

Der deutsche Schiffbaumarkt 2007

VSM Das Jahr 2007 war für die deutsche Schiffbauindustrie alles in allem ein gutes Jahr. Es war gekennzeichnet durch eine nochmalige Verbesserung der Auftragslage und durch das aktive Bemühen von Industrie und Politik, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werften und der deutschen Zulieferindustrie weiter auszubauen.

Werner Lundt

Der seit 2002 anhaltende Nachfrageboom im weltweiten Schiffsneubau hat sich entgegen manchen Erwartungen auch 2007 ungebrochen fortgesetzt. Vor dem Hintergrund eines weiter wachsenden Welthandels übertrafen die rd. 3500 neuen Auftragseingänge der ersten drei Quartale mit 64,4 Mio. CGT bereits das Bestellvolumen des gesamten Vorjahres und erhöhten damit die weltweiten Auftragsbestände weiter auf fast 10 000 Schiffe mit 168 Mio. CGT. Auch die deutschen Schiffbauunternehmen und Zulieferbetriebe konnten 2007 erneut von dieser anhaltend starken Nachfrage nach Neubauten profitieren und berichten über eine weiterhin positive Auftragsentwicklung im Handelsschiffsneubau. So standen den Ablieferungen der Werften im Wert von 2,0 Mrd. Euro neue Aufträge im Wert von 3,3 Mrd. Euro gegenüber. Der Auftragsbestand wuchs damit weiter und umfasst jetzt mit knapp 15 Mrd. Euro fast den fünffachen Wert der gesamten Jahresproduktion von 2006.

Dank einer beispielhaften Innovationsfähigkeit und eines immer wieder hart erkämpften technologischen Vorsprungs konnten die deutschen Werften mit ihren rund 22 000 Arbeitsplätzen auch 2007 ihren vierten Platz in der Rangliste der Schiffbaunationen (hinter Korea, China und Japan) behaupten. Entsprechendes gilt für die deutsche Schiffbauzulieferindustrie, deren hohe Qualität und technologische Kompetenz sie mit ihren rund 72 000 Beschäftigten und einer Exportquote von 75 % schon seit Jahren zum Exportweltmeister und Zweiten auf dem Weltmarkt werden lässt.

Diese gute Weltmarktposition ist der deutschen Schiffbauindustrie jedoch nicht in den Schoß gefallen, sondern beruht auf einer kontinuierlich neu zu gewinnenden Technologieführerschaft und einem marktgerechten Schiffstypen-Portfolio, das den Schwerpunkt auf werthaltige Hightech-Produkte mit Zuwachspotenzial setzt. Neben komplexen Marinefahrzeugen sind hier in erster Linie Fahrgastschiffe und Yachten zu nennen, die rund 50 % der Aufträge im Handelsschiffbau ausmachen. Als wichtiger Multiplikator für technische



»Die gute Weltmarktposition der deutschen Schiffbauindustrie beruht auf Technologieführerschaft und einem marktgerechten Schiffstypen-Portfolio«

Dipl.-Ing. Werner Lundt

Innovationen in wichtigen Bereichen des Maschinenbaus, der Elektrotechnik, der Elektronik und der Kommunikationstechnik stellt der deutsche Schiffbau dabei einen volkswirtschaftlich bedeutenden Wirtschaftszweig dar, der zudem häufig in strukturschwachen Regionen wertvolle und zunehmend qualifizierte Arbeitsplätze sichert. Der Erhalt seiner internationalen

Wettbewerbsfähigkeit liegt daher auch im nationalen Interesse.

Um die Technologieführerschaft im Hightech-Schiffbau zu bewahren und weiter zu verfestigen, bedarf es kontinuierlicher Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie einer zeitnahen Umsetzung der FuE-Ergebnisse in innovative Produkte und Prozesse. Die insoweit beispielhaften Erfolge des deutschen Schiffbaus werden dadurch gewürdigt und gefördert, dass „Maritime Technologien“ Bestandteil der „Hightech Strategie für Deutschland“ geworden sind. Insbesondere das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ hat sich dabei als erfolgreiches Instrument zur Weiterentwicklung technischer Exzellenz erwiesen. Es sollte daher durch die Verlängerung des EU-Rechtsrahmens verstetigt und durch Bund und Länder so ausgestaltet werden, dass Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des europäischen Schiffbaus vermieden werden.

