ist die deutsche Wirtschaft nicht mehr so erfolgreich gewesen. Insbesondere das 4. Quartal brachte noch einmal einen deutlichen Wachstumsschub unterstützt durch die milde Witterung und Vorzieheffekte auf die zum 1. Januar 2007 in Kraft getretene Mehrwertsteuererhöhung.

Trotz des bereits hohen Niveaus des Außenhandels gingen auch 2006 wieder starke Impulse von der außenwirtschaftlichen Entwicklung aus. Der Exportzuwachs von 13,7 % übte beträchtliche expansive Wirkungen auf die Gesamtwirtschaft aus und war gleichzeitig ein Indiz für die gute Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen.

Die Importe lagen sogar um 16,5 % über dem Vorjahresultat und waren damit auch ein Indiz für die verbesserte inländische Konjunktur. Diese stützte sich auf eine deutlich gestärkte Investitionstätigkeit. Basierend auf einer gestiegenen Auslastung der Kapazitäten wurden neben

den Ersatzbeschaffungen zunehmend Erweiterungsinvestitionen getätigt. Auch der private Konsum legte nach Jahren der Stagnation etwas zu, insbesondere nachdem sich die Reformbemühungen der Regierung



ConRo-Frachter „Pauline“, 49.166 GT, 3.896 m Spurlänge

verbunden mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung auch auf den Arbeitsmarkt durchgeschlagen und zur Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und sinkender Arbeitslosenzahlen geführt haben.

Positiv und unterstützend wirkten sich auf die Konjunktur auch die insgesamt anhaltende Preisstabilität mit einer Inflationsrate von nur 1,8 % und die trotz erster Erhöhungen weiterhin moderaten Leitzinsen aus.

Der Wirtschaftsaufschwung verbesserte auch zunehmend die Situation der öffentlichen Haushalte durch höhere Steuereinnahmen. Die Bundesregierung konnte dadurch die in den Vorjahren verletzten EU-Regelungen zur Begrenzung der Staatsverschuldung im Jahr 2006 wieder erfüllen. Davon unbeeinflusst setzte die Regierung ihre Steuerreformvorhaben fort, die jedoch teilweise negative Auswirkungen für Unternehmen in der Schiffbauindustrie mit sich brachten.

Zur verbesserten gesamtwirtschaftlichen Situation trugen auch die Unternehmen des deutschen Schiffbaus und der meeres-technischen Industrie mit positiven Geschäftsergebnissen im Jahr 2006 bei. Nachdem die Schiffbaubetriebe (einschließlich See- und Binnenschiffbau, Marineschiffbau, Reparaturen, Umbauten, Boots- und Yachtbau) im Jahr 2005 bereits eine bemerkenswerte Umsatzsteigerung um mehr als ein Drittel auf über 6 Mrd. € erzielt hatten, konnten sie diesen Erfolg im Jahr 2006 wiederholen und mit 6,2 Mrd. € sogar noch etwas übertreffen. Inlands- und Exportumsätze waren darin mit jeweils rund 3,1 Mrd. € beteiligt.

Dennoch ist zu berücksichtigen, dass die Umsatzergebnisse aufgrund ungleicher Verteilungen von Abrechnungszeitpunkten großer Auftragsvolumina von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegen können. Dies gilt insbesondere für die Ablieferungen von Marineschiffen und wirkt sich z.B. auch stark auf das Verhältnis von Inlands- zu Exportumsätzen aus.

Ferner ist auch deutlich hervorzuheben, dass die hohen Umsätze nicht mit entsprechend positiven Entwicklungen der Ertragssituation der Werften einher-

gingen. Schneller als die Neubaupreise der Werften erhöhten sich die Kosten für Komponenten, Materialien und Energie. Beispielhaft ist hier der drastische Anstieg der Stahlpreise zu nennen, der nicht nur die Werften, sondern auch viele Zulieferer wie z.B. den Maschinen- und Anlagenbau auf der Kostenseite belastete.

Den Schwerpunkt der Werftaktivitäten bildet der Neubau von seegehenden Handelsschiffen einschließlich Passagier- und Fährschiffen sowie Yachten, der im mehrjährigen Durchschnitt rund 55 % aller Werftumsätze ausmacht. Das zweitwichtigste Standbein stellt der Marineschiffbau dar mit einem durchschnittlichen Anteil von ca. 30 %. Danach folgen die Reparaturen, Umbauten und Wartungen, die gut 12 % zum Umsatz beitragen. Der Binnenschiffbau und alle sonstigen Nebenfertigungen und schiffbaufremde Aktivitäten schlagen zusammen mit rund 3 % zu Buche.

