ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten

Research Report

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2004

IAW Forschungsbericht, No. 7/2004

Provided in Cooperation with:
Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen / Arbeitnehmerkammer Bremen

Suggested Citation: Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten (2004) : Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2004, IAW Forschungsbericht, No. 7/2004, ISBN 3-88722-626-7, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/110239

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

Thorsten Ludwig
Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse einer Betriebsrätebefragung im September 2004

Ein Projekt von

Hans Böckler Stiftung (HBS)

Otto Brenner Stiftung (OBS)

Rationalisierungs- und Innovationszentrum der Deutschen Wirtschaft e.V. (RKW)

Mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste

IAW Forschungsbericht 7 | Oktober 2004

Universität Bremen

Herausgeber: © Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)
Universität/ Arbeitnehmerkammer Bremen
Postfach 33 04 40
28334 Bremen

Forschungseinheit
Strukturwandel von Wirtschaft und Unternehmen

Dr. Jochen Tholen
Tel.: 04 21/2 18- 32 86
Fax: 04 21/2 18- 26 80
E-mail: jtholen@uni-bremen.de
www.iaw.uni-bremen.de

Thorsten Ludwig
Tel.: 04 21/2 18- 89 78
Fax: 04 21/2 18- 26 80
ludwig@iaw.uni-bremen.de
www.iaw.uni-bremen.de

Kostenbeitrag:
3,- Euro + Versandkostenpauschale
Bei Frau Sigrid Hirschhausen
Tel.: 04 21/2 18- 34 07
shirschhausen@iaw.uni-bremen.de

1. Auflage 2004
ISBN-Nr.: 3-88722-626-7

Thorsten Ludwig

Jochen Tholen

unter Mitarbeit von:

Rudolf Hickel

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse einer Betriebsrätebefragung im September 2004

Ein Projekt von

Hans Böckler Stiftung (HBS)
Otto Brenner Stiftung (OBS)
Rationalisierungs- und Innovationszentrum
der Deutschen Wirtschaft e.V. (RKW)

Mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste

Kurzfassung

Nachdem im Jahr 2003 im Vergleich zum Vorjahr ein Beschäftigungsrückgang auf den deutschen Werften um 5,1 Prozent festgestellt werden musste, hat sich dieser Negativtrend bis zum Stichtag der diesjährigen Erhebung am 1. September 2004 in einer annähernd gleichen Größenordnung fortgesetzt: Der **Beschäftigungsrückgang ist mit 5,3 Prozent** nur unwesentlich geringer ausgefallen als im letzten Jahr prognostiziert.

Es wurden zwischen September 2003 und September 2004 die Zahl der Arbeitsplätze auf allen deutschen Werften um nochmals 1.099 Arbeitsplätze (5,3 Prozent) auf insgesamt **19.582 am 1. September 2004** reduziert.

Die *Beschäftigung*sentwicklung auf den Werften steht im Widerspruch zu den Entwicklungen im Bereich der Auftrags*eingänge* bzw. Auftrags*bestände* der deutschen Werftindustrie. Mit **Auftragseingängen von insgesamt 1.285.000 cgt im Jahr 2003** konnte die Werftindustrie die Auftragseingänge des Vorjahres um über **218 Prozent** steigern.

Gemäß der guten Auftragslage wiesen im September 2004 die deutschen Werften einen **durchschnittlichen Auslastungsgrad von 93,5 Prozent** auf (30 von 40 Betriebsräten/Werften machten hierzu Angaben). Hervorzuheben sind dabei die fünf ostdeutschen Werften, die nicht zuletzt aufgrund ihrer im Vergleich zu anderen Werften gut gefüllten Auftragsbücher eine hundertprozentige Auslastung aufweisen.

Von September 2003 bis Ende August 2004 konnten die deutschen Werften im **Containerschiffsegment** insgesamt 71 Schiffe in die Auftragsbücher aufnehmen. Im vorangegangenen Berichtszeitraum waren es lediglich 46 Schiffe. Gemessen am tdw-Volumen dieser Aufträge ergibt sich eine Steigerung von 976.780 tdw (September 2002-Ende August 2003) auf 2.651.650 tdw (September 2003-Ende August 2004). Basierend auf den tdw-Volumen ist dies eine **Steigerung um 171,5 Prozent.**

Bei den **weltweiten Auftragseingängen** rangiert Südkorea mit einem Anteil 45 Prozent aller neuen Aufträge auf dem ersten Rang. Danach folgen Japan (28 Prozent), China (13 Prozent), die EU-15 (6 Prozent) sowie das übrige Europa und die übrige Welt mit jeweils 4 Prozent.

Alle **europäischen Schiffbaunationen** konnten zusammen im Jahr 2003 10,7 Prozent aller weltweiten Neubauaufträge akquirieren, das entspricht eine cgt-Volumen von 4.45 Millionen cgt. Damit konnte zwar das **cgt-Volumen von 2,91 Millionen cgt im Jahr 2002 auf 4.45 Millionen im Jahr 2003** gesteigert werden. Der **Anteil** an den weltweiten Auftragseingängen hat sich in diesem Zeitraum jedoch **von 14,3 Prozent (2002) auf 10,7 Prozent (2003) verringert**.

Mit 29 Prozent entfiel beinahe **ein Drittel aller im Jahr 2003 nach Europa vergebenen Neubauaufträge auf Deutschland.** Mit deutlichem Abstand folgen Polen (11 Prozent), Italien (9 Prozent), Kroatien und Rumänien (jeweils 8 Prozent).

Eine für die Zukunft des deutschen Schiffbaus zentrale Entwicklung stellt die angekündigte **Übernahme der HDW AG in Kiel durch den Thyssen Krupp Konzern** dar. Mit dem geplanten Zusammenschluss der Thyssen Werften (Nordseewerke Emden, Blohm&Voss und Blohm&Voss-Repair in Hamburg) mit HDW entstünde nicht nur in Deutschland der mit Abstand größte Werftenverbund. Auch auf europäischer Ebene wäre diese Werftengruppe einer der wichtigsten Anbieter von Marineschiffen. Die Konzentration des geplanten Werftenverbundes auf den militärischen Schiffbau birgt **erhebliche Risiken für die Beschäftigten** auf diesen Werften. Innerhalb der Begleitkommission, in der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter über den geplanten Werftenzusammenschluss beraten, hat die IG Metall Alternativen zum bisherigen Konzept der Thyssen Krupp Führung eingebracht. Ihre Forderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die vorgesehene Neuverteilung des militärischen Schiffbaus sowie die Einstellung der zivilen Aktivitäten an den Standorten Kiel und Emden.

Diese Vorschläge wurden von Thyssen Krupp zum Teil berücksichtigt und wurden in ein neues Konzept integriert, das Mitte September vorgestellt wurde . Es sieht vor, an allen drei Standorten (Emden, Kiel und Hamburg) jeweils ein strategisches Marineprodukt zu konstruieren und zu fertigen. D.h., dass sowohl in Kiel als auch in Emden U-Boot-Bau geplant ist. An jedem Standort soll zudem ein zweites ziviles Standbein erhalten bleiben. Darüber hinaus soll die Produktpalette für Containerschiffe in Konstruktion und Fertigung ausgebaut werden.

Um auf dem Weltmarkt weiterhin Neubauaufträge akquirieren zu können, stellen die **Wettbewerbsbeihilfen** (vor allem für den Bau von Containerschiffen – befristet bis März 2005) eine wichtige Voraussetzung dar. Der Finanzierungsschlüssel beträgt ein Drittel für den Bund und zwei Drittel für die Länder. Nach Aussage der fünf norddeutschen Küstenländer könnten sie selbst im günstigsten Fall die erforderlichen 90 Mio EURO zur Kofinanzierung der Bundesmittel nur zu einem geringen Teil aufbringen. Sollte es aus diesem Grunde zu einem geringeren Fördervolumen kommen als geplant, so könnte dies für viele Werften bedeuten, nicht mehr von der gegenwärtig hohen Nachfrage vor allem nach Containerschiffen profitieren zu können: Der positive Auftragsbestand vieler deutscher Werften im Bereich von Containerschiffen würde durch eine faktisch rückläufige staatliche Beihilfe nachhaltig gefährdet. Nach Auffassung der Arbeitnehmervertreter darf aufgrund fehlender Wettbewerbshilfen kein Auftrag für deutsche Werften verloren gehen.

Die von der Bundesregierung für den Zeitraum 2004 bis 2008 bereit gestellten **Innovationsbeihilfen** in Höhe von insgesamt 32 Millionen Euro für eine „technologische Qualitätsoffensive“ stellen einen Kurswechsel der bisherigen Förderpolitik, wenn auch mit geringen finanziellen Mitteln, dar. Innovationsbeihilfen sind notwendig, um die Technologieführerschaft deutscher Werften in einzelnen Schiffbausegmenten (Passagierschiffe, RoRo-Schiffe, Fähren etc.) zu festigen bzw. auszubauen.

Inhaltsverzeichnis

1 DIE BETRIEBSRÄTEBEFRAGUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM SEPTEMBER 2004 11

1.1 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2003/2004 11
1.2 BESCHÄFTIGUNGSABBAU SETZT SICH IM JAHR 2005 FORT 17
1.3 ANHALTENDER ARBEITSPLATZABBAU TROTZ AUFTRAGSBOOM 18

2 SONDERENTWICKLUNGEN IM BERICHTSZEITRAUM SEPTEMBER 2003 BIS SEPTEMBER 2004 20

2.1 FUSION DER THYSSEN KRUPP WERFTEN MIT DER HDW AG 20
2.2 WETTBEWERBSBEIHILFEN 23
2.3 UNSICHERE ZUKUNFT FÜR DEN SPANISCHEN WERFTENKONZERN IZAR 24
2.4 URTEIL DES EUROPÄISCHEN GERICHTSHOFES ZU DEN KAPAZITÄTSBEGRENZUNGEN FÜR OSTDEUTSCHE WERFTEN 25
2.5 INSOLVENZ VON LLOYD WERFT UND SSW 26
2.6 CASSENS-WERFT MIT NEUEN AUFTRÄGEN 27

3 ZUM WELTSCHIFFBAUMARKT 27

3.1 REKORDNIVEAU BEI SCHIFFSABLIEFERUNGEN IN 2003 27
3.2 ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE NACH AUFTRAGSBESTÄNDEN 29
Verteilung der europäischen Auftragsbestände Ende 2003 31
Zusammensetzung der weltweiten Auftragsbestände Ende 2003 32
3.3 ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE NACH AUFTRAGSEINGÄNGEN 33
Verteilung der europäischen Auftragseingänge Ende 2003 35
Zusammensetzung der weltweiten Auftragseingänge Ende 2003 37
3.4 URSACHEN DES AUFTRAGSBOOMS 38
3.5 PREISENTWICKLUNG 39
3.6 PERSPEKTIVEN FÜR 2004/2005 41

4 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN VON SEPTEMBER 2003 BIS ENDE AUGUST 2004 43

4.1 CONTAINERSCHIFFE 43
4.2 FRACHTSCHIFFE UND TANKER 46
4.3 PASSAGIERSCHIFFE, FÄHREN, YACHTEN UND RORO-SCHIFFE 47
4.4 SPEZIAL- BZW. ARBEITS- UND FORSCHUNGSSCHIFFEN 48

5 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU 49

6 ARBEITSZEIT, EINSTELLUNGEN UND AUSZUBILDENDE 50

6.1 KURZARBEIT 50
6.2 ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN 50

6.3 NEUEINSTELLUNGEN 52
6.4 AUSZUBILDENDE 53

7 HAUPTPROBLEME AUS DER SICHT DER BETRIEBSRÄTE 54

DATENANHANG 57

1 Die Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau im September 2004

Im Rahmen des Projekts „Schiffbau in Europa“ führte das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) im September 2004 eine Befragung zur Beschäftigungssituation und den Perspektiven im deutschen Schiffbau unter den Betriebsräten der deutschen Werften durch.[1] Die Umfrage umfasst insgesamt 40 deutsche Werften bzw. Schiffbauunternehmen. Diese repräsentieren 19.582 Beschäftigte (Stand 1. September 2004) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer der deutschen Seeschiffbauwerften (Totalerhebung). Nicht alle Fragen wurden von jeweils allen Betriebsräten/Betrieben beantwortet. Entsprechende Abweichungen werden in den nachfolgenden Kapiteln kenntlich gemacht wird.

1.1 Beschäftigungsentwicklung 2003/2004

Nachdem im Jahr 2003 im Vergleich zum Vorjahr ein Beschäftigungsrückgang auf den deutschen Werften um 5,1 Prozent festgestellt werden musste, hat sich dieser Negativtrend bis zum Stichtag der diesjährigen Erhebung am 1. September 2004 in einer annähernd gleichen Größenordnung fortgesetzt.

Die Ergebnisse der Untersuchung aus dem Jahr 2003 hatten bereits darauf hingedeutet, dass der seit dem Jahr 2002 zu beobachtende Beschäftigungsabbau auf den deutschen Werften auch im Jahr 2004 andauern würde. Nach den hochgerechneten Prognosen der Betriebsräte aus der

[1] Diese Befragung fügt sich in eine Reihe von jährlich stattfindenden Befragungen ein, die seit 1990 vom IAW mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste durchgeführt werden.

vorangegangenen Untersuchung musste mit einem Arbeitsplatzabbau von 8,7 Prozent gerechnet werden. Tatsächlich zeigen die aktuellen Ergebnisse, dass der Beschäftigungsrückgang mit 5,3 Prozent gegenüber dieser Prognose niedriger ausgefallen ist. Die Entwicklung der Beschäftigungssituation im deutschen Schiffbau in absoluten Zahlen zeigt die nachfolgende Tabelle 1:

Tabelle 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 2003 bis 2004

	Beschäftigte		Entwicklung	
	1.9.2003	1.9.2004	Absolut	in Prozent
Werften gesamt	20.681	19.582	-1.099	-5,3 %
Ostwerften (N=5)	5.176	4.905	-271	-5,2 %
Westwerften (N=35)	15.505	14.677	-828	-5,3 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004/40 Werften

Während im Zeitraum von September 2002 bis zum September 2003 insgesamt 1.115 Arbeitsplätze (5,1 Prozent) abgebaut worden sind, so wurde zwischen September 2003 und September 2004 die Zahl der Arbeitsplätze auf allen deutschen Werften um nochmals 1.099 Arbeitsplätze (5,3 Prozent) reduziert.

