

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 44. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. Mai 2007, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Rother (SPD)

i.V. von Anette Langner

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Dr. Heiner Garg (FDP)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Jürgen Feddersen (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:

Seite

1. Informationen durch Herrn Dirk Lindenau, Lindenau-Werft, über die aktuelle Situation der Schiffbauindustrie in Deutschland

2. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 16/1276

3. Bahnhöfe Büchen und Lauenburg

Antrag des Abg. Heiner Garg (FDP)
Umdruck 16/1936

4. Verschiedenes

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Informationen durch Herrn Dirk Lindenau, Lindenau-Werft, über die aktuelle Situation der Schiffbauindustrie in Deutschland

Herr Lindenau von der LINDENAU GmbH Schiffswerft und Maschinenfabrik und Herr Lundt vom Verband für Schiffbau & Meerestechnik informieren den Ausschuss über die aktuelle Situation der Schiffbauindustrie in Deutschland. Dabei bilden Schwerpunkte die Umsätze deutscher Werften im Marineschiffbau, im Binnenschiffbau, im Seeschiffsneubau, im Bereich Reparatur und Umbau sowie sonstige Fertigungen, die Zahl der Beschäftigten im deutschen Schiffbau, einschließlich Handelsschiffbau, Marineschiffbau, Reparatur-/Umbau, Boots-, Yacht- und Binnenschiffbau, die regionale Verteilung der deutschen Schiffbauzulieferindustrie und die Stellung der deutschen Schiffbauindustrie auf dem Weltmarkt. Der folienunterstützte Vortrag ist dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.

In der folgenden kurzen Aussprache bekräftigen die Ausschussmitglieder ihre Absicht, im Jahr 2008 an der Schiffbaumesse in Hamburg teilzunehmen. Herr Lundt vom VSM wird den Ausschuss rechtzeitig über den Termin dieser Messe informieren.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 16/1276

(überwiesen am 22. März 2007)

Vor dem Hintergrund der zu der Vorlage bereits am 18. April d. J. geführten Diskussion und den nunmehr vorliegenden Stellungnahmen zum Gesetzentwurf und zum Verordnungsentwurf, die vom MWV im Rahmen einer Anhörung angefordert wurden, beschließt der Ausschuss nach kurzer Diskussion mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der FDP, dem Landtag zu empfehlen, den Gesetzentwurf Drucksache 16/1276 unverändert anzunehmen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bahnhöfe Büchen und Lauenburg

Antrag des Abg. Dr. Heiner Garg (FDP)
Umdruck 16/1936

hierzu: Umdruck 16/2025

Auf Antrag von Abg. Dr. Garg, Umdruck 16/1936, stellt RL in Himstedt die Situation bei den Bahnhöfen in Büchen und in Lauenburg dar. Ihre Ausführungen liegen mit Umdruck 16/2025 schriftlich vor.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung,

Verschiedenes

teilt der Vorsitzende, Abg. Arp, den Ausschussmitgliedern mit, dass für die Gespräche mit der DB AG am Rande von Plenartagungen für 2007 der 6. Juni, 13:15 Uhr, und der 22. November, 13:15 Uhr, vereinbart worden seien.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 12:25 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

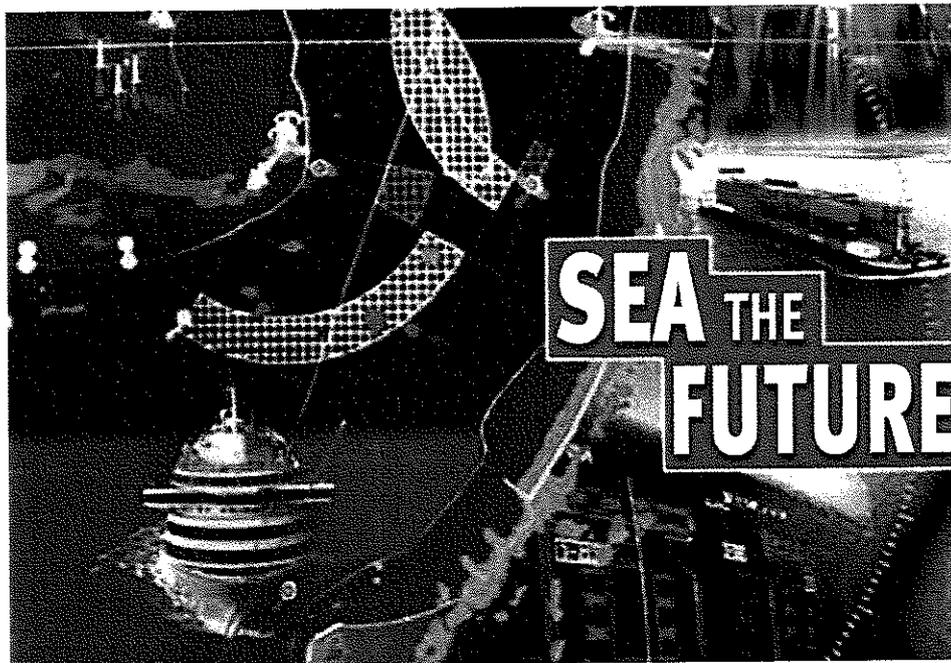
gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