Starke jährliche Umsatzschwankungen kennzeichnen auch die Betrachtung des Schiffbaus auf der Ebene der fünf Küstenländer, die über 90 % der Werftumsätze auf sich vereinigen.

Umsatzstärkstes Bundesland war 2006 wiederum Niedersachsen, dessen 24 Schiffbaubetriebe zusammen 1,8 Mrd. € erwirtschafteten und damit einen Anteil von 30 % der gesamten deutschen Schiffbauumsätze erzielten. Mit 1,6 Mrd. € und einem Anteil von 26 % folgten die 20 Betriebe in Schleswig-Holstein. Dahinter positionierte sich Mecklenburg-Vorpommern, deren 28 Werftbetriebe auf 1,1 Mrd. € bzw. 18 % kamen. In den Stadtstaaten Hamburg und Bremen waren 8 bzw. 14 Schiffbaubetriebe mit Anteilen von 10 % bzw. 7 % tätig. In den übrigen Bundesländern waren 28 Betriebe aktiv, in erster Linie im Yacht- und Binnenschiffbau, die zusammen 9 % zum deutschen Schiffbaumsatz beitrugen.

Diese Zahlen untermauern, dass die Schiffbauindustrie in einzelnen Bundesländern für die Wirtschaftsstruktur, das Arbeitsplatzangebot und auch für die Finanzkraft der öffentlichen Haushalte von großer Bedeutung ist.

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

	2004	%	2005	%	2006	%
Schleswig-Holstein	1.151	25	1.424	23	1.607	26
Hamburg	586	13	899	15	596	10
Mecklenburg-Vorpommern	974	22	996	16	1.126	18
Bremen	426	9	472	8	452	7
Niedersachsen	1.066	24	1.987	32	1.830	30
Sonstige Bundesländer	321	7	369	6	563	9
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>4.524</b>	<b>100</b>	<b>6.147</b>	<b>100</b>	<b>6.175</b>	<b>100</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt/Landesämter

Die gute Auslastung der Unternehmen führte 2006 nach mehrjährigen Rückgängen wieder zu einer Zunahme der Belegschaften. Im Jahresdurchschnitt nahm die Zahl der direkten Arbeitsplätze bei den Werften um 1,4 % zu auf 23.205 Beschäftigte. Im 12-Monatsvergleich von Dezember 2005 auf Dezember 2006 betrug der Zuwachs sogar 2,0 % auf 23.515 Personen. Darin sind noch nicht die indirekt Beschäftigten der Werften bei Leiharbeitsfirmen und Unterauftragnehmern enthalten, die ebenfalls auf dem Gelände der Werftbetriebe beschäftigt waren und zusätzlich mehrere Tausend Arbeitsplätze ausmachten.

Über die meisten Schiffbauarbeitsplätze verfügten 2006 erneut die Bundesländer Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. In Niedersachsen nahmen die Belegschaften im Jahresdurchschnitt um 0,8 % auf 6.107 zu und in Mecklenburg-Vorpommern sogar um 3,4 % auf 5.909 Beschäftigte. Damit entfielen auf diese beiden Küstenländer zusammen mehr als die

Hälfte aller deutschen Werftbelegschaften.

In den genannten Zahlen wurden nur die Werften, aber nicht die Unternehmen der Schiffbauzulieferindustrie und der Meerestechnik, betrachtet, deren Zahl bei engerer Abgrenzung zum Schiffbau auf mindestens 400 im gesamten Bundesgebiet geschätzt wird. Aufgrund der Wirtschaftszweigsystematik der

amtlichen Statistik werden diese jedoch nicht der maritimen Wirtschaft zugerechnet, sondern einer Vielzahl anderer Branchen wie dem Maschinenbau oder der Elektrotechnik usw. zugeordnet. Die von der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie des VDMA durchgeführten Mitgliederbefragungen beziffern den Umsatz dieser Firmen mit annähernd 10 Mrd. € pro Jahr bei einer geschätzten Belegschaftsstärke von insgesamt 70.000 Beschäftigten.

Bei Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Schiffbauindustrie und bei Vergleichen mit anderen Branchen ist diese Besonderheit unbedingt zu beachten, um nicht zu Fehleinschätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Relevanz des deutschen Schiffbaus zu kommen. Der Schiffbau ist ein Kernbereich des gesamten maritimen Clusters, der nicht nur an der Küste, sondern in allen Bundesländern präsent ist und ein bedeutsames Standbein der industriellen Basis der deutschen Wirtschaft darstellt.