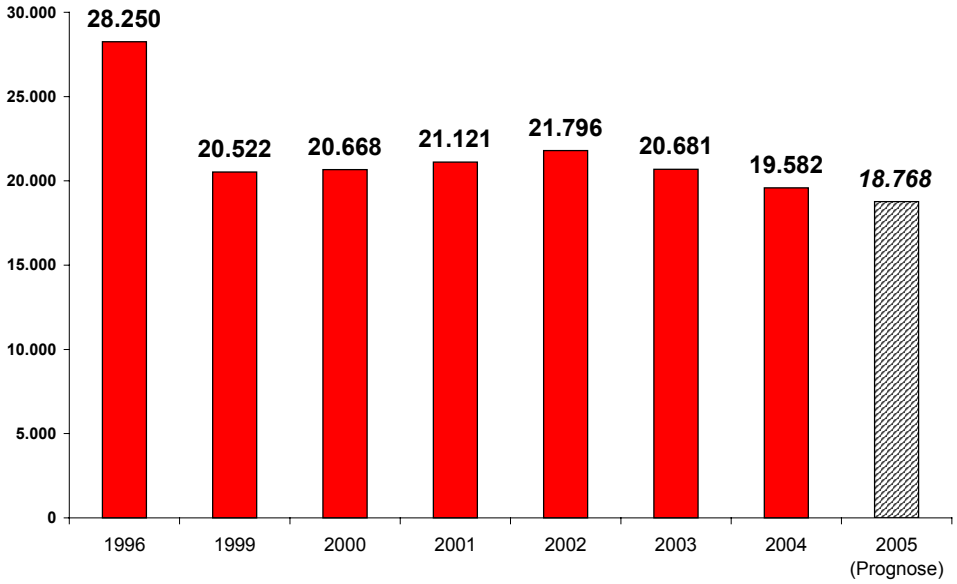
Der Beschäftigungsabbau hat sich in Ostdeutschland gegenüber dem Vorjahr noch verstärkt. Gegenüber dem Vorjahr gab es auf den fünf ostdeutschen Werften im September 2004 insgesamt 5,2 Prozent weniger Arbeitsplätze. Das ist insofern bemerkenswert, als sich einerseits die Auslastung der ostdeutschen Werften nicht verringert hat und andererseits bei den Auftragsbeständen deutliche Zuwächse verzeichnet werden konnten. Betont werden muss in diesem Zusammenhang, dass die Peene Werft in Wolgast als einzige ostdeutsche Werft einen Beschäftigungszuwachs von über 10 Prozent aufweisen kann (2003: 756 Beschäftigte; 2004: 839 Beschäftigte). Der Beschäftigungsstand liegt somit nur knapp unter der Zahl aus dem Jahr 1996. Damit fällt der Arbeitsplatzabbau in den übrigen vier ostdeutschen Werften gegenüber dem Durchschnitt von 5,2 Prozent höher aus. Den stärksten Arbeitsplatzabbau in Ostdeutsch-

land gab es auf der Aker Warnow Werft in Rostock mit 11,7 Prozent (das entspricht 139 Arbeitnehmern) – eine Folge des Zusammenschlusses zwischen der Aker MTW Wismar und der Aker Warnow Werft zu Aker Ostsee. Bei den anderen drei ostdeutschen Werften schwanken die Beschäftigungsrückgänge zwischen 0,8 Prozent und 8,7 Prozent.

Auf den westdeutschen Werften fiel der Arbeitsplatzabbau mit 5,3 Prozent kaum geringer aus als im Jahr zuvor (2003: 5,7 Prozent). Hier gab es bis auf eine Ausnahme kein großes Schiffbauunternehmen, das seine Beschäftigtenzahl signifikant steigern konnte. Einzige Ausnahme ist die Flensburger Schiffbaugesellschaft, die ihre Belegschaftsstärke um 3,1 Prozent auf insgesamt 716 Arbeitnehmer erhöhen konnte (das entspricht einer Beschäftigtenzuwachs von 22 Personen). Zwar finden sich auch unter den kleinen Werften durchaus Betriebe, deren Beschäftigungsbilanz eine geringe Steigerung aufweist. Gleichwohl bewegen sich hier die Arbeitsplatzzuwächse fast ausnahmslos im unteren einstelligen Bereich. Für die Arbeitsplatzsituation im westdeutschen Schiffbau sind vor allem die Entwicklungen auf den großen Werften von Bedeutung. Hier lässt sich bei J.J. Sietas in Hamburg der mit Abstand größte prozentuale Arbeitsplatzabbau feststellen (16,3 Prozent/203 Arbeitnehmer). Ebenfalls 203 Arbeitsplätze wurden auf der Jos. L. Meyer Werft in Papenburg abgebaut, was einem Rückgang um 8,7 Prozent entspricht. Für die anderen großen westdeutschen Werften lassen sich deutlich geringere prozentuale Beschäftigungsrückgänge verzeichnen.

Für den gesamten deutschen Schiffbau lässt sich festhalten, dass der im Jahr 2002 eingesetzte Arbeitsplatzabbau auch heute noch andauert, nachdem in den Jahren zuvor geringfügige Beschäftigungszuwächse verzeichnet werden konnten. Die Entwicklung der Beschäftigung im deutschen Schiffbau seit 1996 verdeutlicht Abbildung 1:

Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1996 bis 2004



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Die erste Schiffbau-Umfrage der IG Metall und der Universität Bremen fand im Jahr 1990 statt. Inwieweit sich die Beschäftigtenzahlen der einzelnen Werften von 1990 bis 2004 entwickelt haben, lässt sich aus der im Anhang befindlichen Tabelle ablesen. Die Zahlen für die Beschäftigungsentwicklung des gesamten deutschen Schiffbaus im Vergleich der Jahre 1990 und 2004 liefert Tabelle 3:

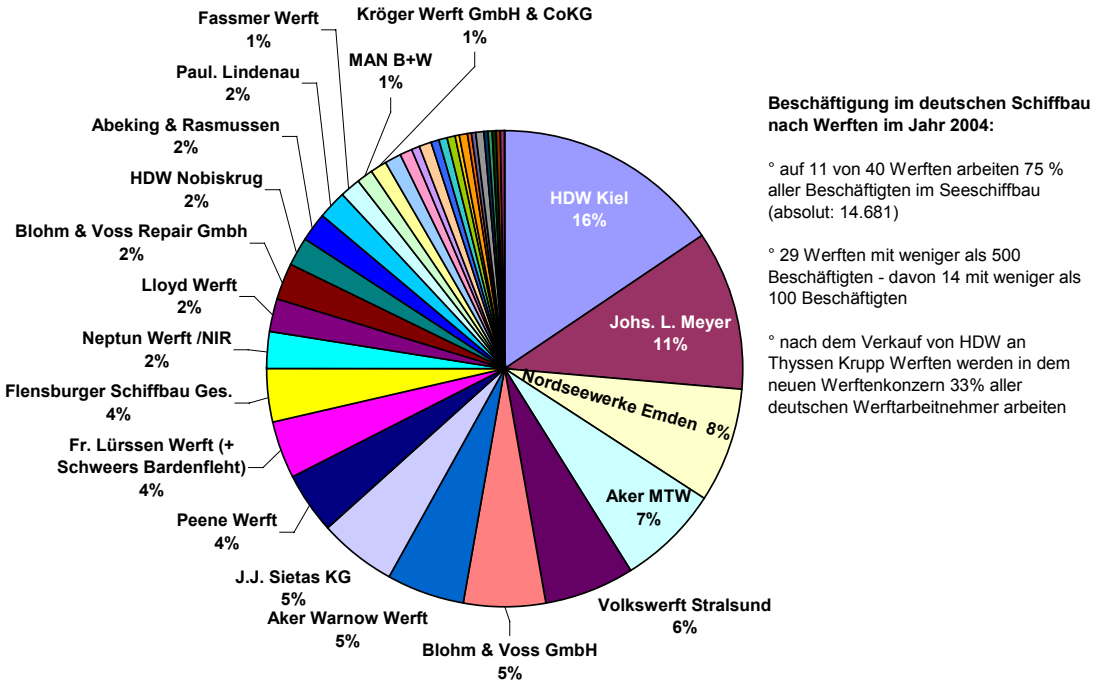
Tabelle 2: Beschäftigte im Schiffbau im Jahr 1990 und 2004

	Beschäftigte		Entwicklung	
	1990	**1.9.2004**	**Absolut**	**in Prozent**
Werften gesamt	59.278	19.582	-39.696	-67 %
Ostwerften	30.582	4.905	-25.677	-84 %
Westwerften	28.696	14.677	-14.019	-49 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Über die reinen Beschäftigungszahlen hinaus erscheint ein Blick auf die Verteilung der Beschäftigung auf die einzelnen Werften interessant (vgl. Abbildung 2). Hier zeigt sich, dass es lediglich acht Werften mit über 1.000 Beschäftigten gibt. 29 Werften arbeiten mit weniger als 500 Beschäftigten, davon 14 mit weniger als 100 Arbeitnehmern.

Abbildung 2: Beschäftigung im deutschen Schiffbau im Jahr 2004 nach Werften



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

75 Prozent aller deutschen Werftarbeitnehmer (absolut: 14.681) arbeiten auf nur 11 von 40 Werften. Hinsichtlich der Arbeitsplatzverteilung im deutschen Schiffbau wird deutlich, dass der *Arbeitsmarkt* von Großbetrieben dominiert ist: Mit über 3.000 Beschäftigten ist die HDW Werft in Kiel mit Abstand der größte Arbeitgeber, gefolgt von Jos. L. Meyer in Papenburg (2.118), den Nordseewerken Emden (1.527), Aker MTW (1.334) und der

Volkswerft in Stralsund (1.211). Was jedoch die *Gesamtzahl der Werften* anbetrifft, so dominieren hier die kleinen und mittleren Werften.

Zu der Tatsache, dass die Arbeitsplatzverteilung der deutschen Werftindustrie großbetrieblich strukturiert ist, kommt hinzu, dass diese Großbetriebe zumeist noch mit weiteren Werften und Werftgruppen zusammen geschlossen sind. Für die deutsche Schiffbauindustrie heißt das, dass zum Zeitpunkt der Erhebung Anfang September 2004 rund 80 Prozent aller Werftbeschäftigten sich auf sieben Werftgruppen konzentrierten. Den Zusammenschluss zwischen HDW und den Thyssen Werften vorausgesetzt, teilen sich die Beschäftigten wie in Tabelle 2 dargestellt auf:

Tabelle 3: Anteile der sieben großen Werften-Gruppen an der Gesamtbeschäftigung

Werften-Gruppe	Dazugehörige Werften	Arbeitnehmer	Anteil an allen Arbeitnehmern auf deutschen Werften
OEP/Thyssen Krupp Werften GmbH	HDW AG, HDW-Nobiskrug, Blohm&Voss GmbH, Blohm&Voss Repair GmbH, Nordseewerke Emden	6.519	33 %
Jos. L. Meyer	Jos. L. Meyer-Werft, Neptun Industrie	2.594	13 %
Aker Ostsee	Aker MTW, Aker Warnow	2.379	12 %
AP Moeller, Dänemark	Volkswerft Stralsund	1.211	6 %
J.J. Sietas KG	J.J. Sietas KG, KG Norderwerft	1.128	6 %
Fr. Lürssen Gruppe	Fr. Lürssen Werft, Schweers Bardenfleth, Kröger Werft GmbH, Neue Jade Werft	1.033	5 %
Hegemann-Gruppe	Detlef Hegemann Rolandwerft, Peene-Werft	969	5 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

17 Werften befinden sich in den sieben großen Werftengruppen. Unter diesen sieben Werften-Gruppen repräsentieren allein die zu OEP bzw. zur Thyssen Gruppe gehörenden Werften ein Drittel der deutschen Werftbeschäftigten. Die Jos. L. Meyer Gruppe und die Aker Ostsee liegen mit 13 bzw. 12 Prozent Anteil an der Gesamtbeschäftigung deutlich dahinter. Der angestrebte Zusammenschluss von HDW und den Thyssen Werften be-

deutet demnach ein starke Konzentration der Werftbeschäftigung in Deutschland.

1.2 Beschäftigungsabbau setzt sich im Jahr 2005 fort

Auch für die kommenden zwölf Monate zeigt die Befragung der Betriebsräte, dass von einem weiteren Arbeitsplatzabbau auf den Werften ausgegangen werden muss. Von den 40 befragten Betriebsräten machten insgesamt 32 Betriebsräte Angaben über die zukünftige Beschäftigungsentwicklung auf den Werften. Acht Betriebsräte konnten keine Prognose über die zukünftige Beschäftigungsentwicklung abgeben. Die Beschäftigungsperspektiven für das Jahr 2005 – basierend auf den Aussagen der Betriebsräte – lassen sich aus Tabelle 4 ablesen:

Tabelle 4: Beschäftigungsperspektiven 2004/2005

	Beschäftigte		Entwicklung	
	2004	2005	Absolut	in Prozent
Werften gesamt	19.582	18.768	-814	-4,1 %
Ostwerften (n=5)	4.905	4.655	-250	-5,0 %
Westwerften (n=27)	14.677	14.113	-564	-3,8 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004/32 Werften

Von den fünf ostdeutschen Werften rechnet lediglich die Aker MTW Werft in Wismar mit einem Abbau von 250 Arbeitsplätzen (als Folge des Zusammenschlusses mit der Aker Warnow Werft zur Aker Ostsee). Dies entspräche einem Beschäftigungsrückgang von 18,7 Prozent. Bei den übrigen ostdeutschen Werften ist davon auszugehen, dass aufgrund der zu erwartenden positiven Auslastungssituation in den folgenden beiden Jahren die Beschäftigung stabil bleiben wird. Somit basiert der für die ostdeutschen Schiffswerften prognostizierte Arbeitplatzabbau von insgesamt 5,0 Prozent ausschließlich auf der Entwicklung bei der Aker MTW Werft.

Bei den 27 Werften in Westdeutschland, für die Aussagen zur zukünftigen Beschäftigungsentwicklung gemacht worden sind, geht die überwiegende

Mehrzahl von einer gleichbleibenden Beschäftigung aus (n=21). Lediglich sechs Betriebsräte gehen von Veränderungen aus, wovon zwei einen geringfügigen Zuwachs von 5 respektive von 15 Arbeitsplätzen erwarten. Die HDW Werft in Kiel kalkuliert für das kommende Jahr mit einem Verlust von 283 Arbeitsplätzen. Auch die Blohm&Voss GmbH in Hamburg plant einen Abbau von 160 Beschäftigten. In diesen Schätzungen ist jedoch nicht der mögliche Arbeitsplatzabbau, der bei Verzicht auf den zivilen Schiffbau an den bisherigen Standorten durch die Fusion mit den Werften des Thyssen Krupp Konzerns entstehen könnte enthalten. Im Rahmen des geplanten Werftenzusammenschlusses gehen die Betriebsräte der betroffenen Werften Thyssen Nordseewerke Emden, Blohm&Voss (Hamburg), Blohm&Voss Repair (Rendsburg) und HDW davon aus, dass mehr als 1.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz im zivilen Schiffbau verlieren könnten. Die J.J. Sietas Werft in Hamburg und die Lloyd Werft in Bremerhaven rechnen darüber hinaus, dass im kommenden Jahr 80 bzw. 61 bsher Beschäftigte auf den betreffenden Werften ihren Arbeitsplatz verlieren werden. Die von den Hamburger Werften prognostizierten Arbeitsplatzverluste würden für den Hamburger Schiffbau einen Beschäftigungsrückgang von 8,3 Prozent bedeuten.

1.3 Anhaltender Arbeitsplatzabbau trotz Auftragsboom

Die *Beschäftigung*sentwicklung auf den Werften steht im Widerspruch zur Zunahme der Auftrags*eingänge* bzw. Auftrags*bestände* der deutschen Werftindustrie. Während der Arbeitsplatzabbau auch in den letzten zwölf Monaten unvermindert angehalten hat, konnten die deutschen Werften sich im vergangenen Jahr über einen regelrechten Auftragsboom freuen (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Auftragsbestände (Stichtag 31.12.) und -eingänge an Seeschiffen in den Jahren 2002/2003 (in cgt) (Quellen: VSM 2003/2004)

	2002	2003	Veränderung von 2002 zu 2003 in Prozent
Auftragsbestände an Seeschiffen (in cgt)	1.307.000	1.778.000	+36 %
Auftragseingänge an Seeschiffen (in cgt)	404.000	1.285.000	+218 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Mit Auftragseingängen von insgesamt 1.285.000 cgt im Jahr 2003 konnte die Werftindustrie die Auftragseingänge des Vorjahres um über 218 Prozent steigern. Dies hatte zur Folge, dass auch die Auftragsbestände der deutschen Schiffbauindustrie Ende 2003 um 36 Prozent über denen des Jahres 2002 lagen.