LeaderSHIP Deutschland – Maritimes Bündnis für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung



**Ablaufplan und Inhalte für die VSM-Vertreter
im Rahmen der Hochrangigen Arbeitsgruppe (HAG)
(Stand: 22. November 2006)**

Inhalt

EINLEITUNG (Herr Kennemann)	3
Verhandlungsposition Rolle I – KOOPERATION, STRUKTUR / STEUERN, FINANZEN (Herr Kennemann).....	6
A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:	6
I. Zukunftsfähige Branchenstrukturen erreichen / Kooperation intensivieren durch gemeinsame Akquisition und Beschaffung.....	6
<u>ANGEBOT:</u> <u>Ausbau der horizontalen Kooperation</u>	6
<u>ANGEBOT:</u> <u>Stärkung der vertikalen Kooperation</u>	7
B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:.....	8
II. Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern	8
<u>FORDERUNG:</u> <u>Realisierung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Systems</u>	8
<u>FORDERUNG:</u> <u>Möglichkeit zur pauschalierten Bildung von Garantierückstellungen in Höhe von 2% der Umsätze</u> ..	8
<u>FORDERUNG:</u> <u>Branchengerechte Anwendung der Versicherungsteuer auf Reparaturen und Neubauten</u>	9
<u>FORDERUNG:</u> <u>Fortführung und Verbesserung des Systems der Landesbürgschaften</u>	10
Verhandlungsposition Rolle II - INNOVATIONEN STÄRKEN (Herr Lindenau)	11
A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:	11
<u>ANGEBOT:</u> <u>Erhöhung der FuE-Aufwendungen der Schiffbauindustrie im Rahmen der</u> <u>High-Tech-Strategie Deutschland</u>	11
<u>ANGEBOT:</u> <u>Die Schiffbauindustrie wird bei Wegfall der bedingten Rückzahlbarkeit nach Feststellung des</u> <u>Innovationserfolges die Zuschussbeträge reinvestieren</u>	11
<u>ANGEBOT:</u> <u>Steigerung der Investitionen in das Anlagevermögen</u>	12
B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:.....	13
<u>FORDERUNG:</u> <u>Vermeidung innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen durch Verzicht auf die bedingte</u> <u>Rückzahlbarkeit bei der Förderung der Produkt- und Prozessinnovation</u>	13
<u>FORDERUNG:</u> <u>Maßnahmen zum verbesserten Schutz geistigen Eigentums</u>	14
Verhandlungsposition Rolle III – KOMPETENZ ERHALTEN (Herr Schmelzle).....	15
A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:	15
<u>ANGEBOT:</u> <u>Weiterer Ausbau der Ingenieurkapazität durch Erhöhung der Ingenieur-Quote auf den Werften</u> <u>von derzeit ca. 13 % auf etwa [15] % bis 2010</u>	15
<u>ANGEBOT:</u> <u>Schaffung von [100], [max. 120] zusätzlichen Ausbildungsplätzen bis 2008</u>	15
<u>ANGEBOT:</u> <u>Ausbau von Ausbildungsplätzen im Rahmen von dualen Studienmodellen</u>	16
B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:.....	17
<u>FORDERUNG:</u> <u>Verbesserte Rahmenbedingungen für eine intensivierte industrielle Ausbildung</u>	17
<u>FORDERUNG:</u> <u>Verbesserung der Ausbildungsfähigkeit der Schulabgänger vorzugsweise durch</u> <u>innerschulische Maßnahmen</u>	17
<u>FORDERUNG:</u> <u>Erhalt des Qualifikationsniveaus für Ingenieure durch industriegerechte Implementierung des</u> <u>Bachelor- und Master-Systems in der maritimen deutschen Hochschullandschaft</u>	17
<u>FORDERUNG:</u> <u>Erhalt der schiffstechnischen Hochschulstandorte und Ausbau der Hochschulkapazitäten</u>	18

