

Raue See – der Schiffbau- markt im Jahr 2008

VSM Das Jahr 2008 muss für die deutsche Schiffbauindustrie differenziert betrachtet werden. Es war gekennzeichnet durch eine positive erste Jahreshälfte und eine deutliche Eintrübung der Zukunftsaussichten im zweiten Halbjahr. Bedingt durch die weltweite Finanzmarktkrise stehen den deutschen Werften schwierigere Zeiten bevor.

Werner Lundt

Der deutsche und der Weltschiffbau-
markt befanden sich auch im Jahr
2008 zunächst auf einem sehr guten
Kurs. Es bestand die begründete Aussicht,
nicht nur neue Rekordmarken zu errei-
chen, sondern auch mittelfristig auf eine
gute Zukunft blicken zu können. In der
zweiten Hälfte des Jahres hat die weltweite
Finanzmarktkrise jedoch nicht nur zu einer
deutlichen Abschwächung der Dynamik der
Handelsströme auf den Weltmeeren und
damit zu einem Einbruch bei den Fracht-
und Charterraten geführt, sondern in der
Folge auch innerhalb kürzester Zeit zu einer
dramatischen Eintrübung der Zukunftsaus-
sichten des Schiffbaumarktes. Bereits heute
haben die Werften nicht nur mit erheblichen
Problemen bei der Bauzeitfinanzierung und
einer neuen Zurückhaltung der Reeder bei
der Auftragserteilung zu kämpfen, sondern
darüber hinaus auch mit einem beunruhigen-
den Ausmaß an Stornierungen. Umso
mehr kommt der Neuorientierung auf ande-
re Marktsegmente eine große Bedeutung zu.

Weltmarktentwicklungen

Nachdem eine Eindämmung der interna-
tionalen Bankenkrise bisher nicht wirk-
lich gelungen ist, schlagen ihre Folgen
zunehmend auf die Realwirtschaft durch.
So gefährdet die Zurückhaltung der Konsu-
menten weltweit die Konjunktur und führt
zunehmend zu einer rückläufigen Güter-
nachfrage, die wegen ihrer Auswirkungen
auf die weltweite Handelsschifffahrt auch
eine dramatische Verschlechterung der Lage
des Welthandelsschiffbaus nach sich zieht.
Nur vordergründig befand sich die weltweite
Handelsschiffneubauproduktion auch in den
letzten Monaten mit einer Überschreitung der
10 Mio. CGT-Marke pro Quartal noch weiter
auf Rekordkurs. Auch erscheint es noch mög-
lich, dass im Gesamtjahr 2008 ein Volumen
von etwa 3000 Schiffen und rd. 42 Mio. CGT
erreicht wird. Den größten Anteil erzielten in
den ersten neun Monaten die koreanischen
Werften, die 378 Schiffe mit 10,5 Mio. CGT
abliefern konnten. An zweiter Position be-
hauptete sich der japanische Schiffbau mit
434 Ablieferungen und 7,3 Mio. CGT. Und



**»Im deutschen Schiff-
bau ist eine verstärkte
Orientierung der Werf-
ten auf hochkomplexe
Schiffstypen festzu-
stellen. Diese Entwick-
lung wird sich auch
weiter fortsetzen.«**

Dipl.-Ing. Werner Lundt

Chinas Schiffbau setzte in diesem Zeitraum
seinen kontinuierlichen Ausbau noch unver-
ändert fort und lieferte mit 588 Einheiten mit
6,4 Mio. CGT die größte Anzahl von Schif-
fen ab. Auf den weiteren fünf Positionen in
der Rangfolge der Schiffbauländer rangier-
ten europäische Nationen angeführt durch
Deutschland mit 0,9 Mio. CGT und einem

Anteil von fast drei Prozent. Alle heutigen 27
EU-Länder kamen zusammen auf einen An-
teil von knapp elf Prozent.