## 2. International

Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Schifffahrt und Schiffbau haben sich im Verlauf des Jahres 2006 weiter verbessert. Gestützt auf die anhaltende Dynamik der aufstrebenden Volkswirtschaften in Asien, die solide Konjunktur in den USA sowie die Erholung der europäischen Wirtschaft hat das weltweite Wirtschaftswachstum mit fast 4 % erneut ein überdurchschnittliches Niveau erreicht. Damit wurde nach Feststellungen der Weltbank das Vorjahreswachstum (3,5 %) übertroffen und das extrem positive Ergebnis von 2004 (4,1 %) nur knapp verfehlt.

An der Spitze lag erneut die chinesische Wirtschaft, die mit 10,4 % zum wiederholten Male eine zweistellige Wachstumsrate aufwies. Aber auch die indische Wirtschaft gewann weiter an Dynamik und stand mit einer Wachstumsrate von 8,7 % dieser Entwicklung nur wenig nach. Das Wachstum Ostasiens von 9,2 % und Südasiens mit 8,2 % belegten erneut

deutlich den Trend, dass sich die Schwergewichte der Weltwirtschaft zugunsten der Länder Asiens verschieben. Die entwickelten Volkswirtschaften der OECD wiesen demgegenüber mit einem Wachstum von 3 % eine langsamere Entwicklung auf. Die europäischen Länder der Euro-Zone wiesen mit 2,4 % dabei eine bemerkenswerte Belebung gegenüber dem Vorjahr auf.

Die neuen Strukturen der Weltwirtschaft spiegeln sich auch in der Entwicklung des Welthandels wider. Die sich verändernde Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft mit zunehmender Verlagerung der Güterproduktionen in kostengünstigere Länder und der durch das globale Wachstum gestiegene Rohstoffbedarf ließen die Güterströme überproportional anwachsen und bewirkten die Aufnahme neuer Transportverbindungen. Damit gewann der Welthandel eine hohe Dynamik, die sich in einer Steigerung der Zuwachsrates von 7,7 % in 2005 auf 9,7 % in 2006 niederschlug und nahe an das zweistellige Ergebnis von 2004 heranreichte.



Kreuzfahrtschiff „Norwegian Pearl“, 93.500 GT, 2.400 Passagiere

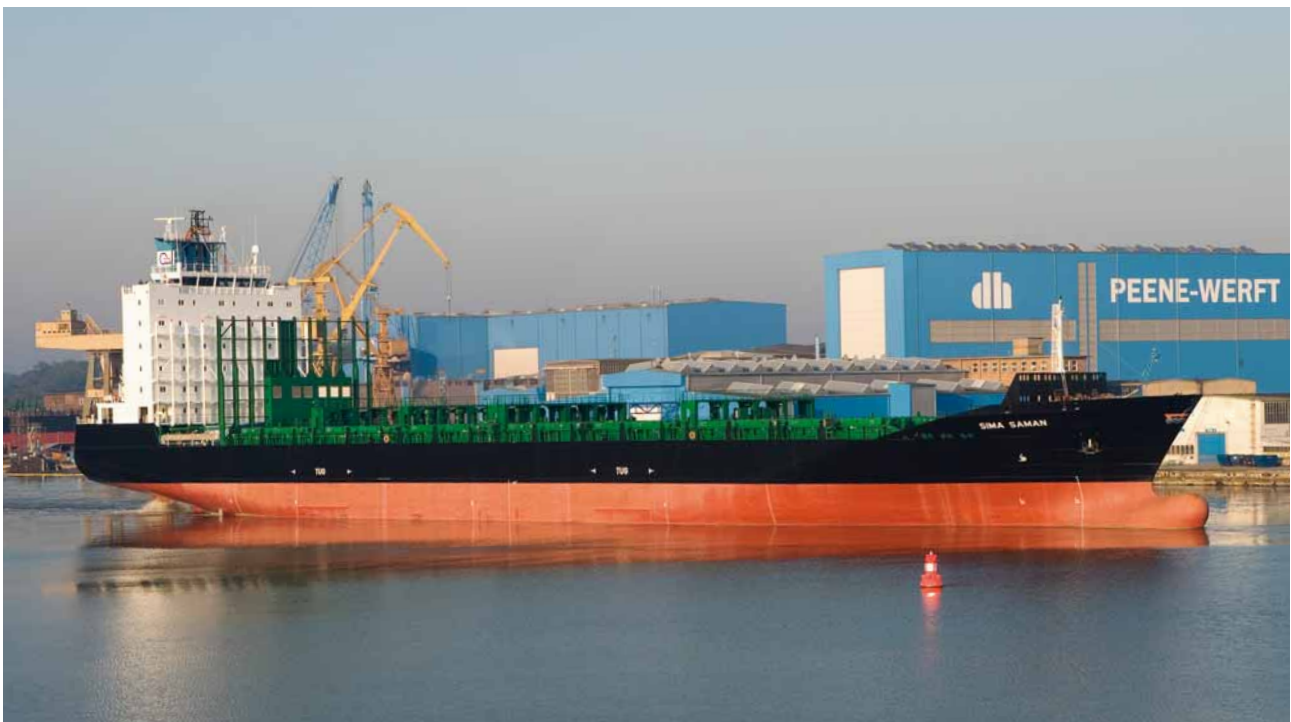
Von der fortschreitenden Globalisierung profitierte in erster Linie der seewärtige Welthandel, der 2006 erneut für eine positive Entwicklung auf den Schifffahrtsmärkten sorgte. Zugleich ist die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt auch unabdingbare Voraussetzung für die Globalisierungsprozesse der Weltwirtschaft, da der internationale Warenaustausch in erster Linie per Seetransport abgewickelt wird.