EINLEITUNG (Herr Kennemann)

Den Schiffbaustandort stärken – LeaderSHIP Deutschland

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin,
sehr geehrter Herr Minister Dr. Ebnet
sehr geehrter Herr Senator Kastendiek
Sehr geehrter Herr Abgeordneter Kröning,
sehr geehrter Herr Abgeordneter Rehberg
sehr geehrte Frau Blankau,
sehr geehrte Damen und Herren,

betrachtet man die aktuelle Situation im deutschen Schiffbau könnte man den Eindruck gewinnen, es bestehen keine Probleme. Das stetige Wachstum der Weltwirtschaft führte zu einer erfreulichen Nachfrage nach Schiffsraum und erreichte weltweit neue Höchststände. Von dieser Entwicklung konnte auch die deutsche Schiffbauindustrie erheblich profitieren.

Insbesondere das Jahr 2005 war für die maritime Industrie in Deutschland ein gutes Jahr und auch die Entwicklung in 2006 ist erfreulich. Zum **30.09.06** konnten die deutschen Werften einen Auftragsbestand von **236 Schiffe im Wert von 12,9 Mrd. €** verbuchen. Dieses bedeutet rein rechnerisch eine Beschäftigung auf den Werften für die nächsten 4 Jahre. Dank dieser Entwicklung konnte Deutschland seine führende Rolle in Europa und weltweit den Platz 4 behaupten.

Daneben kann die Schiffbauzulieferindustrie ebenfalls mit Rekordzahlen aufwarten. Gemessen am Umsatz (ca. 9 Mrd. €) liegt sie auf Platz 2 hinter Japan, gemessen am Export liegt sie sogar an 1. Stelle.

Mit dieser erfreulichen Entwicklung sowohl auf den Werften als auch in der Zulieferindustrie ergibt sich eine stabile Entwicklung bei den Beschäftigten.

Insgesamt bieten Werften und die Zulieferer über 100.000 Arbeitsplätze, was die Bedeutung der Schiffbauindustrie innerhalb des maritimen Clusters unterstreicht.

Bei diesen Vorzeichen könnte man meinen, das aktuelle Konjunktur-Hoch würde den Unternehmen nach dürrer Jahren eine sprudelnde Einnahmequelle und beachtliche Gewinne beschere. Richtig daran ist, dass die Preise für Schiffsneubauten aufgrund der starken Nachfrage gestiegen sind. Allerdings wurden diese Mehreinnahmen durch gestiegene Kosten für Material und Ausrüstung konsumiert. In einigen Fällen kam es sogar zu Versorgungsengpässen. Teilweise konnten Kundenwünsche nicht erfüllt werden, weil z.B. die Hauptmaschine nicht zu dem gewünschten Zeitpunkt geliefert werden konnte. Aufgrund dieser Entwicklung konnten die Werften ihre Ertragslage nicht in dem entschiedenen Maße verbessern, wie dieses im Hinblick auf die notwendigen Investitionsmaßnahmen angezeigt wäre.

Mit China, Vietnam und den Philippinen agieren weitere neue Mitbewerber auf dem internationalen Markt, die sich massiver staatlicher Unterstützung erfreuen. Insbesondere in diesen Ländern entstehen neue Werftkapazitäten, die mit Hochdruck in den Markt drängen. Dennoch sind die deutschen Werften optimistisch, dem steigenden Wettbewerbsdruck auch in Zukunft mit ihrer Spitzentechnologie und den innovativen Zulieferern sowie ihren kreativen Mitarbeitern begegnen zu können. Sie benötigen aber Rahmenbedingungen, die ihnen die Erwirtschaftung der notwendigen liquiden Mittel für Investitionen ermöglichen.