Drohende weltweite Überkapazitäten und ein doppeltes Problem bei der Stahlbeschaffung

Die insgesamt positiven Konjunkturdaten dürfen jedoch nicht den Blick auf Probleme verstellen. So sehen sich die deutschen Werften zunehmend im Bereich der Containerschiffe, Spezialtanker und RoRo-Schiffe einem härter werdenden internationalen Wettbewerb gegenüber, der bei einem Nachlassen des derzeitigen Nachfragebooms eine ruinöse Schärfe annehmen könnte. Auch 2007 hat sich nichts daran geändert, dass mit China, den Philippinen und anderen asiatischen Schwellenländern wie Vietnam und Indien weitere Mitbewerber auf den internationalen Markt drängen, die ihre nationalen Werftkapazitäten mit Hilfe staatlicher Förderung ausbauen, ohne dass die Regeln der WTO helfen, die hierdurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Bereits für das Jahr 2010 werden für den Handelsschiffsneubau weltweite Überkapazitäten von ca. 25 % prognostiziert, so dass sich auch die deutschen Werften bei einem möglichen Nachfragerückgang schon heute

auf einen harten, internationalen Preiskampf und massiven Verdrängungswettbewerb einzustellen haben. Zudem verteuert der weiterhin schwächelnde Dollar die in Deutschland gebauten Schiffe, von denen bis zu 60 % exportiert werden, immer mehr.

Auch ist zu berücksichtigen, dass hohe Umsätze nicht automatisch mit einer Verbesserung der Ertragssituation einhergehen, die es den deutschen Werften erlauben würde, ihre Erträge zu erhöhen, um damit die nach wie vor äußerst unbefriedigende Eigenkapitalausstattung zu verbessern. Schneller als die Neubaupreise erhöhen sich die Kosten für Komponenten, Materialien und Energie.

Dabei sehen sich die deutschen Werften beispielsweise bei der Stahlbeschaffung nicht mehr nur allein mit einem preislichen Problem – der Stahlpreis europäischer Anbieter auf Dollarbasis liegt 65 % über den Materialkosten in Fernost – konfrontiert. Vielmehr besteht hier mittlerweile auch ein echter Versorgungsengpass. Deshalb erscheint es zumindest fraglich, ob die von der Stahlindustrie angeregten Anti-Dumping-Beschwerden gegen China der Situation auf dem europäischen Markt angemessen sind. Solche Maßnahmen sind eher geeignet, die bisherige Verknappung weiter zu verschärfen und die Preisspirale weiter nach oben zu treiben.

„LeaderSHIP Deutschland“ erfolgreich

Trotz oder gerade wegen aller Schwierigkeiten muss bereits heute gehandelt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie auch über das Jahr 2012 hinaus zu sichern. In dem diesbezüglichen Bemühen sind seit der 5. Nationalen Maritimen Konferenz im Herbst 2006 in der hochrangig besetzten Arbeitsgruppe „LeaderSHIP Deutschland“ unter Leitung der Maritimen Koordinatorin PSt Dagmar Wöhl deutliche Erfolge erzielt worden.

Von besonderer Bedeutung für die Akquisitionsfähigkeit deutscher Werften sind die Einführung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Zinsausgleichssystems als Gewährleistungsinstrument und die Bereitschaft der Küstenländer zur Kofinanzierung der Innovationsförderung. Beide Instrumente helfen, international gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, und werden von der Schiffbauindustrie ausdrücklich begrüßt. Die Schiffbaubranche braucht Planungssicherheit für weitere Produkt- und Prozessinnovationen, denn nur durch eine verlässliche Budgetierung kann die nachhaltige Stimulierung der Innovationstätigkeit der Werften auch in Zukunft fortgesetzt werden. Zudem unterstützt die Schiffbauindustrie den Vorstoß der Küstenländer, die komplexe Bundesländer-Finanzierung nicht noch zusätzlich

durch die bedingte Rückzahlbarkeit zu erschweren.