Der Auftragsboom des Jahres 2003 hatte, wie erwähnt, keinen positiven Einfluss auf die Arbeitsplatzentwicklung auf den deutschen Werften. Deutlichen Zuwächsen bei Auftragseingängen und Auftragsbeständen steht ein unverminderter Arbeitsplatzabbau gegenüber. Dass die Beschäftigung auf den Werften nicht zugenommen, ja der Abwärtstrend nicht gestoppt werden konnte, kann einerseits auf die Zunahme der Arbeitsproduktivität bei Schiffbau zurück geführt werden. Andererseits kann eine Ursache für diesen Umstand auch darin liegen, dass vor allem im Containerschiffbau (auf den der Auftragsboom im Wesentlichen zurückzuführen ist) immer mehr Werften dazu übergegangen sind, arbeitsintensive Stahlarbeiten nicht mehr selbst auszuführen, sondern von Werften im Ausland fertigen zu lassen, da dort die Arbeitskosten deutlich niedriger als in Deutschland sind.[2] Dies hat konsequenterweise negative Auswirkungen auf die Beschäftigung auf den deutschen Werften.

[2] Ein Beispiel für eine derartige Strategie ist die Jos. L. Meyer Werft, die gegenwärtig vier Containerschiffe baut, deren Rümpfe in Polen gefertigt und anschließend nach Papenburg verschifft werden.

2 Sonderentwicklungen im Berichtszeitraum September 2003 bis September 2004

2.1 Fusion der Thyssen Krupp Werften mit der HDW AG

Eine für die Zukunft des deutschen Schiffbaus zentrale Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums stellt die angekündigte Übernahme der HDW AG in Kiel durch den Thyssen Krupp Konzern dar. Zwei Jahre, nachdem die US-amerikanische Investmentfirma One Equity Partners (OEP) die HDW AG gekauft hat, will sich OEP von einem Großteil seiner Beteiligung trennen. Die operative Führung des geplanten Verbundes wird bei Thyssen Krupp liegen.

Mit dem geplanten Zusammenschluss der Thyssen Werften (Nordseewerke Emden, Blohm&Voss und Blohm&Voss-Repair in Hamburg) mit HDW entstünde nicht nur in Deutschland der mit Abstand größte Werftenverbund. Auch auf europäischer Ebene wäre diese Werftengruppe einer der wichtigsten Anbieter von Marineschiffen. Ausgehend von den aktuellen Beschäftigungszahlen würden in dem neu entstehenden Werftenverbund insgesamt rund 6.500 Menschen in Deutschland arbeiten. Bezieht man die Beschäftigten der HDW-Töchter Kockums (Schweden) und Hellenic Shipyards (Griechenland) mit ein, ergibt sich eine Gesamtbeschäftigung von ca. 9.300 Arbeitnehmern.

Der Vorstand von Thyssen Krupp hatte für den zukünftigen Werftenverbund vier strategische Kompetenzfelder definiert. Dazu gehörten neben dem Bau von U-Booten auch die Produktion von Marine-Überwasserschiffen und von Yachten sowie das Reparaturgeschäft. Diese Kompetenzfelder sollten bei den einzelnen Werftstandorten konzentriert werden. Das Konzept sah vor, dass Blohm&Voss für den Bau von Überwasser-Marineschiffen und Yachten zuständig sei. Die Nordseewerke Emden sollten den U-Boot-Bau und den Reparatursektor verlieren und im Gegenzug einen Teil der Fertigung von Fregatten und Korvetten übernehmen. HDW sollte zukünftig nur noch für die Produktion von U-Booten verantwortlich sein. In Kiel gäbe es nach dieser Konzeption keine Ferti-

gung von Marine-Überwasserschiffen mehr, der Yachtbau sowie die Reparatur würde nach Hamburg verlagert. Für HDW und die Nordseewerke Emden hätte diese Strategie bedeutet, dass auf diesen Werften in Zukunft kein Handelsschiffbau mehr stattfinden würde, so dass man ausschließlich von militärischen Beschaffungsprogrammen abhängig gewesen wäre. Dies hätte unweigerlich zu einem Verlust des Know-hows für den Bau ziviler Produkte geführt. Durch die geplante Verlagerung der Produktionsaktivitäten innerhalb der Werftengruppe wären nach Schätzungen der Betriebsräte und Gewerkschaften mehr als 1.000 Arbeitsplätze gefährdet gewesen.

Die Konzentration des geplanten Werftenverbundes auf den militärischen Schiffbau hätte erhebliche Risiken für die Beschäftigten auf diesen Werften beinhaltet, denn ihre Arbeitsplätze wären dann ausschließlich vom Marineschiffbau abhängig geween. Wenn der zivile Schiffbau – wie geplant – an den meisten Standorten eingestellt worden wäre, könnte die für den militärischen Bereich typische schwankende Auslastung nicht mehr durch den Bau von Handelsschiffen ausgeglichen werden.

Innerhalb der Begleitkommission, in der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter über den geplanten Werftenzusammenschluss beraten, hat die IG Metall Alternativen zum bisherigen Konzept der Thyssen Krupp Führung eingebracht. Ihre Forderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die vorgesehene Neuverteilung des militärischen Schiffbaus sowie die Einstellung der zivilen Aktivitäten an den Standorten Kiel und Emden.

Diese Vorschläge wurden von Thyssen Krupp zum Teil berücksichtigt und in ein neues Konzept integriert, das Mitte September vorgestellt wurde. Es sieht vor, an allen drei Standorten (Emden, Kiel und Hamburg) jeweils ein strategisches Marineprodukt zu konstruieren und zu fertigen. D.h., dass sowohl in Kiel als auch in Emden U-Boot-Bau geplant ist. An jedem Standort soll zudem ein zweites ziviles Standbein erhalten bleiben. Darüber hinaus soll die Produktpalette für Containerschiffe in Konstruktion und Fertigung ausgebaut werden, womit eine erhöhte Ausweitung des Containerschiffbaus verbunden ist. Die Beibehaltung sowohl ziviler als auch militärischer Aktivitäten an den verschiedenen Standorten verbessert nicht nur die Chancen, Unterauslastung im Marineschiffbau mittels ziviler Fertigung auszugleichen. Ein Bericht der französischen Nationalver-

sammlung zur Situation des europäischen Schiffbaus macht darüber hinaus darauf aufmerksam, dass von der Kombination von zivilem und militärischem Schiffbau auch die militärischen Produkte profitieren. So werden bspw. beim Bau des italienischen Flugzeugträgers Andrea Doria von Fincantieri viele Module eingebaut, die sonst bei Kreuzfahrtschiffen Verwendung finden. Und auch in die Fertigung der MEKO-Korvetten bei Blohm&Voss fließen wichtige Bestandteile aus dem zivilen Schiffbau mit ein (vgl. Assemblé Nationale 2004, S. 51).

Der Zusammenschluss der HDW AG mit den Thyssen Krupp Werften muss als erster Schritt zur Konsolidierung der europäischen Rüstungsindustrie betrachtet werden. Nach der Neuordnung des deutschen Marineschiffbaus soll es auf europäischer Ebene zu einem Zusammenschluss der wichtigsten Anbieter im Marineschiffbaus kommen. Schon vor der geplanten Fusion der Werften von Thyssen Krupp und HDW hatten bereits der französische Marinekonzern DCN und der Rüstungshersteller Thales Interesse an einer Übernahme von HDW bekundet (vgl. Handelsblatt vom 13.9.2004). Die Bündelung der europäischen Aktivitäten im Bereich des Marineschiffbaus wird vor allem mit Blick auf den US-amerikanischen Rüstungsmarkt angestrebt. Dort ist bspw. das Marktvolumen bei U-Booten mit 10 Milliarden Euro nur wenig größer als in Europa. Während es in den USA jedoch lediglich zwei Projektführer und sechs Betriebsstätten gibt, existieren in Europa 12 Projektführer und über 20 Betriebsstätten. Für den U-Boot-Bau in Europa bedeutet dies, dass es in Europa vier unterschiedliche Antriebstechniken für U-Boote für einen Weltmarkt von jährlich zwei bis drei U-Booten (vgl. Handelsblatt vom 30.7.2004).

Wenn von einem europäischen Werftenverbund als Zukunftsmodell gesprochen wird, ist damit nicht die gegenwärtige Praxis der französischen Regierung gemeint, mittels ihrer aggressiven Industriepolitik den eigenen (französischen) Unternehmen einen möglichst großen Einfluss im europäischen Wettbewerbskonzert zu verschaffen (siehe z.B. den Sanofi-Aventis-Fall).

2.2 Wettbewerbsbeihilfen

Um auf dem Weltmarkt weiterhin Neubauaufträge akquirieren zu können, stellen die staatlichen *Wettbewerbsbeihilfen* eine wichtige Voraussetzung dar. Derzeit werden sie zu einem Drittel vom Bund und zu zwei Dritteln von den jeweiligen Bundesländern getragen, in denen die Werften beheimatet sind. Die Bundesregierung hat in ihren Haushalt 2004 überplanmäßig 45 Millionen Euro eingestellt. Daraus folgt, dass die fünf norddeutschen Bundesländer insgesamt 90 Millionen aufbringen müssen, damit die deutschen Werften weiterhin gegen die Dumpingpreispolitik der südkoreanischen Werften auf dem Neubaumarkt bestehen können. Aufgrund der allgemeinen angespannten Haushaltslage haben die Wirtschaftsminister bzw. –senatoren der Küstenländer darauf hingewiesen, dass selbst im günstigsten Fall die Bundesmittel von den einzelnen Ländern nur zu einem geringen Teil kofinanziert werden könnten. Sollte es zu einem geringeren Fördervolumen kommen als geplant, so könnte dies für viele Werften bedeuten, nicht mehr von der gegenwärtig hohen Nachfrage nach Containerschiffen und anderen Handelsschiffen profitieren zu können: Der positive Auftragsbestand vieler deutscher Werften im Bereich von Containerschiffen würde durch eine faktisch rückläufige staatliche Beihilfe nachhaltig gefährdet. Daher ist die Forderung der Wirtschaftminister der betroffenen Küstenländer im September 2004, dass der Bund statt wie bisher nur ein Drittel nun zwei Drittel der Werftenhilfe finanzieren solle, überlegenswert. Schließlich profitieren über die Zulieferer Regionen außerhalb der Küstenländer und somit in der Gesamtheit im Bund. Die von der Bundesregierung für den Zeitraum von 2004 bis 2008 bereit gestellten *Innovationsbeihilfen* in Höhe von insgesamt 32 Millionen Euro für eine `technologische Qualitätsoffensive‘ stellen einen Kurswechsel in der Förderpolitik dar. Innovationsbeihilfen sind notwendig, um die Technologieführerschaft deutscher Werften in einzelnen Schiffbausegmenten (Passagierschiffe, RoRo-Schiffe, Fähren etc.) zu festigen bzw. auszubauen.

2.3 Unsichere Zukunft für den spanischen Werftenkonzern IZAR

Auch wenn der vorliegende Bericht sich hauptsächlich mit der Situation der deutschen Werften beschäftigt, so darf die gegenwärtige Entwicklung in einem der wichtigsten Schiffbauländer Europas nicht unerwähnt bleiben: Die Existenz des spanischen Werftenkonzerns IZAR, zu dem zwölf Werften und weitere Zulieferer gehören und in denen über 11.000 Menschen beschäftigt sind, ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts bedroht. Als im Mai 2004 öffentlich bekannt wurde, dass die EU Kommission von IZAR 308 Millionen Euro (zuzüglich 68 Millionen Euro Zinsen) zurückfordert, die nach Auffassung der EU Kommission als illegale Subventionen von der Staatsholding SEPI (zu der IZAR gehört) an die Schiffswerften geflossen sind, wurde die existenzbedrohende Situation des Konzerns sichtbar. Der jetzige IZAR Konzern besteht erst seit dem Jahr 2000. In diesem sind der zivile Schiffbau (Astilleros Espanoles) und der militärische Schiffbau (Bazán) zusammenschlossen. Nach Auffassung der EU Kommission sind im Verlauf des Zusammenschlusses insgesamt 504 Millionen Euro als illegale Beihilfen an die betreffenden Werften geflossen. Enrique Martinez Robles, Präsident der SEPI Staatsholding, gab in diesem Zusammenhang an, dass sich die Summe der nach Auffassung der EU Kommission in unerlaubter Weise gezahlten Beihilfen insgesamt auf über eine Milliarde Euro belaufen könnte. Diese Rückforderung müsste zur Liquidation von IZAR führen (Lloyd's List vom 9. September 2004). Von Seiten der EU Kommission wurde dieser Betrag bislang jedoch nicht bestätigt.

Als Reaktion auf die Rückzahlungsforderungen aus Brüssel kündigte die spanische Regierung an, die staatlichen Werften aufzuteilen, um ihren Bestand zu sichern. Damit würde genau die Fusion rückgängig gemacht, welche im Jahr 2000 den IZAR Konzern entstehen ließ. Angedacht ist, dass vier Militärschiffbauwerften weiter im staatlichen Besitz bleiben sollen und nur der zivile Schiffbau privatisiert wird. Die Schulden des IZAR Konzerns könnten dadurch auf die zivilen Werften übertragen werden.

Widerstand gegen die genannten Aufspaltungspläne kommt von den spanischen Gewerkschaften. Diese lehnen eine vollständige Privatisierung

der zivilen Werften ab. Ein Engagement privater Investoren wird von ihnen zwar präferiert. Gleichwohl verlangen die Gewerkschaften, dass der Staat weiterhin die Mehrheit der Anteile besitzen sollte. Dadurch wird der Staat gefordert, auch in Zukunft kontrollierenden bzw. lenkenden Einfluss auf die Werften auszuüben. Für den zivilen Bereich von IZAR war die bisherige Zugehörigkeit zum Staatskonzern überlebenswichtig, vor allem weil in den letzten drei Jahren kein nennenswerter ziviler Neubauauftrag akquiriert werden konnte. Zwar werden nach Angaben des IZAR Managements erste Gespräche mit privaten Investoren geführt, angesichts der o.g. Umstände erscheint es jedoch unwahrscheinlich, dass es für den zivilen Bereich eine zukunftsträchtige private Lösung geben wird.

2.4 Urteil des Europäischen Gerichtshofes zu den Kapazitätsbegrenzungen für ostdeutsche Werften

Am 29. April 2004 wurden durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes die Beihilferückforderungen der EU Kommission gegenüber der Aker Warnow Werft (ehemals Kvaerner Warnow Werft) für unzulässig erklärt. Aufgrund von Umstrukturierungs- und Modernisierungsbeihilfen für die ostdeutschen Werften wurden im Jahr 1992 cgt-Kapazitätsobergrenzen definiert (cgt=compensated gross tonnage). Dadurch sollte gegenüber den anderen Werften ein Ausgleich im Wettbewerb geschaffen werden. Diese Obergrenzen erwiesen sich für die ostdeutschen Werften, die hauptsächlich im Containersegment mit koreanischen Werften konkurrieren, jedoch als Nachteil, da sie aufgrund dieser cgt-Begrenzung weniger produzieren konnten, als es ihre Produktionskapazitäten erlaubt hätten. Das führte zu erheblichen Einnahmeverlusten und Kostenbelastungen. Das EuGH-Urteil bestätigte die Auffassung der Bundesregierung und der Werftvertreter, dass sich diese Restriktion auf die Schiffbaukapazitäten und nicht auf die produzierten compensated gross tonnage (cgt) bezieht. Insofern dürfen die ostdeutschen Werften zwar mehr produzieren, jedoch nicht ihre Kapazitäten ausbauen. Die ostdeutschen Werften weisen insgesamt eine zufriedenstellende Auftragslage im Bereich von Containerschiffen auf. Trotz

dieser für die ostdeutschen Werften positiven Entscheidung des EuGH wird durch die Antworten im Rahmen der diesjährigen Umfrage der Betriebsräte der betreffenden Werften betont, dass sich die Beschränkung auch auf diese Produktionskapazitäten zukünftig als weiterer Nachteil erweisen könnte. Durch einen Ausbau ihrer Produktionskapazitäten könnten sie stärker als bisher von der Nachfrage nach Containerschiffen profitieren. Dies bleibt ihnen derzeit aufgrund der weiterhin bestehenden Kapazitätsbeschränkungen verwehrt. Nach gegenwärtigen Informationen wird auch diese Beschränkung zum 1. Januar 2006 aufgehoben.