Aus diesen Grund hat die Schiffbauindustrie die im Frühjahr 2005 veröffentlichte Studie von PwC nicht nur ausdrücklich begrüßt, sondern die dort genannten Handlungsempfehlungen aufgegriffen. Im Rahmen der von der Industrie ins Leben gerufenen Initiative „LeaderSHIP Deutschland“ arbeiten und arbeiten **ca. 100 Fachleute von Werften und Zulieferern in 12 Arbeitsgruppen** an der gemeinsamen Umsetzung der Handlungsempfehlun-

gen. Über den Fortschritt dieser Arbeit haben wir regelmäßig in den sog. „Ziethen“ Gesprächen diskutiert, so dass ich im Hinblick auf den engen zeitlichen Rahmen heute nicht darüber berichten möchte.

Die deutsche Schiffbauindustrie ist bereit, sich den wirtschaftlichen Herausforderungen, die sich in dieser globalisierten Industrie ergeben, zu stellen. Und dies nicht nur, weil sich die Werften und Zulieferer ihrer besonderen Verantwortung als Arbeitgeber in zumeist strukturschwachen Regionen bewusst sind, sondern weil sie sich dank ihrer **Innovationskraft als Zukunftsbranche** verstehen.

Allerdings benennt die Studie auch einige Handlungsfelder in denen die Schiffbaubranche bei der Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen auf die Mitwirkung **des Sozialpartners und der Politik** angewiesen ist. Deshalb sind wir dankbar, dass wir heute die Gelegenheit haben, über einige, ausgewählte Themen zu sprechen. Wenn es uns heute gelingen sollte, einen Konsens zur Lösung der heute anstehenden Themen zu erreichen, wäre ein erster Schritt zugunsten der Schiffbauindustrie getan, der ihrer Bedeutung für Wachstum, Beschäftigung und Innovation in Deutschland gerecht wird.

Vielen Dank.

A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:

I. Zukunftsfähige Branchenstrukturen erreichen / Kooperation intensivieren durch gemeinsame Akquisition und Beschaffung

ANGEBOT: Ausbau der horizontalen Kooperation

STATEMENT: „Der Ausbau der horizontalen Kooperation zwischen Werften hat durch gesellschaftsrechtliche Verbindungen dazu geführt, dass bereits aus 39 eigenständigen Werften in 2001 bis heute 27 Werften/Werftgruppen entstanden sind. Diese Konzentration bietet die Möglichkeit zur Realisierung von Einsparungspotenzialen z.B. durch verstärkte Standardisierung/ Modularisierung und Arbeitsteilung.“

Die horizontale Kooperation nicht verbundener Unternehmen konzentriert sich im Rahmen der „LeaderSHIP Deutschland Initiative“ auf die Bereiche „Gemeinsame Beschaffung“, „Aktive Akquisition“ sowie „Personal“.

Die für den Bereich der „Gemeinsamen Beschaffung“ im PwC-Gutachten vorgesehenen Kostenvorteile von 1,7 – 3,7 % ließen sich bisher trotz Identifizierung von Bündelungseffekten nicht realisieren. Ursächlich hierfür waren die nach Veröffentlichung der Studie stark angestiegene Preise für Stahl, Hauptmaschinen, aber auch für Kupfer, Titan, Die Arbeit dieser Gruppe konzentriert sich daher vorerst auf die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Materialien und Komponenten.

Bei der „Aktiven Akquisition“ haben sich Mitgliedsunternehmen gegenüber ausländischen Botschaftsvertretern im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung im Auswärtigen Amt präsentiert. Darüber hinaus wurden auf der SMM mittels eines gemeinsam organisierten Messerundgangs mit Diplomaten diese neuen Kontakte vertieft. Angestrebt wird die Erstellung von Potenzialanalysen bezüglich der Erschließung von Zukunftsmärkten.

