



JAHRESBERICHT
2006





JAHRESBERICHT 2006



Containership „Gracechurch SUN“, 7.532 GT, 724 TEU

„Schiffbau und Meerestechnik – Wettbewerbsfähig durch Innovation und Kompetenz“



Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Schifffahrt und Schiffbau haben sich 2006 weiter verbessert. Gestützt auf die Dynamik der Volkswirtschaften in Asien, die solide Konjunktur in den USA sowie die Erholung der europäischen Wirtschaft hat das weltweite Wachstum ein überdurchschnittliches Niveau erreicht.

Die beträchtlichen Bestellvolumina für Handelsschiffe der Vorjahre ließen die Schiffbauproduktion 2006 zum dritten Mal in Folge auf einen neuen Höchststand klettern.

Der deutsche Schiffbau hat die Position 4 im Weltmarkt gefestigt und konnte den Gesamtumsatz auf 6,2 Mrd. € steigern. Mit einem ebenfalls gestiegenen Auftragsbestand für fast vier Jahre hat Deutschland im Handelsschiffbau seine führende Position in Europa bestätigt und ausgebaut. Auch die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie kann erneut mit Spitzenwerten aufwarten. Sie belegt im Gesamtumsatz weltweit hinter Japan Rang 2 und ist weiterhin Exportweltmeister.

Die Perspektiven des Marineschiffbaus sind nicht zufriedenstellend, da für den Erhalt der technischen Kernfähigkeiten dringend notwendige Beschaffungsvorhaben im Überwasserbereich verschoben wurden. Ohne Anschlussaufträge der Deutschen Marine ist die Technologieführerschaft der Marinewerften sowie der Zulieferindustrie, trotz beachtlicher Entwicklungen bei den Unterseebooten und Exporterfolgen, gegenüber den Staatsbetrieben im europäischen Ausland gefährdet.

Die Reparatur- und Umbauwerften erreichten im Berichtsjahr bei Auslastung und Umsatz Rekordzahlen

und schätzen vor dem Hintergrund der positiven Marktentwicklung in der Seeschifffahrt und steigenden Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen die Zukunft positiv ein. Auch der Binnenschiffbau weist einen steigenden Auftragsbestand auf und sieht aufgrund hoher Kompetenz im Bau von Fahrgastschiffen optimistisch höheren Umsätzen entgegen.

Mit dieser insgesamt erfreulichen Jahresbilanz ergab sich auch eine positive Entwicklung bei den Beschäftigten. Zusammen bieten Werften und Zulieferer über 100.000 hochqualifizierte Arbeitsplätze. Um dem zukünftig steigenden Fachkräftebedarf Rechnung zu tragen, erhöht die Industrie die Zahl der gewerblichen Ausbildungsplätze und die betriebliche Ausbildung in dualen Studiengängen.

Allerdings müssen auch deutlich die Gefahren für die Schiffbauunternehmen benannt werden. Die hohen Umsätze gingen nicht mit einer Verbesserung der Ertragsituation der Werften einher. Schneller als die Neubaupreise der Werften erhöhten sich die Kosten für Komponenten, Materialien und Energie. Zudem drohen angesichts des ungebremsten Expansionsdrangs asiatischer Schiffbauländer, bei absehbar nachlassender Bestelltätigkeit, gewaltige Überkapazitäten.

Daher ist nun Gegensteuern erforderlich, um den sich abzeichnenden Verdrängungswettbewerb durch politisches Handeln zu unterbinden und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie über das Jahr 2015 hinaus zu sichern. Mit der höheren Dotierung und maritimen Ausrichtung des 7. Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung sowie der Verlängerung der Rahmenbedingungen für den Schiffbau um zwei Jahre sind aus Brüssel im Jahr 2006 die richtigen Impulse gekommen.

Durch die Fortschreibung des Schiffbaurahmens haben die Werften weiterhin Zugang zu einer branchengerechten Innovationsförderung, mit der Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Typschiffe und effizientere Produktionsprozesse umgesetzt werden können. In

Deutschland ist dieses zukunftsweisende Förderinstrument allerdings nach wie vor durch eine bedingte Rückzahlbarkeit beeinträchtigt, die den Wettbewerb verzerrt und die Unternehmensbilanzen belastet.

Die Kommission hat mit dem Jahreswechsel 2006/2007 den horizontalen Gemeinschaftsrahmen für Forschung und Entwicklung um den Innovationsbegriff erweitert und somit für alle Industriebereiche eingeführt. Damit kann der Innovationsschub für die Werften auch in der Zulieferindustrie realisiert werden.