Der anhaltende Transportbedarf sorgte für weiterhin auskömmliche Fracht- und Charraten, wiewohl die hohen Niveaus der beiden Vorjahre nicht mehr erreicht wurden. Dadurch war im Markt ausreichende finanzielle Liquidität vorhanden, um zusätzliche Investitionen in Schiffsneubauten vornehmen zu können.

In einzelnen Märkten wurden durchaus unterschiedliche Entwicklungen im Verlauf des Jahres verzeichnet. Während die Fracht- und Charraten in

den Tankermärkten gegen Jahresende überwiegend rückläufig waren, kam es bei den Massengutschiffen in der zweiten Jahreshälfte zu einem erneuten Boom. Demgegenüber blieben die Raten in der Containerschifffahrt im gesamten Jahr unter Druck. Bemerkenswerte Entwicklungen gab es auch auf Spezialmärkten wie z.B. der Offshore-Industrie. Für Versorger konnten 2006 Raten erzielt werden, die alle Erwartungen übertrafen.

Der anhaltende Tonnagebedarf der Schifffahrt führte erneut zu sehr wenigen Abwrackungen, weil die Schiffsbetreiber aufgrund der günstigen Ertragsituation alte Tonnage solange wie möglich in Fahrt hielten. Eine weitere Folge waren die unverändert hohen Preise für gebrauchte Schiffe, die auch die Neubaupreise nach schwächerer Entwicklung Ende 2005 im Verlauf des Jahres wieder ansteigen ließen. Dazu trugen auch die Schwäche des Dollars und die gestiegenen Kosten der Werften bei.



Containerschiff „Sima Saman“, 20.290 GT, 1.440 TEU

Da sich für die kommenden Jahre keine Umkehr der positiven globalen Entwicklungen erkennen ließen und die Rahmenbedingungen für Schiffsinvestitionen weiterhin günstig blieben, kam es 2006 zu einem Auftragsboom, der sich noch dadurch verstärkte, dass die Bauplätze in den nächsten zwei Jahren bereits weitgehend belegt sind und die Besteller ihren zukünftigen Bedarf zunehmend bereits durch Auftragsvergaben für die Ablieferungsjahre 2009 und 2010 absicherten. Im Ergebnis übertrafen die Auftragseingänge des Jahres 2006 sogar den bisherigen Höchststand des Jahres 2004.

Die beträchtlichen Bestellvolumina der vorangegangenen Jahre in Verbindung mit den weltweiten Kapazitätssteigerungen ließen auch die Schiffbauproduktion im Jahr 2006 zum dritten Mal in Folge auf einen neuen Höchststand klettern. Damit bewegte

sich der Weltschiffbau bereits im 18. Jahr auf einem kontinuierlichen Wachstumspfad mit einer durchschnittlichen Zuwachsrate von 8 % pro Jahr.

Die Ende 2006 vorhandenen Auftragsbestände lassen auch für die kommenden Jahre weiteres Wachstum in der Weltschiffbauproduktion erwarten. Unwahrscheinlich ist jedoch, dass die Nachfrage auf dem gegenwärtig hohen Niveau bleiben wird. Zu befürchten ist vielmehr eine drastische Kapazitätssteigerung in den asiatischen Schiffbauländern bei gleichzeitig nachlassender Bestellfähigkeit. Damit wären steigende Überkapazitäten und ein daraus folgender Verdrängungswettbewerb vorprogrammiert, wenn nicht der maßlose Expansionsdrang in den aufstrebenden asiatischen Schiffbauländern durch politische Initiativen unterbunden wird.