Da die neu bestellte Tonnage in den ersten
neun Monaten des Jahres – trotz der sich auch
in diesem Zeitraum bereits zunehmend ab-
zeichnenden Probleme in der Weltwirtschaft
– die Ablieferungen noch übertraf, erhöhte
sich der Auftragsbestand per Ende September
2008 auf 11 703 Schiffe mit 199 Mio. CGT.
Gegenüber Dezember 2007 bedeutete dies
einen Zuwachs um rd. zwölf Prozent. Chi-
nas Werften rückten mit ihren Beständen
von 4030 Einheiten und 63,0 Mio. CGT bzw.
einem Anteil von 32 Prozent weiter an die
führenden Koreaner heran, die über 2478
Aufträge mit 69,3 Mio. CGT und einen An-
teil von 35 Prozent verfügten. Japan behaup-
tete mit 1630 Schiffen und 31,9 Mio. CGT
die dritte Position mit 16 Prozent. An vierter
Stelle folgte Deutschland mit 192 Aufträgen
und einen 1,8-Prozentanteil vor Vietnam,
den Philippinen und der Türkei.

Vor dem Hintergrund der sich in raschem
Tempo verschärfenden weltweiten Wirt-
schaftskrise ist die internationale Handels-
schifffahrt aktuell geprägt von teilweise ganz
erheblichen Rückgängen bei den Fracht-
und Charterraten. Viele Reedereien versu-
chen bereits, die Raten durch Verlagerung
und Auflegung von Schiffen zu stabilisieren.
Noch verschärft wird die Kapazitätssituation
durch die umfangreichen Ablieferungen der
in den vergangenen Jahren bestellten Neu-
bauten. Veraltete Tonnage wird zunehmend
zur Abwrackung verkauft. Die Abwrackprei-
se haben sich jedoch bereits durch eine ge-
ringer werdende Schrottnachfrage der Stahl-
industrie und das steigende Angebot von
Schiffen stark reduziert. Auch die Second-
hand-Preise für Schiffe beginnen zu fallen,
was sich negativ auf die Kreditfähigkeit der
Schiffahrtsunternehmen und die finanzi-
ellen Sicherheiten der Banken bei Schiffsf-
finanzierungen auswirkt. Aufgrund der Über-
kapazitäten in vielen Teilen der Schifffahrt
sind keine großen Impulse zur Belegung
des Neubaubedarfs zu erwarten. Nur in ein-
zelnen Spezialschiffssegmenten kann mit
neuen Aufträgen gerechnet werden.



Kompetenz im Fährschiffbau: „Coastal Celebration“ von der Flensburger Werft FSG

Angesichts der weltwirtschaftlichen Krise ist nicht mit einer baldigen Erholung der Schifffahrts- und Schiffbaumärkte zu rechnen.

Der deutsche Markt

Die Turbulenzen auf den Finanzmärkten und sinkende Charraten sowie ein schrumpfendes Frachtvolumen gingen auch an den deutschen Seeschiffswerften nicht spurlos vorbei.

Handelsschiffsneubau Zwar bestellten in- und ausländische Auftraggeber bis Ende September 2008 noch insgesamt 42 Schiffe mit 0,59 Mio. CGT im Wert von 2,7 Mrd. Euro, wobei Containerschiffe, RoRo-Frachter sowie Fäh- und Passagierschiffe, unter die auch Yachten fallen, die Schwerpunkte der Bestellungen bildeten. Da die Nachfrage für Neubauprojekte im vierten Quartal aber weltweit faktisch zum Erliegen gekommen ist, kann das Jahr 2008 gleichwohl aus heutiger Sicht unter Akquisitions-Gesichtspunkten nicht als erfolgreich gewertet werden. Während sich die Auftragseingänge auf einem enttäuschenden Niveau bewegen, stiegen in den ersten neun Monaten des Jahres noch die Produktionsleistungen der deutschen Werften. Bis Ende September 2008 wurden 64 Schiffe mit rund 0,97 Mio. CGT abgeliefert. Der Wert der Lieferungen betrug 3,1 Mrd. Euro, die zu 66 Prozent auf ausländische Kunden entfielen. Aufgrund der Planzahlen der Werften ist damit zu rechnen, dass bis Jahresende insgesamt 89 Schiffe mit ca. 1,3 Mio. CGT im Wert von 4,6 Mrd. Euro abgeliefert werden.