Daneben konnten auch in anderen Bereichen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“, wie beispielsweise der Verbesserung der Rahmenbedingungen für Forschung und Entwicklung, dank des konstruktiven Zusammenwirkens von Politik, Verwaltung und der Gewerkschaft unter der Leitung der Maritimen Koordinatorin erhebliche Fortschritte zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie erreicht werden.

Deutscher Schiffbau für den Klimaschutz

Schon in der Vergangenheit war der Umweltschutz Triebfeder für Innovationen der deutschen Schiffbauindustrie, deren Ziel es stets war, ihre Produkte sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Innovationen wie die ersten Sicherheitstanker, ein serienreifer Brennstoffzellenantrieb oder die Entwicklung von Offshore-Windkraftanlagen, kamen aus Deutschland.

Der VSM begrüßt es sehr, dass die Maritime Koordinatorin PSt Dagmar Wöhl die Initiative ergriffen hat, umwelt- und klimapolitische Fragestellungen im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ zu thematisieren. Die Schiffbauindustrie erhofft sich, ►



DVZ®-SERVICES GMBH
MODERN MARINE TECHNOLOGY FOR CLEAN OCEANS

DVZ®-SERVICES IS A LEADING SUPPLIER OF ENVIRONMENTAL PROTECTION TECHNOLOGY IN THE FIELD OF MARITIME AND INDUSTRIAL USE SINCE 25 YEARS

Technology

- Bilge Separators
- Sewage Treatment
- Vacuum Systems
- UV-Sterilisation
- Fat Traps
- Water Lifting & Holding
- Oil-in-Water Monitoring

Applied for

- Cargo Ships
- Cruisers & Ferries
- Offshore Platforms
- Luxury & Mega Yachts
- Navy Vessels
- PSV
- Industries

READY NOW!
BSTP Type tested to MEPC 159 (55) - our
NEW
DVZ-JZR
"BIOMASTER"





DVZ-SERVICES GmbH | www.dvz-services.de | MADE IN GERMANY

aus der diesbezüglichen Arbeitsgruppe heraus industriepolitische Impulse zu setzen, um die technologischen Stärken Deutschlands gezielt für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft nutzbar zu machen. Technisch ist aufgrund der Innovationskraft der Schiffbauindustrie vieles möglich. Allerdings bedarf es zur Stimulierung der Nachfrage nach innovativer Umwelttechnik auch entsprechender Anreize und verbindlicher technischer Vorschriften. Nationale oder regionale Alleingänge sind nicht nur in ihrem Umwelt- und Klimaschutz Erfolg räumlich begrenzt, sondern führen letztlich zu Wettbewerbsverzerrungen. Die deutsche Schiffbauindustrie benötigt für eine erfolgreiche Vermarktung ihrer technischen Innovationen im Umweltschutz auf Schiffen einen stabilen internationalen Rechtsrahmen.

Bei der technischen Vorschriftenentwicklung im Rahmen der IMO können Umwelt- und Klimaschutzziele sehr gut mit dem Ziel einer Förderung der innovativen Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie in Einklang gebracht werden. Dabei helfen uns zielorientierte Standards, die Innovation fördern und zugleich den Schutz geistigen Eigentums ermöglichen und nicht starr beschreibende Vorschriften.

Es muss sichergestellt werden, dass das geistige Eigentum der Unternehmen geschützt wird und nicht durch einen laxen Umgang mit wertvollem Know-how zu Wettbewerbern abfließt. Hierbei wie auch bei der Entwicklung innovationsfördernder Vorschriften erhoffen sich die Hightech-Werften und ihre kompetenten Zulieferer intensive Unterstützung durch die Politik, insbesondere im Rahmen einer sowohl national als auch auf europäischer Ebene koordinierten Einflussnahme auf die IMO-Vorschriftenentwicklung.

Steigende Beschäftigung trotz Nachwuchssorgen

Die gute Auftragslage hat mittlerweile auch Auswirkungen auf die Beschäftigungszahlen. Die Anzahl der im deutschen Schiffbau direkt Beschäftigten stieg seit 2006 um 4,4 % an und ist vermutlich bei den im direkten Umfeld der Werften tätigen Subunternehmen noch höher. Hinzu kommen

tausende Mitarbeiter in der Zulieferindustrie. Somit geht auch vom Schiffbau ein positives Signal für die Beschäftigung in Deutschland aus.