Die Kooperationsaktivitäten umfassten auch die Erarbeitung eines Konzepts zur Sicherung von qualifiziertem **Personal**. Dieses Ziel erscheint mittels eines Arbeitskräftepools, der die Mitarbeiter auch in Zeiten von Beschäftigungsschwankungen in der Schiffbaubranche halten soll, mittelfristig realisierbar. “

ANGEBOT: Stärkung der vertikalen Kooperation

STATEMENT: *„Die vertikale Kooperation wurde als geeignetes Kosteneinsparungspotenzial im Produktionsprozess z. B. durch die Entwicklung neuer Produktionstechnologien, Minimierung von Schnittstellenproblemen, identifiziert, wodurch in der Vergangenheit schon erhebliche Modernisierungsfortschritte erzielt werden konnten (z.B.: Kooperation bei Passagierkabinenproduktion Meyer-Werft/Kaefer...).*

Es wurden ein Musterkooperationsvertrag und ein Leitfaden entwickelt, um die Bereitschaft zur vertikalen Kooperation zu fördern. Im Leitfaden werden Rahmenbedingungen geregelt, z. B. zu den Bereichen Know-how-Schutz / Transfer, Kosten- und Risikoverteilung, Haftungsfragen oder auch Formulierung modularer Produktstandards. Ein Treffen zwischen den Arbeitsgruppen „Vertikale Kooperation“ und „Gemeinsame Beschaffung“ im Frühjahr 2007 soll bei der Identifizierung weiterer möglicher Kooperationsziele helfen.“

B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:

II. Finanzielle und steuerliche Rahmenbedingungen verbessern

FORDERUNG: Realisierung eines wettbewerbsfähigen CIRR-Systems

STATEMENT: „Die Bundesregierung hat die von der EU-Kommission ermöglichten nationalen Gestaltungsfreiräume zur Umsetzung des OECD-CIRR-Systems (Commercial Interest Reference Rate) noch nicht ausreichend genutzt.“

Mit der CIRR-Richtlinie aus dem Jahr 2004 haben die deutschen Werften die grundsätzliche Möglichkeit erhalten, Schiffsfinanzierungen zum CIRR-Satz anzubieten. Um ein wettbewerbsfähiges CIRR-Modell auch in Deutschland zukünftig anbieten zu können, sollten folgende Punkte aus der Sicht der Industrie berücksichtigt werden:

- Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel, mit Beginn 2008 40 Mio. € (Quelle: KfW), später bedarfsgerechte Aufstockung,
- Streichung der „Deckelung“, derzeit ist der Zinsausgleich auf 4 % begrenzt,
- Ausgestaltung des Zinsausgleichsystems als ein sich selbst tragendes Gewährleistungsinstrument und nicht als Zuwendung.

Aus Sicht der Industrie besteht in der CIRR Frage dringender Handlungsbedarf, da mittlerweile Werften in Südkorea und China, aber auch in anderen europäischen Ländern, mit der Möglichkeit einer Finanzierung auf CIRR-Basis werben und zum Teil solche Finanzierungen ohne eine Begrenzung des Zinsausgleichs anbieten. So war ein auf CIRR basierendes innovatives Finanzierungsmodell der China Export-Import Bank (CEXIM) ausschlaggebend für eine deutsche Auftragsvergabe für acht Containerschiffe und sechs Tanker im Wert von 620 Mio. US \$ an eine chinesische Werft, wobei die Auftragsunterzeichnung in Anwesenheit der Bundeskanzlerin und des Bundeswirtschaftsministers erfolgte.“

Hinweis:

Gegenüber der Finanzierung mittels eines Marktzinses bietet eine Finanzierung über CIRR im beiliegenden Rechenbeispiel einen Kostenvorteil in einer Größenordnung von 10 % des Schiffspreises (s. Anlage).

FORDERUNG: Möglichkeit zur pauschalierten Bildung von Garantierückstellungen in Höhe von 2% der Umsätze

STATEMENT: „Um dem hohen technischen Risiko bei Schiffbauaufträgen in Form von Gewährleistungsansprüchen gerecht zu werden, sollte über eine erweiterte Möglichkeit zur Bildung von Garantierückstellungen nachgedacht werden. Von der Finanzverwaltung wird bei Pauschalrückstellungen jedoch ein sehr strenger Maßstab an den Nachweis der Erforderlichkeit gestellt. Vorgeschlagen wird daher die Möglichkeit einer Pauschalrückstellung ohne entsprechenden Nachweis in Höhe von 2% der Umsätze. Die Regelung sollte auf Kleinserien bzw. größere Einzelprojekte beschränkt sein.“

Hinweise:

Das Bundesfinanzministerium widerspricht dieser Auffassung. Zwar könnten bei Serien- und Massenprodukten Garantieverpflichtungen branchenspezifisch geprüft und Rückstellungen gebildet werden, nicht aber bei Kleinserien und Großprojekten. Gerade bei Großprojekten ergeben sich aus der Sicht des BMF besondere individuelle Risiken deren pauschale Betrachtung nicht den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Buchführung entsprechen würde.