Beim Erfolgskonzept „Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation und Kompetenz“ müssen die günstigen europäischen Rahmenbedingungen jedoch national konsequent umgesetzt werden. Die Einbindung der „Maritimen Technologien“ in die „Hightech Strategie für Deutschland“ und die damit verbundene weitere Aufstockung der Mittel für Forschung und Entwicklung ist ein klares Signal der Bundesregierung.

Die Gefahren für die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus wurden in der PwC-Nachfolgestudie „Die Vermögens-, Finanz und Ertragslage der deutschen Werften“ 2006 bestätigt. Die Handlungsempfehlungen sind im Berichtsjahr von Regierung, Industrie und Sozialpartner aufgegriffen worden und werden in der gemeinschaftlich abgestimmten „Zukunftsstrategie LeaderSHIP Deutschland“ umgesetzt.

Wichtige LeaderSHIP-Bausteine konnten auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Hamburg auf den Weg gebracht werden. Parallel dazu wurden in einer hochrangig besetzten Verhandlungsrunde mit Vertretern von Bund, Ländern, Gewerkschaft sowie Werften und Zulieferunternehmen, unter der Leitung der neuen Maritimen Koordinatorin, der Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Wöhr, im November 2006 erste Gespräche aufgenommen.

Von besonderer Bedeutung für die Akquisitionsfähigkeit der Werften ist dabei die Einführung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Zinsausgleichssystems. Die nationale Umsetzung dieses OECD-konformen Finanzierungsinstrumentes muss schnellstens an die interna-

tionale Praxis angepasst werden. Gleichzeitig muss die Kofinanzierung der Innovationsförderung durch die Länder gesichert werden, um auch die technische Exzellenz weiterentwickeln zu können.

Mit der 2006 begonnenen Entwicklung eines Arbeitskräftepools für den Austausch und die Qualifizierung von Fachkräften wurde ein Meilenstein im zukünftigen Umgang mit den branchenspezifischen Auslastungsschwankungen erreicht. Hierdurch kann ein nachhaltiger Beitrag zur Senkung der Arbeitskosten und zum Erhalt der Kompetenz erwartet werden.

Ein besonderes Problem für die Rentabilität der Werften ist die eingeleitete Unternehmensteuerreform. Hierbei ist sicherzustellen, dass die von der Bundesregierung angestrebte und von der Bundeskanzlerin, Frau Dr. Merkel, auf der 5. NMK bekräftigte Senkung der Gesamtsteuerbelastung auch für die Schiffbauindustrie Wirklichkeit wird. Der VSM hat die notwendigen Informationen zu den schiffbaulichen Besonderheiten in das laufende Gesetzgebungsverfahren eingebracht und seinen politischen Einfluss geltend gemacht, um negative Auswirkungen für die Werften abzuwenden.

Mit dem Entschließungsantrag „Maritime Wirtschaft in Deutschland stärken“ wurden die richtungweisenden schiffs- und meerestechnischen Beiträge für Innovation und Wachstum durch den Bundestag gewürdigt. Insbesondere wurde die Bundesregierung aufgefordert, die zentralen LeaderSHIP-Ziele zu unterstützen.

Die deutsche Schiffbauindustrie hat sich im Jahr 2006 den Herausforderungen des Marktes gestellt, indem sie ihre Produktivität kontinuierlich verbessert und durch Entwicklung innovativer Produkte weiter gestärkt hat. Sie setzt in ihren politischen Initiativen auf das partnerschaftliche Zusammenwirken aller Beteiligten zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Jürgen Kennemann
Vorsitzer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, im April 2007

Inhalt

	Seite
Vorwort	
„Schiffbau und Meerestechnik – Wettbewerbsfähig durch Innovation und Kompetenz“	3
I. Gesamtentwicklungen	6
1. National	6
2. International	9
II. Politische Rahmenbedingungen für Schiffbau und Meerestechnik	12
1. Innovationen stärken	13
2. Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern	16
3. Kompetenz erhalten	17
4. Arbeitskosten senken	20
5. Branchenstruktur zukunftsgerecht gestalten	21
6. Internationale Wettbewerbsbedingungen angleichen	23
III. Deutsche Schiffbau- und meeres technische Industrie 2006	30
1. Seeschiffbau	30
2. Marinetechnik und Marineschiffbau	35
3. Reparatur und Umbau	39
4. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	42
5. Zulieferindustrie	50
6. Meerestechnik	54
IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2006	58
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	58
2. Weltschiffbau	61
Statistik	75
Abkürzungen/Erläuterungen	