2.5 Insolvenz von Lloyd Werft und SSW

Die Havarie der *Pride of America* am Ausrüstungsdock der Lloyd Werft in Bremerhaven im Januar 2004 hat die Bremerhavener Lloyd Werft sowie die SSW Werft zur Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gezwungen.

Nachdem durch den Sturm in der Nacht zum 14. Januar die untersten drei Decks inklusive der Dieselmaschine unter Wasser geraten waren, verweigerte der Auftraggeber (Norwegian Cruise Line) die Zahlung der nächsten Rate, so dass die Lloyd Werft ihre Rechnungen nicht mehr bezahlen konnte. Im Frühjahr 2004 erklärten die Versicherungen, dass sie für den entstandenen Schaden aufkämen, und die Reederei gab den Auftrag für die Reparatur und die Fertigstellung des Kreuzfahrtschiffs wieder an die Lloyd Werft. Die *Pride of America* wird voraussichtlich im Sommer 2005 abgeliefert und auch die gegenwärtige Auftraglage im Reparaturgeschäft sorgt für eine befriedigende Auslastung der Werft.

Durch die Havarie auf der Lloyd Werft wurde auch die SSW Werft in Mitleidenschaft gezogen. Rund 100 Beschäftigte der SSW Werft waren auf der *Pride of America* beschäftigt. Nach dem Unfall konnten sie dort nicht mehr arbeiten, und die Lloyd Werft konnte die bis dato abgearbeiteten Leistungen in Höhe von 2,5 Millionen Euro nicht mehr bezahlen. Nach der Eröffnung des Insolvenzverfahrens arbeiten auf der SSW Werft noch 180 Menschen, die hauptsächlich mit der Anfertigung von Containerschiffsektionen für HDW in Kiel beschäftigt sind. Da bislang noch keine neuen

Neubauaufträge eingeworben werden konnten, gehen die Betriebsräte von einem weiteren Beschäftigungsabbau im nächsten Jahr aus.

2.6 Cassens-Werft mit neuen Aufträgen

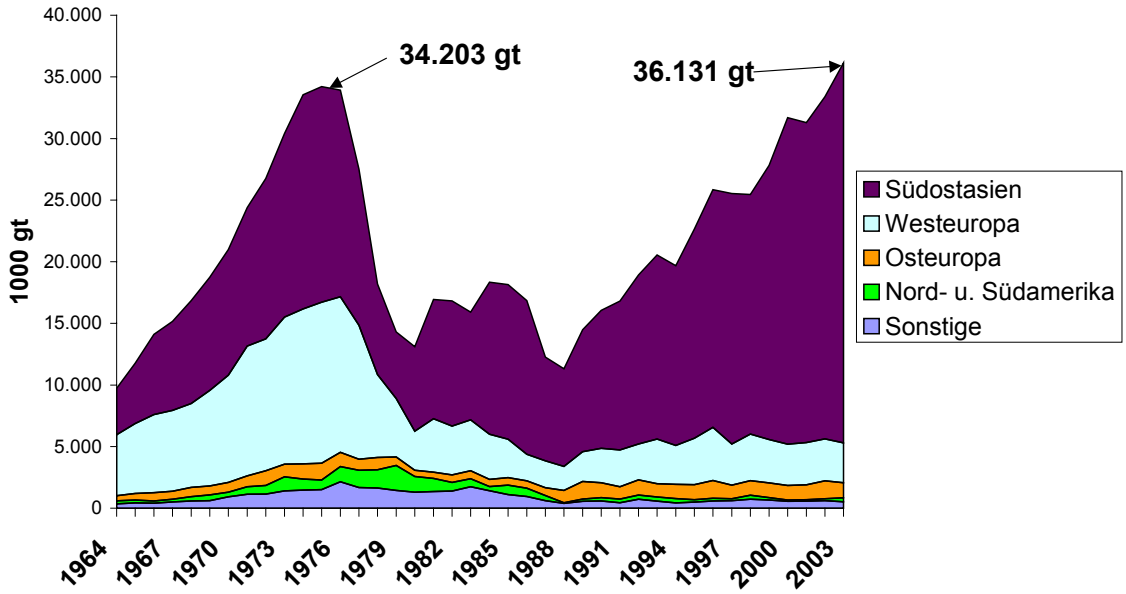
Im Juni 2003 musste die Cassens-Werft in Emden die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beantragen, da die auf den Bau kleiner Kreuzfahrtschiffe spezialisierte Werft in den beiden vorangegangenen Jahren keine Neubauaufträge einwerben konnte. Am 31. August 2003 wurde die Betriebsstilllegung veranlasst und die bestehenden Aufträge wurden von den Beschäftigten im Rahmen einer Auffanggesellschaft abgearbeitet. Im Berichtszeitraum konnte die Cassens-Werft wieder drei Neubauaufträge für drei Containerschiffe in der Größenordnung von jeweils 712 TEU akquirieren. Dadurch ist zumindest für das Jahr 2004 eine hundertprozentige Auslastung sichergestellt. Für die beiden kommenden Jahre gehen die Betriebsräte der Cassens-Werft aufgrund der bestehenden Auftragslage von einer Auslastung von ca. 80 Prozent aus. Von den ehemals 150 Beschäftigten arbeiten heute noch 80 Mitarbeiter auf der Werft.

3 Zum Weltschiffbaumarkt

3.1 Rekordniveau bei Schiffsablieferungen in 2003

Der Weltschiffbaumarkt konnte im Jahr 2004 einen historischen Rekord verzeichnen. Erstmals wurden Schiffe in einer Größenordnung von über 36 Millionen gross tons (gt) abgeliefert. Damit konnte auch das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahr 1975 (34,2 Millionen gt) deutlich übertroffen werden.

Abbildung 2: Schiffsablieferungen weltweit nach Regionen (in 1.000 gt) (Quellen: Lloyd's Register's "World Fleet Statistics", Coltoncompany)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Abbildung 2 veranschaulicht die Entwicklung im Bereich der Schiffsablieferungen über den Zeitraum der letzten 40 Jahre. Die Darstellung zeigt, dass Westeuropa an der Boomphase der 1970er Jahre seiner damaligen Bedeutung im Weltschiffbau entsprechend partizipieren konnte. In der Phase des Einbruchs im Weltschiffbau in den 1980er Jahren mussten alle Schiffbauregionen ihrem Anteil entsprechend starke Einbußen hinnehmen. In der Folge der beiden Ölkrisen kam es zu einem weltweiten Werftensterben und zu einer Halbierung der weltweiten Werftbeschäftigung (vgl. Stopford 2004). Vom dann Anfang der 1990er Jahre einsetzenden weltweiten Schiffbauboom konnten die europäischen Werften praktisch nicht profitieren. Einzige Gewinner der Schiffbau-Hausse waren die südostasiatischen Werften (vgl. Abbildung 2).

Wie sich die Anteile der Schiffbaunationen an der weltweiten Schiffbauproduktion seit den 1950er Jahren geändert haben, zeigt Tabelle 6:

Tabelle 6: Anteile der Schiffbaunationen an der Weltschiffbauproduktion 1956 bis 2003 in Prozent (Quelle: IGM 2004, S. 33)

	1956	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2003
EU-15	69,0	33,3	20,7	16,6	16,7	16,6	10,3	10,0	8,8
Sonstiges Europa	4,0	8,8	12,1	7,7	8,2	6,6	4,7	4,9	4,0
Japan	24,4	49,7	46,5	52,3	43,0	41,7	38,2	35,8	35,1
Südkorea	-	1,2	4,0	14,4	21,8	27,8	38,9	38,8	37,9
China	-	-	-	0,9	2,3	3,3	4,7	6,6	10,4
Übrige Welt	2,6	3,6	13,6	7,1	7,3	4,1	3,3	3,8	3,8
Mio. GT	*6,29*	*34,2*	*13,1*	*18,16*	*15,89*	*22,16*	*31,41*	*33,38*	*36,16*

3.2 Entwicklung der Marktanteile nach Auftragsbeständen

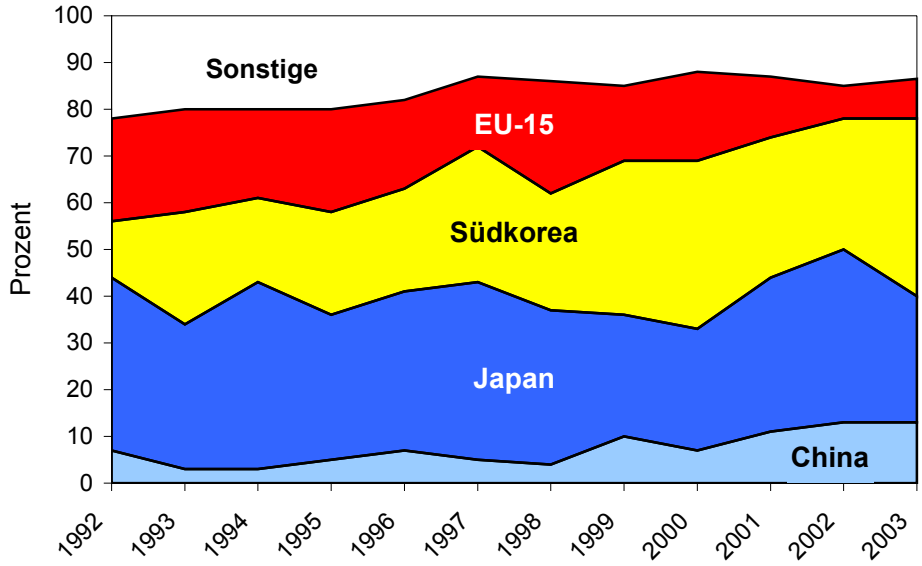
Die Entwicklung der Anteile der Weltschiffbauregionen an den weltweiten Auftragsbeständen Ende 2003 bestätigt die sich aus der Entwicklung der letzten 40 Jahre ergebenden Kräfteverhältnisse im Weltschiffbau. Ende 2003 konnten alle Werften weltweit zusammen 69,8 Millionen cgt in ihren Auftragsbüchern verbuchen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von über 44 Prozent. Doch trotz der dieser Steigerung zugrunde liegenden Auftragsflut im Verlauf des Jahres 2003 konnten die europäischen Werften ihren Anteil am Weltschiffbaumarkt im Vergleich zum Jahr 2002 nur geringfügig ausbauen (vgl. VSM 2003 und 2004, S. 97 ff).

Für die EU-15 ergibt sich ein noch negativeres Bild. Die Auftragsbestände der EU-15-Schiffbauländer haben sich von Ende 2002 bis Ende 2003 um etwas mehr als 7 Prozent verringert. Während alle EU-15-Mitgliedsstaaten einen Rückgang der Auftragsbestände hinnehmen mussten, konnte dage-

gen Deutschland als einziges EU-15-Land seine Auftragsbestände um knapp über 36 Prozent erhöhen.

Abbildung 3 zeigt, inwieweit sich im Verlauf der letzten Jahre die Anteile am Weltschiffbaumarkt, gemessen an den Auftragsbeständen, verändert haben:

Abbildung 3: Entwicklung der Marktanteile der Hauptschiffbauregionen nach Auftragsbeständen (in % der cgt) (Quellen: EU 2002 und 2003; VSM 2004; eigene Darstellung



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Südkorea nahm Ende 2003 mit einem Marktanteil von 37,8 Prozent (Ende 2002: 28 Prozent) die Spitzenposition unter den Schiffbaunationen ein und konnte damit Japan mit 27,3 Prozent auf den zweiten Platz verdrängen. Ende 2002 hielt Japan noch die Spitzenposition mit 37 Prozent. Der Rückgang des Anteils Japans am Weltschiffbaumarkt lässt sich dadurch erklären, dass die im Jahr 2003 akquirierten Aufträge erst im Jahr 2004 gemeldet und damit angerechnet wurden. Darüber hinaus gehen Analysten davon aus, dass die japanischen Werften einen Teil ihrer Produktionskapazitäten der Jahre 2006 und 2007 für den Ausbau des Tokioter Hane-

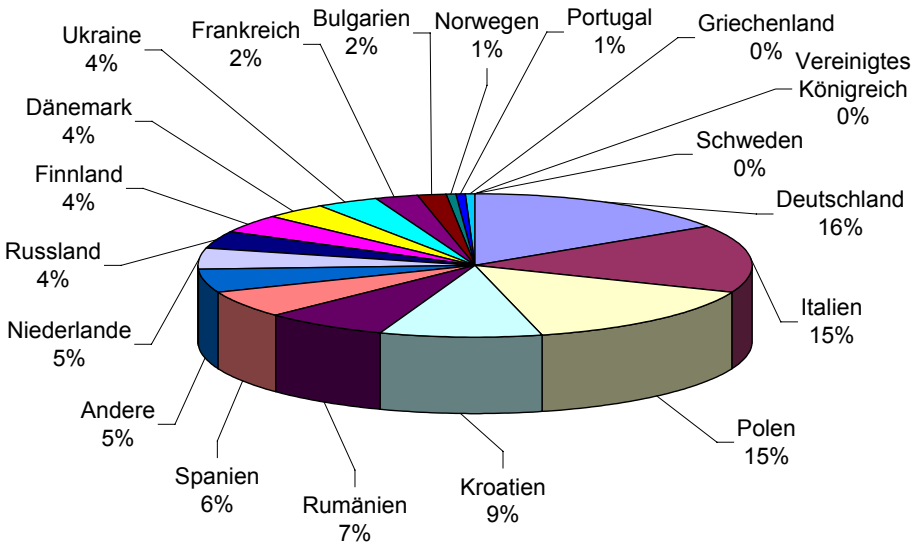
da Flughafen reservieren. Die Entscheidung über den geplanten Ausbau mit einem Investitionsvolumen von 700 Milliarden Yen sollte bereits Mitte 2004 fallen. Bei einer Realisierung des Projektes würden die japanischen Werften vor allem vom Bau der schwimmenden Rollbahnen profitieren (vgl. R.S. Platou, S. 9).

China konnte seine Position Ende 2003 mit einen Weltmarktanteil von 13,4 Prozent halten (Ende 2002: 13 Prozent). Der EU-15 gelang es erstmals seit dem Jahr 2000, ihren Weltmarktanteil wieder geringfügig ausbauen: Ende 2003 entfielen 8,5 Prozent aller Auftragsbestände auf die EU-15. Diese positive Entwicklung ist im wesentlichen auf die starke Nachfrage nach Containerschiffen zurückzuführen. Allerdings profitieren die europäischen (und insbesondere die deutschen) Werften auch davon, dass die Werften in Südostasien bis ins Jahr 2008 ausgelastet sind und daher nicht in der Lage sind, Neubauten mit einem früheren Ablieferungsdatum zu produzieren. Aus diesem Grunde weichen Reeder vermehrt auf europäische Schiffswerften aus, die aufgrund freier Bauplätze die Schiffe zu einem früheren Zeitpunkt abliefern können. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet der Marktanteil von 8,5 Prozent eine Steigerung um 1,5 Prozentpunkte. Trotz dieser Steigerung bleibt die EU noch weit hinter ihrem Marktanteil aus dem Jahr 2000 zurück: Damals entfielen 19 Prozent aller Auftragsbestände auf die EU.