Vor dem Hintergrund der schleppenden Auftragsentwicklung und aufgrund der Stornierung von 25 Aufträgen mit 0,2 Mio. CGT im Wert von 0,6 Mrd. Euro sank der Auftragsbestand bis Ende September auf 192 Schiffe mit 3,5 Mio. CGT im Wert von 14,5 Mrd. Euro. Zwar wäre damit rein rechnerisch gemessen auf CGT-Basis immer noch ein Beschäftigungsvolumen für mehr als drei Jahre gesichert. Dies gibt jedoch nicht die wahre Lage wieder, da aufgrund der Finanzierungsprobleme einerseits sowie der bereits sichtbar gewordenen Überkapazitäten in der weltweiten Handelsschifffahrt andererseits auch für die nächste Zeit noch mit weiteren Stornie-

rungen in einem nicht abzuschätzenden Ausmaß gerechnet werden muss.

Reparatur- und Umbau Die Reparatur- und Umbaubetriebe melden nach dem bereits guten Vorjahr auch für das Jahr 2008 noch eine gute Beschäftigungslage. Eine in den letzten Jahren stetig gewachsene Handelsflotte veranlasste die Reeder zu einer vorausschauenden Planung von Dockaufenthalten ihrer Schiffe um mögliche Kapazitätsengpässe zu vermeiden. Auffällig ist, dass der Umfang der tatsächlich vorgenommenen Reparatur- und Wartungsarbeiten beim Eintreffen der Schiffe oftmals gegenüber den vorherigen Planungen erheblich abfiel. Hier schien sich auf Reederseite ein Trend zu verfestigen, sich durch das Inaussichtstellen umfangreicher Arbeiten Dockkapazitäten zu sichern. Dass dann die Auftragswerte während des Werftaufenthaltes auf das Erforderliche abschmolzen, mag allerdings auch schon in den sinkenden Fracht- und Charraten begründet sein, die bereits zu einer spürbar geringeren Ertragslage der Reeder führten. Im Übrigen bekam auch der Bereich Umbau die Auswirkungen der Finanzkrise bereits schmerzhaft zu spüren. So wurden mehrere interessante Umbauprojekte auf unbestimmte Zeit verschoben, da auf Seiten der Banken keine Bereitschaft mehr bestand, diese Projekte zu finanzieren. Letztlich besteht für den Bereich Reparatur, Wartung und Umbau zwar bisher noch die Chance, auch 2008 an den Rekordumsatz von ca. 950 Mio. Euro des Vorjahres anknüpfen zu können. Dies beruht aber ausschließlich darauf, dass sich die Auswirkungen der

internationalen Finanzkrise erst in der zweiten Hälfte des Jahres in zunehmendem Maße bemerkbar gemacht haben, und kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die deutschen Werften auch in diesem Bereich bereits in den kommenden Monaten mit ganz erheblichen Problemen zu kämpfen haben werden.