Das BMF übersieht leider, dass es sich bei dem hier getätigten Vorschlag nicht um einen Steuererlass handelt, sondern um eine Stundung. Nach Ablauf der Garantielaufzeit sind die Rückstellungen aufzulösen und zu versteuern.“

FORDERUNG: Branchengerechte Anwendung der Versicherungsteuer auf Reparaturen und Neubauten

STATEMENT: „Vor dem Hintergrund des Haushaltsbegleitgesetzes 2006, das den allgemeinen Versicherungssteuersatz von 16 auf 19 % und den Steuersatz für die Seekaskoversicherung von 2 auf 3 % erhöht, verschärft sich die Ungleichbehandlung deutscher Werften gegenüber ausländischen Konkurrenten, da im Ausland ähnliche Versicherungssteuersätze wie in Deutschland gar nicht oder nicht in dieser Höhe existieren.

Dem Versicherungsteuergesetz (VerStG) lassen sich zwei wesentliche Tatbestandsmerkmale entnehmen, die Voraussetzung für die Besteuerung im Inland sind (§ 1 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2):

- es muss sich um ein „Fahrzeug“ handeln,
- das im Geltungsbereich des Gesetzes in ein amtliches Register einzutragen ist.

Bei einer Reparatur oder einem Umbau findet das deutsche Recht keine Anwendung, da das Schiff bereits in einem ausländischen Register eingetragen ist, so dass für die Versicherungsteuer der ausländische Registerstaat maßgeblich ist. Es ist kein sachlicher Grund ersichtlich, warum Reparaturen und Neubauten unterschiedlich behandelt werden.

Schiffsneubauten sind als Schiffe „Fahrzeuge“ im Sinne des VerStG und unterliegen, sofern sie in einem ausländischen Register eingetragen sind, nicht dem deutschen VerStG.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass das Schiff während der Bauphase der deutschen Versicherungsteuer unterliegt, kann dieses aber nur bis zum Stapellauf / Aufschwimmen des Schiffskörpers gelten. Nach diesem Zeitpunkt müsste vielmehr der ermäßigte Steuersatz für Seeschiffskaskoversicherungen in Höhe von 3 % zur Anwendung kommen (§ 6 Abs. 2 Nr. 5 VerStG), da es sich zumindest ab diesem Zeitpunkt um ein Schiff handelt.“

Hinweis:

Für die Anwendung des verminderten Steuersatzes von 3 % spricht im Übrigen auch die Auffassung des Bundesfinanzministeriums, das in einem Brief an den VSM, die Beibehaltung des verminderten Steuersatzes für Seeschiffskaskoversicherungen als einen Beitrag für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus bezeichnet hat. Zudem ist kein sachlicher Grund ersichtlich, die Auslegung des Begriffs „Seeschiff“ im Versicherungssteuerrecht nicht an die Auslegung im Umsatzsteuerrecht anzulehnen.

FORDERUNG: Fortführung und Verbesserung des Systems der Landesbürgschaften

STATEMENT: *„Die deutsche Schiffbauindustrie begrüßt die Verlängerungs-
genehmigung der EU-Kommission für das System der Landesbürgschaften. Dieses
System hat sich bewährt und ist für die mittelständisch geprägte Schiffbaubranche
ein unverzichtbares Finanzierungsinstrument. Gleichwohl gilt es weiterhin, das
System der Landesbürgschaften zu verbessern. Insbesondere im Hinblick auf die
Kosten hat sich gezeigt, dass die jährlichen Gebühren von 0,8 bis 1,5 % im inter-
nationalen Vergleich relativ hoch sind. Hier wäre eine Absenkung anzustreben.“*

Exkurs:

Der auf EU-Ebene im Rahmen der Initiative „LeaderSHIP 2015“ diskutierte Garantiefonds kann das Sys-
tem der Landesbürgschaften nicht ersetzen und kann im Hinblick auf die Initiative "LeaderSHIP Deutsch-
land" nur als zusätzliches Instrument gewertet werden.