Verteilung der europäischen Auftragsbestände Ende 2003

Der auf die europäischen Schiffbaunationen entfallende Marktanteil von insgesamt 16 Prozent entspricht einem cgt-Volumen von 11.271.000 cgt . Auf die einzelnen europäischen Länder verteilt sich dieses Volumen wie folgt:

Abbildung 4: Anteile an den europäischen Auftragsbeständen Ende 2003 in Prozent (Quellen: VSM 2004/Lloyd's Register-Fairplay; eigene Darstellung)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Hier rangiert Deutschland mit 16 Prozent vor Italien und Polen (jeweils 15 Prozent), gefolgt von Kroatien (9 Prozent), Rumänien (7 Prozent) und Spanien mit 6 Prozent. Für Europa ergibt sich aus der Gesamtdarstellung, dass auf die EU-15 52,8 Prozent aller europäischen Auftragsbestände entfallen, während die restlichen europäischen Länder 47,2 auf sich vereinigen können. Herauszuheben bleibt die starke Stellung der osteuropäischen Länder Polen, Kroatien und Rumänien. Diese konnten im Vergleich zu den Vorjahren ihre Position festigen bzw. verbessern (vgl. VSM 2003 und 2004, S. 97 ff).

Zusammensetzung der weltweiten Auftragsbestände Ende 2003

Der Auftragsboom im Schiffbau ist im Jahr 2003 in der Hauptsache auf eine stark gestiegene Nachfrage nach Containerschiffen und (zu einem geringeren Teil) nach Massengutfrachtern zurückzuführen. Der Anteil von

Containerschiffen stieg im Zeitraum von 2002 bis 2003 um über 10 Prozent auf insgesamt 26,7 Prozent. Auch der Anteil von Massengutfrachtern an den gesamten Auftragsbeständen konnte – wenn auch nur geringfügig – gesteigert werden (um 1,8 Prozent). Ansonsten gingen die Anteile für alle anderen Schiffstypen zurück. Die Veränderungen sind in Tabelle 7 dargestellt:

Tabelle 7: Zusammensetzung der weltweiten Auftragsbeständen in den Jahren 2002 und 2003 in Prozent (Quellen: VSM 2004/Lloyd's Register-Fairplay; eigene Darstellung)

	2002	2003	Veränderung zum Vorjahr
Rohöltanker	16,6%	14,6%	-2,0%
Gas-, Chemikalien-, Produktentanker	28,7%	24,8%	-3,9%
Massengutfrachter	14,6%	16,4%	+1,8%
Containerschiffe	16,5%	26,7%	+10,2%
Frachtschiffe	8,4%	8,0%	-0,4%
Fähren und Passagierschiffe	8,3%	5,3%	-3,0%
Fischereifahrzeuge	1,3%	0,8%	-0,5%
Sonstige	5,5%	3,4%	-2,1%

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

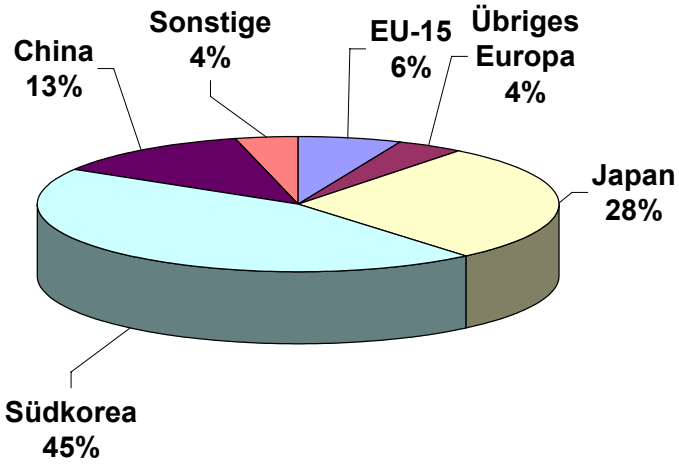
3.3 Entwicklung der Marktanteile nach Auftragseingängen

Die deutlichen Zuwächse, die in den Auftragsbüchern im Jahr 2003 verzeichnet werden konnten, machen einen Blick auf die Entwicklung der Auftragseingänge im Berichtszeitraum notwendig. Während im Jahr 2002 weltweit lediglich 20,47 Millionen cgt an Aufträgen akquiriert werden

konnten, so waren es im Folgejahr 2003 41.7 Millionen cgt. Dies entspricht einer Steigerung um rund 104 Prozent (vgl. VSM 2003 und 2004, S. 97 ff).

Die zuvor beschriebenen Marktanteile der Schiffbauregionen gemessen an den Auftrags*beständen* spiegeln sich auch in den Marktanteilen bei den Auftrags*eingängen* des letzten Jahres wider (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Anteile an den Auftragseingängen in 2003 weltweit in Prozent (Quellen: VSM 2004/Lloyd's Register-Fairplay; eigene Berechnung und Darstellung)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Auch bei den Auftragseingängen rangiert Südkorea mit 45 Prozent der Gesamtheit der Neuaufträge auf dem ersten Rang. Danach folgen Japan (28 Prozent), China (13 Prozent), die EU-15 (6 Prozent) sowie das übrige Europa und die übrige Welt mit jeweils 4 Prozent. Auffällig ist, dass im Vergleich zu den Auftragsbeständen (=8,5 Prozent) nur die EU-15-Schiffbaunationen mit 6 Prozent einen geringeren Anteil an den Neubauaufträgen einwerben konnten.

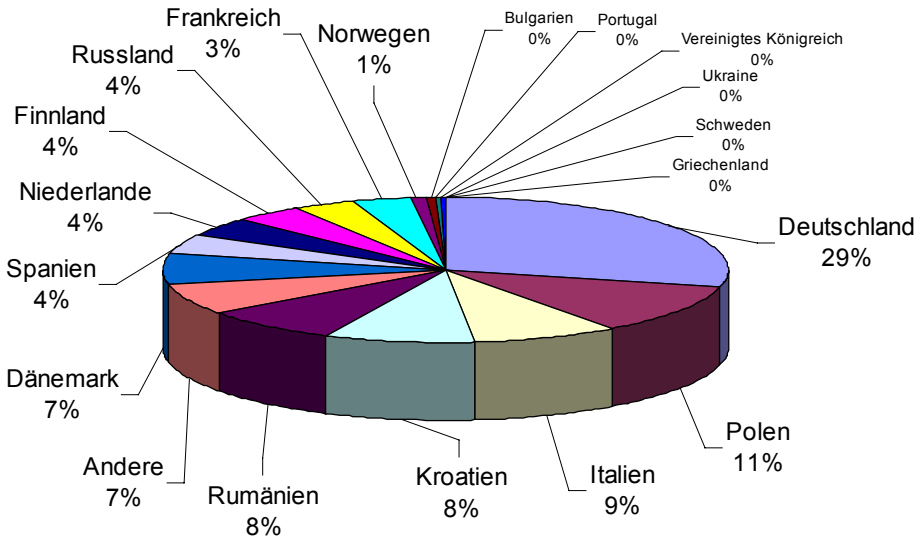
Verteilung der europäischen Auftragseingänge Ende 2003

Insgesamt konnten alle europäischen Schiffbaunationen im Jahr 2003 10,7 Prozent aller weltweiten Neubauaufträge akquirieren, das entspricht einem cgt-Volumen von 4.45 Millionen cgt. Damit konnte zwar das cgt-Volumen von 2,91 Millionen cgt im Jahr 2002 auf 4.45 Millionen im Jahr 2003 gesteigert werden. Der Anteil an den weltweiten Auftragseingängen hat sich in diesem Zeitraum jedoch von 14,3 Prozent (2002) auf 10,7 Prozent (2003) verringert.

Für die EU-15 errechnet sich eine Steigerung der Auftragseingänge von 2002 zu 2003 um knapp 88 Prozent (von 1.44 Millionen cgt auf 2.67 Millionen cgt). Mit Deutschland, Dänemark, Finnland und Frankreich konnten dabei lediglich vier Länder ihre Auftragseingänge steigern. Die mit Abstand größte Zuwachsrate erreichte Deutschland: Gegenüber dem Jahr 2002 mit insgesamt 404.000 cgt an Neubauaufträgen beliefen sich die Auftragseingänge im Jahr 2003 auf beinahe 1.29 Millionen cgt, was einem prozentualen Zuwachs von 218 Prozent entspricht (vgl. VSM 2003 und 2004, S. 97 ff).

Bezüglich der Verteilung des europäischen Anteils an den Auftragseingängen auf die einzelnen europäischen Ländern ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 6: Anteile an den europäischen Auftragseingängen in 2003 in Prozent (Quelle: VSM 2004/Lloyd's Register-Fairplay; eigene Berechnung und Darstellung)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Es zeigt sich, dass Deutschland, verglichen mit den anderen europäischen Wettbewerbern, am stärksten vom Auftragsboom des letzten Jahres profitieren konnte. Mit 29 Prozent entfiel beinahe ein Drittel aller im Jahr 2003 nach Europa vergebenen Neubauaufträge auf Deutschland. Mit deutlichem Abstand folgen Polen (11 Prozent), Italien (9 Prozent), Kroatien und Rumänien (jeweils 8 Prozent). Ein Vergleich zwischen den Marktanteilen der EU-15-Länder und den übrigen europäischen Staaten zeigt, dass 60,5 Prozent aller nach Europa vergebenen Aufträge auf die EU-15 entfielen, wogegen 39,5 Prozent der Aufträge in die anderen europäischen Staaten gingen. Wie bereits gezeigt, spielt Deutschland auch unter den EU-15-Schiffbaunationen eine entscheidende Rolle. Von allen akquirierten Aufträgen der EU-15-Mitgliedstaaten gingen 46,6 Prozent nach Deutschland.

Für die übrigen europäischen Staaten ergab sich wiederum, dass Polen, Kroatien und Rumänien sehr erfolgreich am Markt agieren konnten.

Zusammensetzung der weltweiten Auftragseingänge Ende 2003

Die Zusammensetzung der weltweiten Auftragseingänge aus den Jahren 2002 und 2003 zeigt, dass der Motor des weltweiten Auftragsbooms die expandierende Nachfrage nach Containerschiffen ist. Von allen Aufträgen des Jahres 2003 entfielen 34,8 Prozent auf Containerschiffe. Dies entspricht einer Steigerung um 20,8 Prozent. Bis auf Rohöltanker, bei denen die Aufträge um 5,7 Prozent gestiegen sind, gingen bei allen anderen Schiffstypen die Bestellungen zurück. Die Zusammensetzung der weltweiten Auftragseingänge nach Schiffstypen der letzten beiden Jahre zeigt Tabelle 8:

Tabelle 8: Zusammensetzung der weltweiten Auftragseingänge in den Jahren 2002 und 2003 in Prozent (Quellen: VSM; 2004/Lloyd's Register-Fairplay; eigene Darstellung)

	2002	2003	Veränderung zum Vorjahr
Rohöltanker	9,2%	14,9%	+5,7%
Gas-, Chemikalien-, Produktentanker	29,8%	21,5%	-8,3%
Massengutfrachter	23,2%	16,2%	-7,0%
Containerschiffe	14,0%	34,8%	+20,8%
Frachtschiffe	9,9%	6,8%	-3,1%
Fähren und Passagierschiffe	4,0%	2,7%	-1,3%
Fischereifahrzeuge	1,9%	0,5%	-1,4%
Sonstige	8,1%	2,5%	-5,6%

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

3.4 Ursachen des Auftragsbooms

Der Auftragsboom ist hauptsächlich auf die starke Nachfrage nach Containerschiffen zurückzuführen, die aufgrund des weiterhin steigenden Welthandels von den Reedern benötigt werden. Die jährlichen Wachstumsraten des weltweiten Containerverkehrs sind in den letzten 15 Jahren überproportional angestiegen. Während in den letzten 15 Jahren die Hauptschifffahrtsmärkte durchschnittlich um 2,9 Prozent pro Jahr anstiegen, so waren es im Containerbereich zwischen neun und zehn Prozent pro Jahr (vgl. Lemper 2003, S. 3). Inzwischen liegt der Containerisierungsgrad in der Handelsschifffahrt bei über 50 Prozent. Marktbeobachter gehen davon aus, dass der Containerumschlag trotz dieses hohen Containerisierungsgrades in den kommenden Jahren um ca. 7 Prozent jährlich wachsen wird. Das entspricht einer Verdoppelung innerhalb von zehn Jahren (Lemper 203, S. 5)

Verglichen mit den Statistiken des Jahres 2002 sind die Auftragsbücher der Werften für Containerschiffe in 2003 weltweit um 115 Prozent gestiegen (vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 2004, S. 4). Bei den Bestellungen von Containerschiffe über 30.000 dwt ist die durchschnittliche Größe der bestellten Containerschiffe von 4.400 TEU im Jahr 2002 auf 4.650 TEU im Jahr 2003 angestiegen (vgl. R.S. Platou 2004, S. 11). Diese Entwicklung korrespondiert mit Zahlen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), die besagen, dass die durchschnittliche Schiffsgröße der im Dienst stehenden Containerschiffe von 1.782 TEU (im Jahr 2002) auf 2.126 TEU (Anfang 2004) angewachsen ist (vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 2004, S. 3).

Im Verlauf des Jahres 2003 wurden insgesamt 445 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1.9 Millionen TEU in Auftrag gegeben (ebenda). Anfang des Jahres 2004 standen weltweit 588 Containerschiffe mit über 300 gt pro Schiff in den Auftragsbüchern der Werften. Aufgrund der günstigen steuerlichen Bedingungen in Deutschland kamen wie im Jahr zuvor die meisten Bestellungen aus Deutschland: 52 Prozent aller Containerschiff-Bestellungen im Jahr 2003 wurden von deutschen Reedereien aufgegeben (vgl. R.S. Platou 2004, S. 11).

Daneben wird ein Trend zu immer größeren Containerschiffen erkennbar: Von den 588 in 2003 weltweit georderten Containerschiffen haben allein 86 Schiffe eine Ladekapazität von 8.000 TEU und mehr. Damit machen sie, gemessen an am gesamten Auftragsbestand für Containerschiffe, 27,3 Prozent aus (vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 2004, S. 4).

Die Nachfrage nach Containerschiffen wird zudem angefacht von den nach wie vor stark steigenden Charter- bzw. Frachtraten. So ist der Gesamtmarktindex für Charterraten bei Containerschiffen von 465 Punkten im Januar 2002 auf mehr als 1.500 Punkte Ende April 2004 gestiegen, was einem Zuwachs von über 222 Prozent entspricht (vgl. Conti 2004, S. 1). Der gewichtete Charterraten-Index des englischen Schiffsbrokers Howe Robinson stieg allein im Jahr 2003 um 76 Prozent. In den ersten vier Monaten des Jahres 2004 ist dieser Index weiter um 38 Prozent geklettert (vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik 2004, S. 1). Im Anstieg der Frachtraten schlägt sich der per Seetransport bewältigte, expandierende Welthandel und damit die Knappheit an Transportkapazitäten nieder.

3.5 Preisentwicklung

Im Handelsschiffbau ist seit dem Jahr 2002 ein genereller Preisanstieg von ca. 30 Prozent im Bereich der Neubauten zu verzeichnen, der für alle Schiffstypen in diesem Segment nur geringfügig variiert. Gleichwohl liegen die Preise für Schiffsneubauten immer noch unterhalb der Höchstpreise Mitte der 1990er Jahre (vgl. Conti 2004).[3] Ein Grund für die Preisrückgänge seit Mitte der 1990er Jahre bis 2002 liegt in den Produktivitätssteigerungen der südostasiatischen und hier insbesondere der südkoreanischen Werften. Zusätzlich profitiert die Werftindustrie in Südkorea von der günstigen Entwicklung des Wechselkurses (südkoreanischer Won gegenüber dem US-Dollar).