Nachwuchs und Beschäftigung Dank der positiven wirtschaftlichen Entwicklung der letzten drei Jahre und der umfangreichen Nachwuchsrekrutierungsaktionen der Schiffbauunternehmen konnte die Gesamtbelegschaftszahl (einschl. Marineschiffbau, Reparaturen, Binnenschiffbau, Boots- und Yachtbau) bisher nicht nur stabil gehalten werden, sondern sich sogar leicht auf ca. 24 144 Beschäftigte erhöhen. Für die Zukunftsfähigkeit der Branche besonders erfreulich sind auch die gestiegenen Ausbildungsleistungen der Schiffbauunternehmen. So stieg die Ausbildungsquote dank einer deutlichen Steigerung der Ausbildungsverhältnisse auf ca. 7,7 Prozent, womit die Schiffbauindustrie ihre Zusagen auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz erfüllt hat. Ferner intensivierten die Schiffbauunternehmen ihre Ausbildungsleistungen im Bereich des so genannten Dualen Studiums, um den Ingenieurbedarf zu sichern.

Die deutsche Zulieferindustrie Der inzwischen durch die Folgen der Finanzmarktkrise gestoppte, weltweite Boom im Handelsschiffbau hatte bisher auch der traditionell im Export starken deutschen Zulieferindustrie noch zu erkennbaren Zuwächsen verholfen. So konnte die Zulieferindustrie 2007 ihren Umsatz auf rund 12 Mrd. Euro steigern und beschäftigt mittlerweile ca. 76 000 Mitarbeiter. Trotz des hohen Exportanteils bleibt dabei der inländische Markt mit einem Anteil von ca. 27 Prozent für die deutsche Schiffbauzulieferindustrie auch weiterhin unverzichtbar. Allerdings spüren auch die Zulieferer mittlerweile eine Marktberuhigung. Vor dem Hintergrund zahlreicher Stornierungen für Schiffsneubauten weltweit verlangsamten sich auch hier die Auftragsgänge. Da die Zahl der Stornierungen (insbesondere aufgrund der schleppenden



Neben Kreuzfahrtschiffen ist die Papenburger Meyer Werft auch auf den Bau von Gastankern spezialisiert (hier die im Sommer 2008 abgelieferte „Clipper Hermes“)

Rückmeldungen aus den asiatischen Schiffbauländern) noch nicht genau bekannt sind, bleibt es abzuwarten, welche Auswirkungen die augenblickliche Marktsituation für die Zulieferindustrie haben wird.

Politische Rahmenbedingungen

Auch 2008 setzte die Schiffbauindustrie ihre Maßnahmen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit fort. Dabei sind zwei Teilerfolge besonders hervorzuheben.

CIRR-Zinsausgleichssystem So konnte mit der Neuordnung des nationalen CIRR-Zinsausgleichssystems in enger Zusammenarbeit mit der Politik eine langjährige Forderung des VSM einer Teillösung zugeführt werden. Nunmehr steht den Kunden deutscher Werften ein wettbewerbsfähiges System zur Absicherung des Zinsrisikos ihrer Bauendfinanzierung zur Verfügung. Mittlerweile kam dieses neue System auch schon in mehreren Fällen zur Anwendung, was seinen hohen Nutzen für die Akquisitionsfähigkeit der deutschen Werften unterstreicht.

Mit der neuen Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, vom 15. Mai 2008 wurden kleinere Vorhaben von der Pflicht zur bedingten Rückzahlbarkeit von Fördermitteln befreit. Durch diesen Ansatz wird nicht nur der administrative Aufwand verringert, sondern auch die Attraktivität des Programms insbesondere bei kleineren Projekten gefördert. Der vollständige Verzicht auf das Erfordernis der bedingten Rückzahlbarkeit bleibt aber erklärtes Ziel des VSM, um die bestehende Ungleichbehandlung deutscher Unternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern abzubauen.