A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:

ANGEBOT: Erhöhung der FuE-Aufwendungen der Schiffbauindustrie im Rahmen der High-Tech-Strategie Deutschland

STATEMENT: *„Die Aufnahme von Schiffbau und Meerestechnik als strategische Branchen in die Forschungsförderung im Rahmen der „High-Tech-Strategie Deutschland“ war in Anbetracht der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser Industrie richtig. Die Industrie wird sich mit der Erhöhung ihrer FuE-Aufwendungen beteiligen, um das Ziel, FuE-Investitionen in Höhe von rund 120 Mio. € bis 2009 zu erreichen. Wenn es zudem gelingt, auch die Effizienz der Förderinstrumente weiter verbessert wird, kann im Zusammenwirken mit der Innovationsförderung eine hohe Wettbewerbswirksamkeit von FuE-Förderprogrammen erreicht werden.“*

Hinweis:

Die Industriebeteiligung (insbesondere der Werften) ist verbesserungswürdig. Unter Einschluss der Klassen, Versuchsanstalten beläuft es sich auf 50% der Fördermittel im Zeitraum 2000-2005; der Werftanteil ist dabei fallend auf ca. 10%.

ANGEBOT: Die Schiffbauindustrie wird bei Wegfall der bedingten Rückzahlbarkeit nach Feststellung des Innovationserfolges die Zuschussbeträge reinvestieren

STATEMENT: *„Die deutsche Schiffbauindustrie begrüßt die neuen Fördermöglichkeiten für Innovationen, die die Umsetzung der Mittel in die Typschiffentwicklung und in die Prozessinnovation ermöglicht. Nunmehr gilt es aber die deutsche Umsetzung der Innovationsförderung an den europäischen Rahmen und an die Praxis anderer europäischer Schiffbauländer anzupassen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.*

Insbesondere die bedingte Rückzahlbarkeit sowie die Auftragsbindung stellen weiterhin entscheidende Zugangshemmnisse dar. Wenn diese Hindernisse entfallen, werden die Werften in die Lage versetzt, die Innovationserfolge zu reinvestieren und ein angemessenes Verhältnis zwischen effektiver Förderquote und administrativem Aufwand hergestellt“.

Hinweise:

Ohne die signifikante Verbesserung der wirtschaftlichen Situation (Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage) der Werften kann bezweifelt werden, dass die Unternehmen die notwendigen FEI-Eigenmittel aufbringen können. Eine nachhaltige Intensivierung der Investitions- und FEI-Tätigkeit erfordert flankierende Verbesserungen der finanziellen Rahmenbedingungen (z.B. die schiffbaubezogene Korrektur der Mindestbesteuerung, schiffbauindustriegerechte Gestaltung der Unternehmenssteuerreform). Daher stellen die unter B. geforderten Verbesserungen der FEI-Förderung allein kein hinreichendes Maßnahmenpaket zur Stimulierung der Innovationstätigkeit dar.

Aktuell sind für den Zeitraum 2005–09 46 Vorhaben vorgesehen, von denen bereits 32 beantragt und 14 bewilligt worden sind (Stand: 1.HJ 2006). Diese Projekte beinhalten förderfähige, innovative Investitionen in Höhe von ca. 380 Mio. € (= ca. 75 Mio. € Fördermittel).

ANGEBOT: Steigerung der Investitionen in das Anlagevermögen

STATEMENT: *„Zur nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie sind die Investitionen zu erhöhen. Die Industrie wird auch auf diesem Gebiet handeln, benötigt aber auch Rahmenbedingungen, die eine Erwirtschaftung der notwendigen finanziellen Mittel ermöglichen. Insofern hängt die Höhe auch von den erzielten Ergebnissen ab und ist zu einem späteren Zeitpunkt zu konkretisieren.“*

Hinweis:

Gemeint sind Ersatz- und Neuinvestitionen ohne FEI-Aufwendungen. Das Investitionspotenzial der Werften liegt laut der PwC-Folgestudie mit 550 Mio. € (für Zeitraum 2006 bis 2009) deutlich unterhalb des notwendigen Investitionsbedarfs (ca. 1.300 Mio. €).