Bei der Bewertung der Preise für die Schiffe südkoreanischer Werften ist auf die Dumping-Praxis hinzuweisen. Vor allem über die politische Gestaltung der Fremdfinanzierung der Werften werden Preisvorteile gegenüber der Konkurrenz erzielt. Dieses Dumping ist Gegenstand einer Klage bei der WTO. Um den rechtlich umstrittenen Preisvorteil vor allem bei Containerschiffen zu kompensieren, anerkennt die EU die öffentliche Werftenbeihilfe allerdings zeitlich befristet.[4]

Entsprechend dem generellen Trend seit dem Jahr 2002 sind im Bereich der Containerschiffe die Preise für Neubauten angestiegen. Die Preise für 1.000 TEU-Schiffe stiegen bis Ende 2003 um 20 Prozent und für 1.700 TEU-Schiffe um 15 Prozent. Containerschiffe in der Größenordnung von 3.000 TEU verzeichneten einen Preisanstieg von 10 Prozent. Bei Tankern gab es ähnlich große Preissteigerungen wie im Containersektor. Die Neubaupreise für Tanker der Aframax-Kategorie steigen binnen Jahresfrist um 30 Prozent. Etwas geringer fielen die Steigerungsraten für die anderen Tankertypen aus. Suezmax und VLCC waren im Jahr 2003 20 bis 24 Prozent teurer als ein Jahr zuvor. Die Preise für Bulk Carier sind im Jahr 2003 um 26 Prozent für Handymax-Bulker, um 31 Prozent für Capesize-Bulker und um 28 Prozent für Panamax-Schiffe gestiegen. Für die anderen Schiffstypen wie Chemikalientanker (LNG und LPG), Autofrachter, RoRo-Schiffe etc. konnten nur geringfügige Preissteigerungen festgestellt werden.

Hauptgrund der seit zwei Jahren festzustellenden Preissteigerung für Handelsschiffneubauten ist die Verteuerung der Stahlpreise, die bei der Preisgestaltung von stahlintensiven Schiffstypen eine elementare Rolle spielen. Treibende Kraft bei der Verteuerung von Stahl ist China, das aufgrund seiner Industrieproduktion die Weltnachfrage nach Stahl dominiert. So sind seit Anfang des Jahres 2002 die Preise von ca. 260 US-Dollar pro Tonne Stahl bis Ende 2003 auf 400 US-Dollar angestiegen, das entspricht

---

[3] So hat sich bspw. der Preis für ein VLCC (Very Large Crude Carier) von 1991 bis 2002 um über 40 Prozent reduziert (vgl. Stopford 2004, S. 3)

[4] Dass die südkoreanischen Werften ihre Schiffe deutlich unter den realen Preisen anbieten, ist umso bemerkenswerter, als dass die Arbeitskosten im südkoreanischen Schiffbau in den letzten Jahren signifikant angestiegen sind. So sind allein die durchschnittlichen Monatslöhne in der Industrie von 1999 bis 2003 jährlich um 12,5 Prozent gestiegen. Nach der Einführung der 5-Tage-Woche im Juli 2004 und der damit verbundenen Reduzierung der Wochenarbeitszeit von 44 auf 40 Stunden, geht man davon aus, dass dies zu einem weiteren Anstieg bei den Arbeitskosten um ca. 9 Prozent führt (vgl. R.S.Platou 2004, S. 8).

einer prozentualen Preissteigerung von 53,8 Prozent (vgl. Poten&Partners 2004, S. 3). Da der Bedarf der chinesischen Wirtschaft an Stahl die Hauptursache für die Stahlverteuerung ist, kann auch in den nächsten Jahren mit einer weiteren Preiserhöhung für Stahl gerechnet werden. Nach Angaben des International Iron & Steel Institute (IISI) steigerte allein China im Jahr 2003 seine Stahlnachfrage gegenüber dem Vorjahr um 21,7 Prozent. Für das Jahr 2004 gehen die IISI-Analysten von einer weiteren Steigerung um 12,8 Prozent aus. Zum Vergleich: Die EU-15 konnte im Jahr 2003 ihre Stahlnachfrage lediglich um 0,4 Prozent erhöhen. Für das Jahr 2004 wird von einer Steigerung um 2,9 Prozent ausgegangen. Angesichts der prognostizierten Steigerungsraten der chinesischen Industrieproduktion in den nächsten Jahren, wird von einer Fortsetzung dieser Entwicklung ausgegangen. Für das Jahr 2004 rechnet man mit einer Steigerung der chinesischen Industrieproduktion um 8,4 Prozent. Dieser Trend wird sich auch in den kommenden Jahren nur wenig vermindert fortsetzen (2005: 7,6 Prozent; 2006: 7,0 Prozent; 2007: 6,6 Prozent) (vgl. Christmas 2003).

3.6 Perspektiven für 2004/2005

Für die weitere Entwicklung im Weltschiffbau werden vor allem die Entwicklungen in Südostasien ausschlaggebend sein. Hier ist es in erster Linie China, das die Kräfteverhältnisse im Weltschiffbau nachhaltig verändern wird, da es über zwei wesentliche Wettbewerbsvorteile verfügt: geringe Arbeitskosten und ein Potenzial von ca. 300 Millionen beschäftigungslosen Arbeitern. Angaben der International Labour Organisation (ILO) zufolge, betragen die durchschnittlichen Arbeitskosten pro Stunde, bezogen auf einen Beschäftigten in China zwei US-Dollar. In Japan liegt dieser Wert zehn Mal höher. Die Produktivität der chinesischen Industrie beträgt allerdings nur ein Sechstel der Produktivität der japanischen Industrie. Diese niedrige Produktivität der chinesischen Industrie deutet auf ein großes Potenzial zur Produktivitätssteigerung hin. Als Anhaltspunkt hierfür könnte Korea dienen, das in den 1980er Jahren, als es seine Schiffbauindustrie aufbaute, jährliche Produktivitätssteigerungen zwischen 13 und 15 Prozent aufweisen konnte. Die Schiffbau-Analysten von R.S.

Platou gehen davon aus, dass die koreanische Entwicklung nicht ohne weiteres auf China übertragbar ist. Für die älteren chinesischen Werften werden jährliche Produktivitätssteigerungen von ca. 6 Prozent prognostiziert, Steigerungsraten, wie sie auch in den letzten fünf Jahren erzielt werden konnten. Die neueren chinesischen Werften haben hingegen das Potenzial von jährlichen Produktivitätssteigerungen von 13 bis 15 Prozent. Aufgrund dieser Annahmen sagen die Autoren von R.S. Platou für den chinesischen Schiffbau voraus, das sich die Schiffbaukapazitäten Chinas jährlich um ca. 20 bis 22 Prozent steigern werden, was zur Folge hätte, dass China bereits in sieben bis acht Jahren die größte Schiffbaunation der Welt wäre.[5]

Bei den Prognosen für die Auftragsentwicklung in den Jahren 2004 und 2005 geben Experten nur zurückhaltende Einschätzungen ab. Die Analysten erwarten ein Sinken der Frachtraten bei Containern, Tankern und Bulkern. Doch auch wenn es bei Containern zu einem Absinken der Frachtraten kommen sollte, so bewegen sich diese doch weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

Die größten Wachstumsraten werden im Bulker-Segment gesehen, da dort die geringsten Auftragsbestände im Vergleich zur existierenden Flotte bestehen. Für Containerschiffe und Tanker sagen die Experten für die nächsten Jahre nur unwesentlich geringere Auftragseingänge als im Jahr 2003 voraus. Insgesamt, so lassen sich die Prognosen der Schiffs-Analysten zusammenfassen, kann für den Zeitraum 2004/2005 von einer weiterhin starken Nachfrage nach Handelsschiffneubauten ausgegangen werden, wenn auch auf einem geringfügig niedrigeren Niveau als im Jahr 2003 (vgl. R.S. Platou).

[5] Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Schiffbaunation Nr.1 sind die Pläne der China State Shipbuilding Co. Für den Aufbau von Schiffbaukapazitäten auf der Insel Changxing vor Shanghai. Die erste Phase dieses Projektes wurde Ende 2003 gestartet und umfast die Umsiedlung der Werften Hudong und Jiangnan bis zum Jahr 2007. Bis zum Jahr 2015, so der Plan, sollen bei Kosten von ca. 3,6 Milliarden Dollar Schiffbaukapazitäten aufgebaut werden, die es erlauben, einen jährlichen Output von 12 Millionen dwt zu realisieren.

4 Aufträge deutscher Seeschiffswerften von September 2003 bis Ende August 2004

In den vorangegangenen Kapiteln zu den Entwicklungen im Weltschiffbau ist bereits herausgestellt worden, dass das Jahr 2003 von einem enormen Zuwachs an neuen Auftragseingängen geprägt war. Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubauaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt. Für den diesjährigen Berichtszeitraum von September 2003 bis Ende August 2004 zeigt sich, dass die deutschen Werften vom allgemeinen Auftragsboom profitieren konnten.

4.1 Containerschiffe

Von September 2003 bis Ende August 2004 konnten die deutschen Werften im Containerschiffsegment insgesamt 71 Schiffe in die Auftragsbücher aufnehmen. Im vorangegangenen Berichtszeitraum waren es lediglich 46 Schiffe. Gemessen am tdw-Volumen dieser Aufträge ergibt sich eine Steigerung von 976.780 tdw (September 2002-Ende August 2003) auf 2.651.650 tdw (September 2003-Ende August 2004). Basierend auf den tdw-Volumen ist dies eine Steigerung um 171,5 Prozent. Tabelle 9 gibt die im aktuellen Berichtszeitraum akquirierten Neubauaufträge detailliert wieder:

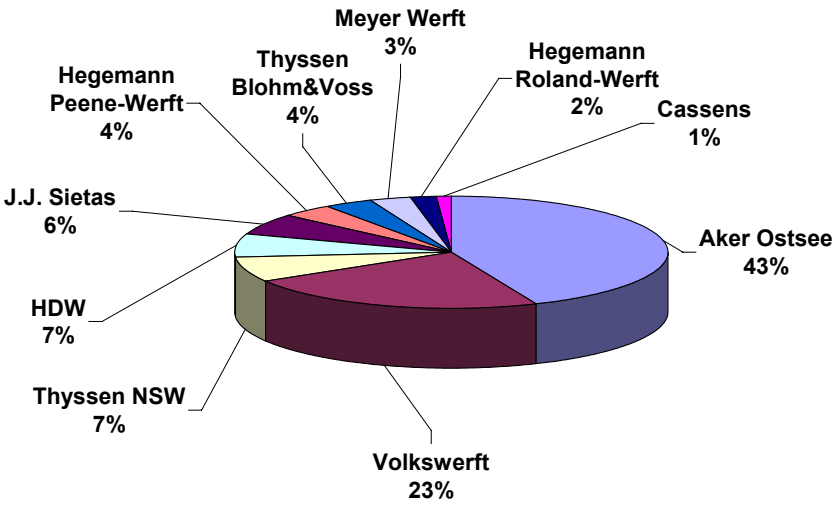
Tabelle 9: Containerschiff-Neubauaufträge deutscher Werften im Zeitraum September 2003 bis Ende August 2004 (Quelle: ISL; eigene Darstellung)

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	TEU
7	Volkswerft	Maersk Sealand	52.000	4.000
4	Thyssen NSW	GEBAB, Hartmann	37.950	2.700
2	Thyssen B+V	GEBAB	37.900	2.700
8	Aker Ostsee	Schoeller	37.800	2.742
4	Aker Ostsee	Thien & Heyenga	37.800	2.742
2	Volkswerft	Orion	34.000	2.500
6	Aker Ostsee	Hartmann	33.900	2.478
7	Aker Ostsee	Schuldt, Schulte	33.900	2.478
4	HDW	MPC	33.800	2.490
1	Volkswerft	H+H Schepers	33.500	2.474
2	Hegemann Peene-W.	Arkas, Türkei	22.000	1.560
4	Meyer Werft	Hansa Hamburg	15.800	1.600
2	Hegemann Peene-W.	Schoeller	16.400	1.200
1	J.J. Sietas	Oceanex, Kanada	14.500	1.229
8	J.J. Sietas	Döhle	11.360	868
2	J.J. Sietas	JR Shipping, NL	11.360	868
1	Hegemann Roland-W.	Jüngerhans	10.100	800
3	Hegemann Roland-W.	deutsche Reeder	8.500	700
3	Cassens	Harren & Partner	8.450	712

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Die deutschen Werften sind vor allem bei der Akquise von Containerschiffen mit einer Ladekapazität von 700 TEU bis 4.000 TEU erfolgreich gewesen. Wie bereits beschrieben, geht der Trend bei den Containerschiff-Bestellungen weltweit in Richtung 8.000 TEU und mehr. Bei Containerschiffen über 4.000 TEU konnten deutsche Werften in der Vergangenheit jedoch keine nennenswerten Auftagseingänge vermelden. Im aktuell untersuchten Berichtszeitraum konnten insgesamt zehn deutsche Werften Containerschiff-Aufträge verbuchen. Die Anteile der einzelnen Werften an den gesamten Aufträgen in diesem Segment zeigt Abbildung 7:

Abbildung 7: Prozentuale Verteilung der Containerschiff-Neubauaufträge (September 2003-Ende August 2004) nach Werften auf tdw-Basis (Quelle: ISL; eigene Berechnung und Darstellung)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Eine dominierende Stellung bei den Auftragseingängen im Containersegment nehmen die beiden zur Aker Ostsee gehörenden Werften in Rostock/Warnemünde und Wismar ein. Insgesamt 43 Prozent aller nach Deutschland im Berichtszeitraum vergebenen Containerschiffaufträge gingen an diese beiden Werften. Zu Zeitpunkt der Untersuchung Anfang September 2004 standen für beide Schiffbaustandorte insgesamt 29 Containerschiffe zwischen 2.500 und 4.000 TEU in den Auftragsbüchern. Mit einem Anteil von 28 Prozent konnte die Volkswerft in Stralsund ebenfalls sehr erfolgreich akquirieren, ihr Auftragsbuch wies Anfang September 2004 15 Containerschiffe auf. Die anderen Werften haben deutlich geringere Anteile an den Auftragszugängen. Insgesamt entfielen demnach 71 Prozent aller nach Deutschland vergeben Containeraufträge auf die Aker MTW Werft, die Aker Warnow Werft sowie die Volkswerft Stralsund.