Hightech-Strategie Deutschland Als Teil der von der Bundesregierung initiierten „Hightech-Strategie Deutschland“ brachten sich auch die maritimen Technologien in den Diskussionsprozess zur Schaffung einer verbesserten Innovationspolitik zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie ein. Unter dem Motto „Deutschland ist Meer“ stellten die Branchenverbände

GMT, VDMA, CMT und VSM für den gesamten Sektor „Maritime Technologien“ die gemeinsamen innovationspolitischen Positionen vor. Mit Handlungsempfehlungen zu den Themenfeldern „Maritime Kompetenz“, „Maritime Innovationen“ und „Maritime Rahmenbedingungen“ warben sie in den Gremien der „Hightech-Strategie Deutschland“ um die politische Unterstützung verschiedener Initiativen zu Themen wie „Schließung der Ingenieurücke“, „Erhöhung der Innovationsgeschwindigkeit“ und „Neu- ausrichtung bestehender Förderprogramme auf Zukunftsthemen wie die ‚Brennstoffzelle‘ oder den ‚Klimaschutz‘“.

Schutz geistigen Eigentums Ferner betonten die maritimen Verbände in ihrem Beitrag die Notwendigkeit international verbindlicher technischer Vorschriften als Schrittmacher für Innovationen bei Schiffen. Allerdings machten sie auch darauf aufmerksam, dass die Tendenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu rein beschreibenden Vorgaben von Bauformen und Designmerkmalen nicht nur die Produktionsautonomie der Unternehmen, sondern im zunehmenden Maße auch die Möglichkeiten zum Schutz geistigen Eigentums einschränkt. Ein Beispiel hierfür sind die aktuellen Arbeiten an einem „Ship Construction File“ in den Gremien der IMO. Unter dem Schlagwort „Designtransparenz“ wird von Reederseite ein verbindliches Zertifikat vorgeschlagen, dass sich – für jedermann zugänglich und mit hochsensiblen Designdaten angefüllt – ungeschützt an Bord eines Schiffes befinden soll. Vorschriften wie diese verwandeln Innovationen von Unternehmen in Allgemeingut, das für jedermann nachvollziehbar dokumentiert und somit kopierbar wird. Hier wäre ein klares Bekenntnis der Mitgliedsstaaten der IMO zum Schutz des geistigen Eigentums wünschenswert.

Unternehmenssteuerreform Ein weiteres Thema im Jahr 2008 war die Reform der Unternehmensbesteuerung. Schon zu Beginn des Gesetzgebungsverfahrens im Jahr 2007 hat der Verband für Schiffbau und

Meerestechnik e.V. (VSM) auf die Notwendigkeit der Berücksichtigung von schiffbaulichen Besonderheiten aufmerksam gemacht.

Im Mittelpunkt der Verbandskritik stand die Problematik, dass aufgrund der Beschränkung der bei der Steuerlast berücksichtigungsfähigen Aufwendungen (Zinsschranke) dem Schiffbau als traditionell fremdkapitalintensiver Branche eine steuerliche Mehrbelastung und damit eine weitere Benachteiligung im internationalen Wettbewerb drohte. Zwar konnten einige Härten – aber eben nicht alle – im Rahmen der Verabschiedung der Durchführungsschreiben zum Gesetz beseitigt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der Finanzmarktkrise und des damit eng verbundenen wirtschaftlichen Abschwungs mehrten sich aber bereits jetzt branchenübergreifend die Stimmen für eine Abschaffung der Zinsschranke. Der VSM wird sich auch weiterhin in diesen Prozess einbringen mit dem Ziel, eine wirkliche steuerliche Entlastung der Unternehmen zu erreichen.

Finanzkrise erreicht den Schiffbau

Aufgrund der im Schiffbau üblichen Auftragsfinanzierung auf der Basis niedriger Anzahlungen und hoher Schlussraten ist die Branche von jeher von einer hohen Fremdkapitalquote geprägt. Dank einer jahrelangen vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Werften, Reedern und schiffsfinanzierenden Banken verlief die Beschaffung der notwendigen Kreditmittel bzw. Sicherung allerdings bisher in der Regel unproblematisch.