Demgegenüber steht jedoch der zunehmende Ingenieurmangel als eines der dringlichsten Probleme des deutschen Schiffbaus. Vor dem Hintergrund des steigenden Fachkräftemangels ist der langfristige Erhalt der Fachkompetenz die entscheidende Frage für die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft Deutschlands.

Die Schiffbauindustrie steuert gegen, indem sie bereits jetzt ihre im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ ausgesprochene Zusage, die Ausbildungsplätze um zehn Prozent zu erhöhen und die Ausbildung in dualen Studienmodelle zu intensivieren, erfüllt hat. Die Nachfrage beim Studium im Praxisverbund und den gewerblichen Ausbildungsberufen ist groß. 2007 wurden auf deutschen Werften gut 90 Auszubildende in dualen Studiengängen beschäftigt und 45 neu eingestellt. Dies stellt nahezu eine Verdopplung des Ausbildungsplatzangebotes dar.

Die Attraktivität unserer Branche zeigt sich aber auch in den Bewerberzahlen der klassischen Schiffbau-Studiengänge, die mittlerweile zu den wenigen Ingenieurstudiengängen gehören, für die noch Zulassungsbeschränkungen bestehen. Daher richtet die Industrie den dringenden Appell an die Länder, die schiffstechnischen Hochschulstandorte zu erhalten und die Ausbildungskapazitäten auszubauen, und fordert die Hochschulen auf, an ihren gut ausgelasteten Schiffbau-Lehrstühlen die zügige Wiederbesetzung vakanter Planstellen voranzutreiben. Aber auch der Bund kann in Ergänzung zur Bildungskompetenz der Länder helfen, indem die Entwicklung von hochschulübergreifenden Kooperationsmodellen weiterhin gefördert wird. Daneben werden sich Industrie und Politik weiterhin der Aufgabe widmen müssen, für ein positives Schiffbauimage zu werben.

Im September fand die „Deutsche Schiffbauwoche 2007“ statt, auf der an 13 Standorten Berufsinformations- und vor allem Motivationsveranstaltungen angeboten

wurden, die anschaulich machten, dass die Schiffbauindustrie eine leistungsfähige Hightech-Branche mit attraktiven Arbeitsplätzen ist. Die Zusammenarbeit von Hochschulen, IG Metall, Nordmetall, Gesellschaft für Maritime Technik und VSM ermöglichte mehr als 20 Veranstaltungen, an denen mehrere Tausend Schüler mit ihren Lehrern teilgenommen haben.

Mut zur Veränderung und die Fähigkeit höchste Qualität zu liefern

Unter dem hohen internationalen Wettbewerbsdruck, die drei großen Schiffbaunationen Korea, Japan und China haben auch in diesem Jahr hinsichtlich Kapazitäten, Ablieferungen und Auftragsbeständen neue Rekordmarken gesetzt, hat die deutsche maritime Industrie in den vergangenen Jahren ihre Anstrengungen in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Innovation und Produktivität deutlich erhöht. Mut zur Veränderung und die Einsicht in die Notwendigkeit, höchste Qualität zu liefern, haben ihr, neben ihrer Innovationskraft, Flexibilität, Servicekompetenz und Termintreue, weiterhin einen Spitzenplatz in der weltweiten Schiffbauindustrie gesichert. Eine Position, die es zu erhalten gilt. Mit höchster Fachkompetenz der Mitarbeiter und zwar sowohl im gewerblichen wie im Ingenieurbereich gilt es den Produktivitätsvorteil und den technischen Vorsprung zu verteidigen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Schiffbauindustrie ihre Hausaufgaben gemacht hat. Durch Ausbildung und Innovation wird sie ihre Produktivität und ihre Produkte kontinuierlich verbessern. Gepaart mit der raschen Umsetzung der politischen Zusagen im Rahmen von LeaderSHIP Deutschland wird nicht nur die Zukunft des Schiffbaus, sondern auch der maritime Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt gestärkt. ✎

Der Autor:

Dipl.-Ing. Werner Lundt ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) in Hamburg

Auf deutschen Werften gebaut: Containerschiff „King Alfred“, Schlepper „Taurus“ und Kreuzfahrtschiff „Norwegian Gem“