4.2 Frachtschiffe und Tanker

Bei den Frachtschiffen (ohne Container) und Tankern konnten die deutschen Werften ebenfalls einen deutlichen Zuwachs an Neubauaufträgen verbuchen. So ist im aktuellen Berichtszeitraum gegenüber dem vorangegangenen eine Steigerung um 30,7 Prozent von 98.600 tdw auf 128.915 tdw festzustellen. Die Aufträge in diesen Schiffssegmenten gliedern sich im Einzelnen wie folgt:

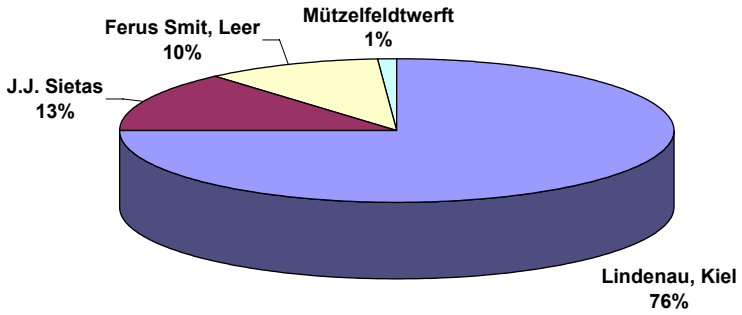
Tabelle 10: Frachtschiff- und Tanker-Neubauaufträge deutscher Werften im Zeitraum September 2003 bis Ende August 2004 (Quelle: ISL; eigene Darstellung)

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	Schiffstyp
1	J.J. Sietas	Mibau	17.375	Bulkcarrier
3	Ferus Smit, Leer	ausländische Reed.	4.500	Cargo
2	Lindenau, Kiel	GTS, Bremen	32.230	Produktentanker
1	Lindenau, Kiel	Seychelles	32.230	Produktentanker
1	Mützelfeldtwerft	Glüsing	1.350	Produktentanker

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

Der Hauptanteil der Neubauaufträge bei diesen Handelsschiffen entfällt auf Produktentanker, von denen die meisten von der Lindenau-Werft in Kiel gebaut werden. Die Lindenau-Werft hatte mit 78 Prozent den größten Anteil an den nach Deutschland vergebenen Aufträgen im Bereich Frachtschiffe und Tanker. Die übrigen Aufträge in diesem Segment haben deutlich kleinere tdw-Volumina. Die Anteile der einzelnen Werften an diesen Aufträgen zeigt Abbildung 8:

Abbildung 8: Prozentuale Verteilung der Frachtschiff- und Tanker-Neubauaufträge (September 2003-Ende August 2004) nach Werften auf tdw-Basis (Quelle: ISL; eigene Berechnung und Darstellung)



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

4.3 Passagierschiffe, Fähren, Yachten und RoRo-Schiffe

Zur Auftragsvergabe und Produktion von Passagierschiffen, Fähren, Yachten und RoRo-Schiffen kann kein Vergleich mit dem Vorjahr (gemessen an den Bruttoregisterzahlen) angestellt werden, da hierzu nur unzureichende Angaben vorliegen. Gleichwohl hat, gemessen an der Zahl der Neubestellungen, auch hier eine Auftragserhöhung stattgefunden. Die weltweite Nachfrage nach Kreuzfahrtschiffen und Fähren blieb noch immer vergleichsweise ruhig. Wegen der üblichen Vertraulichkeit bei der Vergabe von Yachtaufträgen ist eine komplette Übersicht nicht möglich (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Passagierschiffe, Yachten, Fähren, RoRo-Schiffe: Neubauaufträge deutscher Werften im Zeitraum September 2003 bis Ende August 2004 (Quelle: ISL; eigene Darstellung)

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
2	Meyer Werft	Star Cruises - NCL	92.250	k.A.	Kreuzfahrtschiff
2	Neptun, Warnemünde	A'Rosa	k.A.	k.A.	Flusskreuzfahrer
1	Peters, Wewelsfleth	k.A.	k.A.	130 m	Yacht 36 pax
1	HDW-Nobiskrug	k.A.	k.A.	67m	Yacht 12 pax
2	SET, Tangermünde	Kenya Ferry	600	k.A.	Autofähre
2	Flensburger SG	Cobelfret, Belgien	k.A.	3900 lm	RoRo
1	Flensburger SG	DFDS, Dänemark	30.800	3800 lm	RoRo
2	Flensburger SG	UND Ro-Ro	27.000	3700 lm	RoRo

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

4.4 Spezial- bzw. Arbeits- und Forschungsschiffen

Bei Spezial- bzw. Arbeits- und Forschungsschiffen konnten deutsche Werften lediglich drei Neubauaufträge im aktuellen Berichtszeitraum verbuchen. Die auf diese Schiffstypen spezialisierten Werften waren dabei ebenso erfolgreich wie im Jahr zuvor. Eine Auflistung der im Spezialschiffbau eingegangenen Aufträge enthält Tabelle 12:

Tabelle 12: Sonstige Neubauaufträge (ohne Militärschiffbau) deutscher Werften im Zeitraum September 2003 bis Ende August 2004 (Quelle: ISL; eigene Darstellung)

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
1	Kröger, Rendsburg	BLAG, Rostock	5.300	k.A.	Forschungsschiff
1	Mützelfeldtwerft	Harms Bergung	500	k.A.	Schlepper
1	Fassmer	WSP	k.A.	60 t	Polizeiboot

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2004

5 Auslastung im deutschen Schiffbau

Im September 2004 wiesen die deutschen Werften einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 93,5 Prozent auf (die Basis bilden die Angaben von 30 gegenüber insgesamt 40 Betriebsräten/Werften). Hervorzuheben sind dabei die fünf ostdeutschen Werften, die nicht zuletzt aufgrund ihrer im Vergleich zu anderen Werften gut gefüllten Auftragsbücher eine hundertprozentige Auslastung aufweisen. Auch für die nächsten zwei Jahre gehen die Betriebsräte dieser Werften, die im wesentlichen auf den Bau von Containerschiffen spezialisiert sind und vom Auftragsboom in diesem Schiffssegment profitieren können, von einem optimalen Auslastungsrad von 100 Prozent aus. Differenzierter stellt sich die Situation bei den westdeutschen Werften dar. Zwar können hier die meisten Werften ebenfalls sehr hohe Auslastungsgrade zwischen 90 und 100 Prozent verzeichnen. Gleichwohl gibt es einige Werften, deren Auslastung deutlich geringer ist. So sind zur Zeit bei Blohm&Voss in Hamburg lediglich 50 Prozent der Produktionskapazitäten ausgelastet. Erst in den beiden kommenden Jahren wird von einer Steigerung ausgegangen, so dass erst wieder im Jahr 2006 mit einer beinahe hundertprozentigen Auslastung gerechnet wird.[6] Eine schlechte Auslastung findet sich auch bei der KG Norderwerft in Hamburg - hier sind zur Zeit lediglich 60 Prozent der Kapazitäten ausgelastet. Da die Auftragslage keine Prognosen für die Zukunft zulässt, konnten von den Betriebsräten dieser Werft keine Aussagen über die weitere Entwicklung machen.

[6] Bei Blohm&Voss in Hamburg gehen die Betriebsräte davon aus, dass aufgrund der unbefriedigenden Auslastung im nächsten Jahr bis zu 160 Arbeitsplätze abgebaut werden.

6 Arbeitszeit, Einstellungen und Auszubildende

6.1 Kurzarbeit

Trotz des allgemeinen Auftragsboom im Berichtszeitraum gab es auch im Jahr 2004 wieder Kurzarbeit auf vier deutschen Werften (32 von 40 Betriebsräten/Werften machten hierzu Angaben). Die größte Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Arbeitnehmer gab es bei Blohm&Voss in Hamburg. Dort ist für 535 Beschäftigte – das sind 50 Prozent der Belegschaft – Kurzarbeit vereinbart worden. Für das Jahr 2005 wurde bereits ein Antrag auf die Weiterführung der Kurzarbeit für die gleiche Zahl von Arbeitnehmern beantragt. Auch die 181 Beschäftigten der in Insolvenz befindlichen SSW-Werft in Bremerhaven sind im Jahr 2004 in Kurzarbeit (100 Prozent der Belegschaft). Hier wird jedoch für das Jahr 2005 nicht mit Kurzarbeit gerechnet. Über Blohm&Voss und SSW hinaus gab es im Jahr 2004 auch noch bei der Con-Mar-Ing. in Bremerhaven und der J.G. Hitzler Werft in Lauenburg Kurzarbeit. In den letzten beiden Werften waren insgesamt 30 Mitarbeiter davon betroffen.

6.2 Arbeitszeitkonten und Überstunden

Arbeitszeitkonten zur flexibleren Gestaltung der Arbeitszeiten wurden im Jahr 2003 bei 30 Werften geführt (32 von 40 Betriebsräten/Werften machten hierzu Angaben). Auf 16 Werften existieren Kurzzeitkonten – mit einem Ausgleichszeitraum von vier Wochen bis zu 6 Monaten - für die Erfassung von Arbeitszeitschwankungen. Ebenfalls auf 16 Werften gab es Langzeitkonten, die sich durch einen Ausgleichszeitraum von bis zu einem Jahr auszeichnen. Lediglich drei Werften (HDW-Werft, J.J. Sietas und Nordseewerke Emden) setzten Kurz- *und* ein Langzeitkonten ein.

Die Bandbreiten der Arbeitszeitkonten waren von Werft zu Werft unterschiedlich. Zu den Bandbreiten machten 26 Betriebsräte/Werften Anga-

ben. Anhand der vorliegenden Zahlen errechnet sich eine durchschnittliche Saldoobergrenze der Arbeitszeitkonten von +165 Stunden. Dagegen durften die Konten im Durchschnitt nur mit bis zu 100 Minusstunden belastet werden. In 12 von 26 Werften lagen die Kontenobergrenzen bei 200 Stunden und mehr. Dagegen konnten nur auf vier Werften die Arbeitszeitkonten um 200 Stunden und mehr überzogen werden.

Für 27 Werften konnten im Berichtszeitraum die Guthaben der Arbeitszeitkonten ermittelt werden. Diese Werften hatten insgesamt 18.202 Beschäftigte und repräsentierten damit rund 93 Prozent der Gesamtbeschäftigung der deutschen Seeschiffbauwerften. Zum Zeitpunkt der Erhebung Anfang September 2004 befanden sich insgesamt 897.877 Stunden Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, das entspricht einem Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem dieser 27 Werften von 49 Stunden. Auf die Gesamtstundenzahl bezogen ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Verringerung der Guthabenstunden um 25 Prozent (in 2003 konnten für 28 Werften bzw. 16.421 Beschäftigte die Kontenstände ermittelt werden: 1.198.733 Stunden).[7] Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 610 Arbeitsplätzen.

Angesichts der erheblichen Zeitguthaben, die sich auf den Arbeitszeitkonten der Werftbeschäftigten befinden, muss hervorgehoben werden, dass nur neun der 30 Werften, die Zeitkontenmodelle praktizieren, eine Insolvenzsicherung für die Zeitguthaben besaßen. Durch diese neuen Insolvenzsicherungen sind lediglich 48 Prozent der gesamten Zeitguthaben im Falle einer Insolvenz geschützt. Von den anderen 21 Werften, die mit Zeitkonten ohne Absicherung arbeiten, planen für die Zukunft nur 11 Werften die Einführung von Insolvenzsicherungen. Damit sind Zeitguthaben einer großen Zahl von Werftbeschäftigten weiterhin nicht gegen ihre Entwertung im Falle einer Insolvenz geschützt.

[7] Die Reduzierung erklärt sich einerseits dadurch, dass im Verlauf der Insolvenz der SSW Werft und der Lloyd Werft in Bremerhaven die Arbeitszeitguthaben aufgelöst worden sind, d.h. auf Null herunter gefahren worden sind. Andererseits wurden auch bei Blohm&Voss im Rahmen der Kurzarbeit für über 500 Beschäftigte deren Arbeitszeitkonten abgebaut.

Mit der Einführung von Arbeitszeitkonten sollten im Allgemeinen keine *unbezahlten* Überstunden mehr anfallen. Diese werden im Rahmen der Zeitkontenpraxis auf Arbeitszeitkonten verbucht, und können von dort für einen späteren Freizeitausgleich o.ä. entnommen werden. Mit Zeitkontenmodellen wird in der betrieblichen Praxis zudem die Absicht verbunden, auf bezahlte Überstunden weitestgehend zu verzichten. Zusätzlich zu den o.g. Zeitguthaben auf den Arbeitszeitkonten sind auf vielen Werften dennoch sowohl bezahlte als auch unbezahlte Überstunden im Jahr 2003 angefallen. Hier zeigt sich, dass die Nutzung von Überstunden einer Verrechnung auf Arbeitszeitkonten vorgezogen wird.

Auf acht Werften wurden im Jahr 2003 insgesamt 137.527 Stunden als *unbezahlte* Mehrarbeit erfasst. Die Summe der *bezahlten* Überstunden fiel dagegen deutlich höher aus: Auf insgesamt 18 Werften fielen zusammen 669.317 Stunden bezahlte Mehrarbeit an. Die beiden Formen der Mehrarbeit ergeben eine Summe von insgesamt 806.844 Mehrarbeitsstunden. Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, entspricht diese Zahl einem Beschäftigungspotenzial von 545 Arbeitnehmern.

Addiert man die auf den Arbeitszeitkonten vorhandenen Guthabenstunden mit den bezahlten und unbezahlten Überstunden, so ergibt sich ein theoretisches Arbeitsplatzäquivalent von ca. 1.050 Arbeitsplätzen – beinahe so viel Arbeitsplätze, wie im Zeitraum September 2003 bis Ende August 2004 abgebaut wurden (1.099).

6.3 Neueinstellungen

Im Zeitraum vom September 2003 bis Ende August 2004 wurden auf 31 Werften insgesamt 408 Neueinstellungen vorgenommen (31 von 40 Betriebsräten/Werften machten hierzu Angaben). Die Zahl der Neueinstellungen hat sich damit gegenüber dem vorangegangenen Berichtszeitraum nur marginal verändert (September 2002 bis Ende August 2003: 410 Neueinstellungen). Die Fluktuationsquote – das Verhältnis der Zahl der Neueinstellungen zu der Zahl der auf den Werften Beschäftigten – beträgt im

Falle der 31 Werften knapp 3,7 Prozent und liegt damit nur unwesentlich über der Quote des letzten Jahres (2003: 3 Prozent).

Neueinstellungen fanden in sämtlichen Berufsgruppen statt. Während es bei den meisten Berufsgruppen keine Probleme gab, qualifiziertes Personal zu finden, sahen sich viele Werften mit Problemen konfrontiert, wenn es darum ging, im hochqualifizierten Bereich neue Mitarbeiter einzustellen. Die meisten Schwierigkeiten gab es bei Schiffbau- und Maschinenbauingenieuren, aber auch Konstrukteure und Kaufleute konnten nicht immer bedarfsnah eingestellt werden. Insbesondere in den hochqualifizierten Bereichen scheint das relativ schlechte Image der Werftindustrie ausschlaggebend dafür zu sein, dass die Werften oftmals nur schwer Personal mit dem benötigten Qualifikationen nur mit großen Schwierigkeiten an sich binden können.

6.4 Auszubildende

Im Jahr 2003 hatten 320 Auszubildende ihre Ausbildung abschließen können (32 von 40 Betriebsräten/Werften machten hierzu Angaben). Davon wurden jedoch nur 270 in ein festes Beschäftigungsverhältnis übernommen (das entspricht einer Quote von 84 Prozent). Bei den Fällen, die nicht vom Betrieb übernommen worden sind, liegen die Ursachen in der Ableistung des Zivil- bzw. Wehrdienstes o.ä.

Die Zahl zu den abgeschlossenen Ausbildungen sowie den Übernommenen ist damit im Vergleich zum Jahr 2002 stabil geblieben.

7 Hauptprobleme aus der Sicht der Betriebsräte

Die Betriebsräte der ostdeutschen Werften weisen ausdrücklich auf die Aufhebung der belastenden cgt-Obergrenzen durch den EuGH im Frühjahr des Jahres 2004 hin. Sie betonen die positiven Auswirkungen dieser Rechtssprechung für ihre Werften. Dennoch könnten sich auch die neu definierten **Kapazitätsbeschränkungen**, die sich auf die Produktionskapazitäten und nicht auf den cgt-Ausstoß beziehen, als Hemmnis für die ostdeutsche Werftindustrie erweisen. Denn gerade im Containersegment, in dem die ostdeutschen Werften überwiegend erfolgreich aktiv sind, könnten in Zukunft mehr Aufträge akquiriert werden, wenn es erlaubt wäre, die physischen Werftkapazitäten zu erweitern. Dies ist unter der gegenwärtigen Kapazitätsbeschränkung jedoch nicht möglich.

Angesichts der seit dem Jahr 2002 zu beobachtenden Verteuerung der Preise für Schiffsneubauten, machten viele Betriebsräte darauf aufmerksam, dass sich vor allem die stark angestiegenen Stahlpreise die **Kostenkalkulationen** belasten. Darüber hinaus betonten die Betriebsräte die Notwendigkeit, die Wettbewerbsbeihilfen in Höhe von 6 Prozent zumindest solange zu gewährleisten, bis das WTO-Urteil über die Preisgestaltung Südkoreas gefällt wurde. Nur durch die Beihilfen sei es möglich, im Handelsschiffbau mit den Dumpingpreisen Südkoreas konkurrieren zu können.