Diese Situation hat sich jedoch in der Folge der weltweiten Finanzmarktkrise in kürzester Zeit radikal verändert. Aufgrund einer restriktiveren Politik der Banken bereitet die Auftrags- und Investitionsfinanzierung vielen deutschen Werften - trotz voller Auftragsbücher - zunehmend Schwierigkeiten. Voraussetzung für die Realisierung von Schiffbauprojekten ist insbesondere eine gesicherte Baufinanzierung, die Bereitstellung von Vertragsgarantien (Bürgschaften) und die Besicherung von Avalkrediten. Leider ist vor dem Hintergrund sinkender Fracht- und Charraten auf Reederseite eine verstärkte Tendenz festzustellen, bestellte Schiffe nicht abnehmen zu wollen. Zudem mehren sich die Zeichen dafür, dass die Banken ein erhöhtes Ausfallrisiko sehen und fest eingeplante Bauendfinanzierungen nunmehr zur Disposition gestellt werden. Dieses kann im Zweifel zu weiteren Stornierungen und damit zu Produktionsausfällen bei den Werften führen. Den deutschen Werften droht damit neben einer Verknappung liquider Mittel auch ein erheblicher Produktionsausfall, der letztlich zu Kurzarbeit bzw. zu Insolvenzen führen kann. Von dieser Entwicklung wird



Das WSA-Arbeitsschiff „Alte Weser“ wurde bei der Werft Fr. Fassmer in Berne gebaut



Die bei der Neptun Werft gebaute „Premicon Queen“ zählt zu den modernsten Flusskreuzfahrtschiffen in Europa

zwar an sich auch die internationale Konkurrenz nicht verschont. Während aber die deutsche Regierung auf die Schaffung eines schiffbauspezifischen Hilfsprogramms verzichtete, kündigten die Regierungen Norwegens, Südkoreas und Chinas zum Teil Milliarden schwere Hilfsprogramme für ihre Schiffbauindustrien an. Hier drohen erneut schwere Verzerrungen des Wettbewerbs. Auch unter wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten kann eine Wirtschaftspolitik nicht stimmig sein, die dazu führt, dass deutsche Reeder aufgrund der Zurückhaltung der Banken und niedriger Anzahlungen Schiffe bei heimischen Werften stornieren und dann „ersatzweise“ von

Hilfsprogrammen anderer Schiffbaunationen profitieren.

Ausblick

Im deutschen Schiffbau ist schon seit längerer Zeit eine verstärkte Orientierung der Werften auf hochkomplexe Schiffstypen außerhalb des Containerschiffbaus festzustellen. Diese Entwicklung wird sich auch weiter fortsetzen. Wenn der aktuelle Auftragsbestand nicht gesichert werden kann, droht allerdings die aktuelle Finanzkrise die bisher im Rahmen der Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ erreichten Fortschritte der Werften zunichte zu machen. Zur Sicherung der Beschäftigung auf den

deutschen Werften sind kurzfristige Maßnahmen zur Beseitigung von Liquiditätsengpässen dringend erforderlich. Das KfW-Sonderprogramm 2009 bietet hierfür einen Ansatzpunkt, löst aber nicht alle Probleme. Insbesondere die Fragen rund um die unsicheren Bauendfinanzierungen sind trotz der Bemühungen aller Beteiligten bisher noch ungeklärt geblieben.

Hinzuweisen ist im Übrigen darauf, dass einer üblichen Bauendfinanzierung von 12-15 Jahren eine durchschnittliche wirtschaftliche Nutzungsdauer der Neubauten von mindestens 25 Jahren gegenübersteht. Es gibt somit genügend Spielraum, um bei vorübergehenden Marktstörungen durch Tilgungsstundungen in den ersten Jahren bzw. eine Laufzeitverlängerung der Endfinanzierung von Seiten der Bank auf die veränderten Rahmenbedingungen reagieren zu können. Alles in allem bedarf es jedoch einer gemeinsamen von Politik, Banken, Reedern und Werften getragenen Lösung, um den Auftragsbestand der deutschen Werften krisensicher zu konsolidieren.

Der Autor:

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