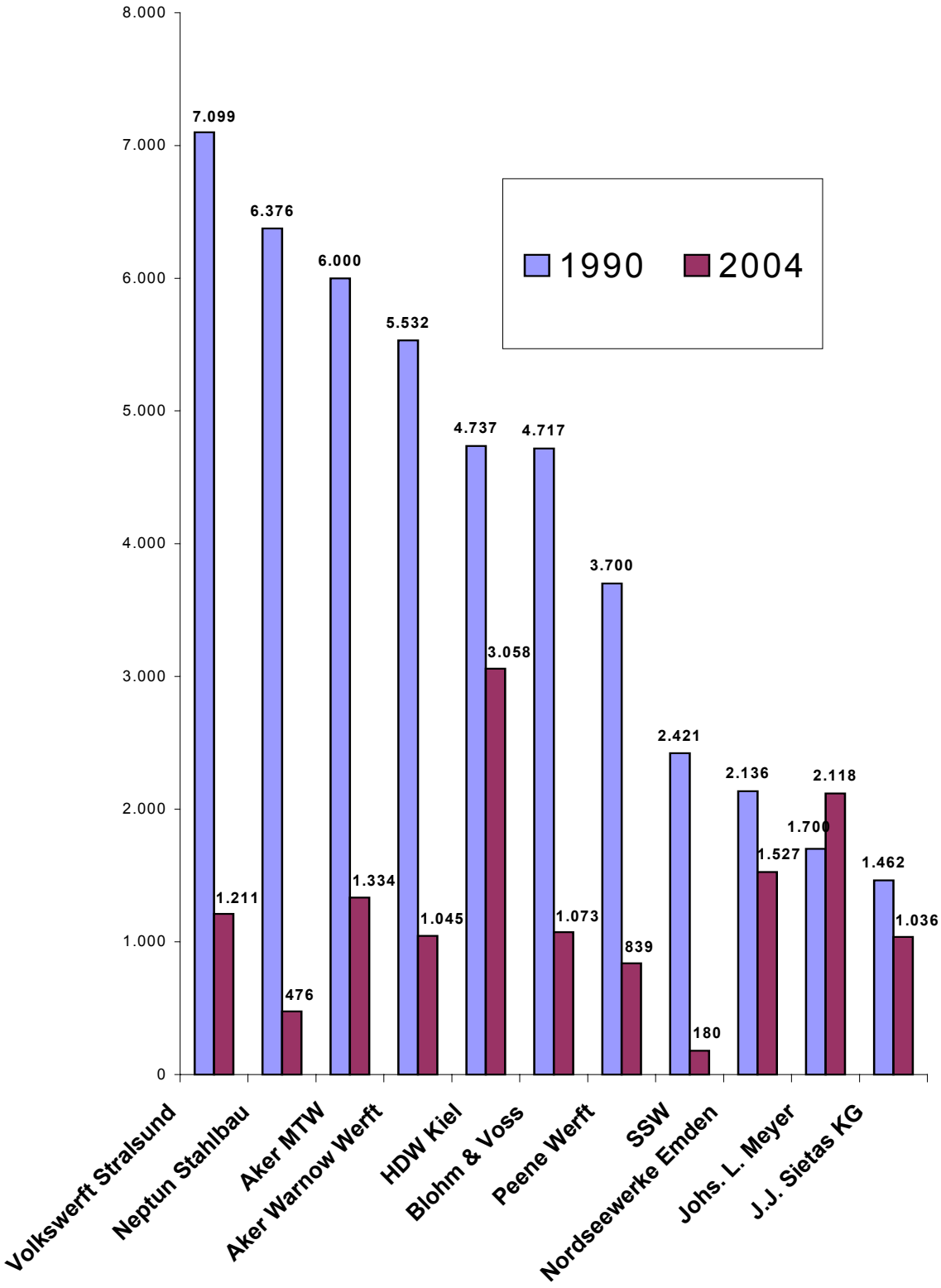
Vor allem die Betriebsräte der Werften, die am weltweiten Auftragsboom bei Containerschiffen partizipieren konnten, betrachteten die daraus resultierende finanzielle Situation der Werften kritisch. Denn als Folge des Auftragsbooms ist das Geld der Werften in den Banken und im Material gebunden, wodurch die **Liquidität der Werften** geschwächt wird.

Eine große Zahl der Betriebsräte kritisiert die von Arbeitgebern und Politikern geforderte Einführung der **40-Stunden-Woche** ohne Lohnausgleich. In den letzten Jahren haben die Beschäftigten auf den Werften gegenüber den Arbeitgebern im Rahmen von Härtefallregelungen bereits weitgehende Zugeständnisse machen müssen (vgl. Ludwig/Tholen 2004a). Auf vielen Werften mussten die Beschäftigten Kürzungen beim Weihnachts- bzw. Urlaubsgeld hinnehmen, ja auch ganz auf diese Lohnanteile verzichten. Zudem haben die Beschäftigten häufig zusätzlicher Mehrarbeit zustimmen

müssen. Trotz der positiven Auftragsentwicklung seit Mitte 2003 sind diese Härtefallregelungen weiterhin in Kraft. Daraus entstehen erhebliche Motivationsprobleme bei den Belegschaften.

Datenanhang

Anhang 1: Beschäftigungsentwicklung der im Jahr 1990 elf größten deutschen Werften (Vergleich 1990 und 2004)



Anhang 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau nach Werften

Name der Werft	Werft-standort	1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2003/2004 in Prozent
One Equity Partners (OEP)/									
HDW AG Kiel	Kiel	4.737	3.360	3.320	3.460	3.432	3.174	3.058	-3,65
HDW Nobiskrug	Rendsburg	400	420	397	392	405	397	409	3,02
Thyssen Krupp Werften GmbH									
Blohm & Voss GmbH	Hamburg	4.717	1.875	1.017	1.036	1.100	1.078	1.073	-0,46
Blohm & Voss Repair Gmbh	Hamburg	k.A.	k.A.	394	404	454	458	452	-1,31
Nordseewerke Emden (NSWE)	Emden	2.136	1.691	1.426	1.458	1.451	1.494	1.527	2,21
Aker Ostsee (Aker Yards)									
Aker Warnow Werft	Rostock	5.532	1.473	1.282	1.279	1.233	1.184	1.045	-11,74
Aker MTW	Wismar	6.000	2.070	1.496	1.445	1.431	1.429	1.334	-6,65
Lürssen Gruppe									
Fr. Lürssen Werft (+ Lürssen Bardenfleht)	Bremen	1.100	627	645	624	752	762	724	-4,99
Neue Jade Werft	Wilhelmshaven	150	77	81	86	100	95	97	2,11
Kröger Werft GmbH & CoKG	Rendsburg	443	264	250	271	271	225	212	-5,78
Hegemann-Gruppe									
D. Hegemann Rolandwerft	Berne	180	187	198	171	163	141	130	-7,80
Peene Werft	Wolgast	3.700	873	735	764	782	756	839	10,98
AP Moeller Dänemark									
Volkswerft Stralsund	Stralsund	7.099	2.161	1.252	1.289	1.340	1.327	1.211	-8,74
Johs L. Meyer									
Johs. L. Meyer	Papenburg	1.700	1.940	2.246	2.526	2.600	2.321	2.118	-8,75
Neptun Werft /NIR	Rostock	6.376	1.492	143	170	165	480	476	-0,83
Kleine und mittlere selbständige Werften									
J.J. Sietas KG	Hamburg	1.462	1.393	1.306	1.201	1.270	1.239	1.036	-16,38
Flender Werft	Lübeck	718	733	809	800	799	26	0	-100,00

Name der Werft	Werft-standort	1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2003/2004 in Prozent
Flensburger Schiffbau Ges.	Flensburg	599	607	668	669	683	694	716	3,17
SSW Schichau Seebeck Shipyards GmbH (ehem. Fähr-u.Spezialschiffbau GmbH)	Bremerhaven	2.421	1.710	660	683	704	375	180	-52,00
Lloyd Werft	Bremerhaven	1.068	470	486	540	530	543	474	-12,71
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg	Wilhelmshaven	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	50	
Ferus Smit Leer	Leer	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45	
KG Norderwerft GmbH&Co	Hamburg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	99	92	-7,07
Abeking & Rasmussen	Lemwerder	600	324	347	386	402	396	384	-3,03
Lindenau GmbH	Kiel	248	259	272	278	330	382	366	-4,19
Husumer Dock u. Reparatur	Husum	382	250	30	31	30	30	25	-16,67
Fassmer Werft	Berne	200	191	241	279	240	280	260	-7,14
Peters Schiffbau AG	Wewelsfleth	292	254	90	116	112	106	78	-26,42
MWB Motoren u. Anlagen	Bremerhaven	827	182	235	240	198	262	186	
J.G. Hitzler	Lauenburg	270	168	164	63	65	65	56	-13,85
Cassens GmbH	Emden	240	154	149	151	150	78	80	2,56
Lübecker Maschinenbaugesellschaft mbH	Lübeck	100	96	90	k.A.	k.A.	129	125	-3,10
Elsflether Werft	Elsfleth	257	89	77	78	82	82	81	-1,22
Mützelfeldwerft	Cuxhaven	200	96	60	63	68	76	79	3,95
BREDO	Bremerhaven	0	0	45	45	50	63	67	6,35
Rickmers Dock	Bremerhaven	43	43	45	42	42	45	41	-8,89
MAN B+W	Hamburg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	277	262	244	-6,87
Neuenfelder Maschinenfabr.	Hamburg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	130	140	7,69
Con-Mar-Ing.technik (MWB)	Brake	k.A.	k.A.	42	45	50	55	52	-5,45
Schiffswerft Diedrich	Oldersum	80	65	19	21	21	20	20	0,00
Beschäftigte gesamt		**59.278**	**28.250**	**20.668**	**21.121**	**21.796**	**20.681**	**19.582**	**-5,31**

Quellen

Assemblé Nationale (2004): Rapport d' Information N° 1701 sur l'industrie navale en Europe, Paris.

Christmas, Ian (2003): Short Range Outlook And Medium Term Forecast, 37. IISI Annual Conference 6.10.2003, Chicago. www.worldsteel.org/media/docs/iisi37_sro.pdf (Zugriff am 16.8.2004).

Handelsblatt vom 13.9.2004: Begehrte Partner

Handelsblatt vom 30.7.2004: „Wir sind uns einig wie eine maritime EADS aussehen soll". Der Chef der zweitgrößten europäischen Marinewerft über Fusionspläne in Frankreich und die Zukunft des Marineschiffbaus in Europa.

IG Metall – Bezirk Küste (2004): Schiffbaunation China. Mit aller Macht nach vorn, Hamburg.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2004): Container and General Cargo Fleet: Development, Supply/Demand Patterns and World Container Port Developement, in: SSMR, June 2004, Bremen.

Lemper, Burkhard (2003): Containerschifffahrt und Welthandel – eine „Symbiose", Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremerhaven.

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004a): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2003, IAW-Arbeitspapier Nr.4, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft.

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004b): Schiffbau in Deutschland und Polen, unveröff. Manuskript, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft.

NDR Info (2004): Streitkräfte und Strategien vom 4.9.2004.

Poten&Partners (2004): Ship Prices Rise: Will Rates Make u the Difference?, 16.4.2004, New York et al.

R.S. Platou (2004):Shipbuilding prices rose due to soaring demand; http://www.platou.com/servlet/com.sti.portal.rapport.BrowseFileDownload?id=Tue+Feb+24+10%3A06%3A24+CET+2004PEP (Zugriff am 2.9.2004)

Stopford Martin (2004): World Shipbuilding 2004, Advance Press conference SMM 2004, Hamburg 25.5.2004, www.hamburg-messe.de/presse/presse_smm/stopford_en.htm (Zugriff am 16.9.2004)

The European Community (2003): Shipbuilding Market Monitoring – Phase 5, Third monthly report, December 2003, Brüssel.

VSM-Verband für Schiffbau und Meerstechnik (2003): Jahresbericht 2002, Hamburg.

VSM-Verband für Schiffbau und Meerstechnik (2003): Jahresbericht 2003, Hamburg.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES IAW

- INSTITUT ARBEIT UND WIRTSCHAFT -

Arbeitspapiere

ISSN-Nr.: 1610-9325

Nr. 1

Temme, Th.; Warsewa, G. (2002): Vom Quick-Shop zum Click-Shop? Modernisierung des lokalen Einzelhandels durch Lieferdienste und E-Commerce (€ 3,00)

Nr. 2

Lang, W.; Hickel, R. (2003): Sanierungshilfen des Bundes durch Teilentschuldung 1994 bis 2004 (€ 3,00)

Nr. 3

Tholen, J.; Czíria, L.; Hemmer, E.; Mansfeldová, Z.; Sharman, E. (2003): EU-Enlargement and Labour Relations - New Trends in Poland, Czech and Slowak Republic (€ 5,00)

Nr. 4

Ludwig, Th.; Tholen, J. (2004): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003 (€ 3,00)

Nr. 5

Holtrup, A.; Mehlis, P. (2004): Arbeitsbeziehungen im Wandel. Theoretischer Rahmen und Modell zur empirischen Analyse neuer Formen der Regulierung von Arbeit (€ 3,00)

Nr. 6

Mehlis, P.; Spitzley, H. (2004): Arbeitszeiten und Arbeitsformen in High-Tech-Unternehmen der "new economy". Konzept einer empirischen Untersuchung zur Analyse neuer Regulierungsmuster von Arbeit (€ 3,00)

Nr. 7

Warsewa, G. (2004): Stadtgestaltung durch Zeitpolitik. Experimente und Ergebnisse im Projekt ‚Bremen 2030 – eine zeitbewusste Stadt' (€ 3,00)

Nr. 8

Holtrup, A. (2004): Die Regulierung von Arbeit aus der Sicht von Beschäftigten. Der konzeptionelle Rahmen für die empirische Untersuchung der subjektiven Relevanz von Arbeitsregulierung. (€ 3,00)

Forschungsberichte

Nr. 1

Wefer, G.; Warsewa, G.; Söffler, D. (2003): Entwicklungspotentiale und –optionen der bremischen Wissenschaftslandschaft (€ 3,00) ISBN: 3-88722-585-6

Nr. 2

Richter, G.; Prigge, R. (2003): Interessenvertretung in der Reformflaute. Kommunale Rahmenbedingungen, Krise der Verwaltungsmodernisierung und neue Herausforderungen für Personalräte (€ 5,00) ISBN: 3-88722-587-2

Nr. 3

Tholen, J.; Schekerka, H. (2003): Arbeitsplatz- und Beschäftigungseffekte in der Luft- und Raumfahrtindustrie und verwandten Bereichen in der Region Bremen (€ 3,00) ISBN: 3-88722-588-0

Nr. 4

Heisig, U.; Schleibaum, J. (2004): Von der Meldestelle zum Bürger Service Center Horn-Lehe. Mehr Servicequalität durch innovative Arbeitsorganisation (€ 3,00) ISBN 3-88722-589-9

Nr. 5

Lang, W. (Hrsg.) (2004): Bremen. 100 Tage nach der Wahl. Dokumentation der Tagung am 5. September 2003 am Institut Arbeit und Wirtschaft. (€ 3,00) ISBN: 3-88722-597-x

Nr. 6

Heisig, U., Ludwig, Th. (2004): Regulierte Selbstorganisation. Arbeitssituationen und Arbeitsorientierungen von Wissensarbeitern in einem High-Tech Unternehmen (€ 3,00) ISBN: 3-88722-611-9

Nr. 7

Ludwig, Th., Tholen, J. (2004): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse einer Betriebsrätebefragung im September 2004 (€ 3,00) ISBN: 3-88722-626-7