B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:

FORDERUNG: Vermeidung innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen durch Verzicht auf die bedingte Rückzahlbarkeit bei der Förderung der Produkt- und Prozessinnovation

STATEMENT: „Da es bei Innovationsförderprogrammen im Ausland keine bedingte Rückzahlbarkeit gibt, liegt eine Ungleichbehandlung der deutschen Werften vor, die durch Streichung der Rückzahlbarkeit beseitigt werden muss.“

Hinweis:

Rückfallposition wäre der Verzicht auf die Rückzahlbarkeit nur bei Prozessinnovationen

FORDERUNG: Verlässliche Budgetierung mit wettbewerbsfähigen FuE-Förderquoten

STATEMENT: „Aus Sicht der Schiffbauindustrie soll auch im Rahmen der FuE-Förderung der vorhandene Rechtsrahmen der EU in Deutschland genutzt werden. D.h., alle zulässigen Boni, insbesondere der 15% Bonus für die Verwirklichung von Zielen des Rahmenprogramms, sollten gewährt werden, um attraktive und wettbewerbsfähige Förderquoten zu erreichen.“

Weitere Diskussionsbeiträge:

„Es ist bekannt, dass die Mittel des FuE-Förderprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ nicht vollständig abgerufen worden sind. Schlechter Mittelabfluss und geringe Industriebeteiligung sind nicht gleichbedeutend mit mangelnder Innovationsfähigkeit, sondern beruhen auf vielen Faktoren, z.B. haushaltsrechtlichen und administrativen Randbedingungen, die insbesondere das FuE-Förderprogramm wenig industriegerecht machen.“

„Der schlechte Mittelabfluss ist nicht schiffbauspezifisch. Die Daten zur High-Tech-Strategie Deutschland zeigen, dass nur wenige spezielle Technologiebereiche (Luftfahrt und Biotechnologie) besser, die meisten sogar schlechter „performen“ als die Maritimen Technologien. Vor diesem Hintergrund sollte eine Überprüfung des Förderungssystems stattfinden, um dieses an die Bedürfnisse der Industrie anzupassen.“

Hinweise:

Laut EU-Rechtsrahmen sind maximale Förderquoten von 50 % bzw. 75 % zulässig für vorwettbewerbliche Entwicklung bzw. industrielle Forschung.

Aktuell (Stand: 3.Q 2006) liegt der Mittelabruf bei den Maritimen Technologien im Rahmen der High-Tech-Strategie Deutschland bei 55 %.

FORDERUNG: Maßnahmen zum verbesserten Schutz geistigen Eigentums

STATEMENT: *„Wie auch für andere Branchen ist für den Schiffbau die Schaffung internationaler und bilateraler Regeln zum Schutz geistigen Eigentums notwendig.“*

Vor diesem Hintergrund ist es bedauerlich, dass im Rahmen von öffentlich geförderten Programmen der internationalen FuE-Kooperation die Gefahr von schiffbaulichem Know-how Abfluss in Konkurrenzländer entsteht. Um dieses zu vermeiden, bedarf es einer schiffbaupolitischen Bewertung dieser Programme.“

Hinweis:

Beispiele hierfür sind das „Euro-Asia Maritime Network“ (EAMARNET) im Rahmen des Asia Link Programme des EuroAid Co-operation Office der EU, das Vorhaben „CHINLAS – Qualifizierung von chinesischen Schiffbaustahlorten für das Laserstrahlschweißen“ im Rahmen der BMBF-Initiative „Internationale Kooperation“ oder Projektskizzen zum „Forschungsmarketing Südkorea“.

A. ANGEBOTE DER INDUSTRIE:

ANGEBOT: Weiterer Ausbau der Ingenieurkapazität durch Erhöhung der Ingenieur-Quote auf den Werften von derzeit ca. 13 % auf etwa [15] % bis 2010

STATEMENT: *„Die wissensbasierte Produktionsweise deutscher Werften erfordert qualifizierte Mitarbeiter, Facharbeiter wie Ingenieure. Um den technologischen Vorsprung und die hohe Innovationstätigkeit der Branche zu erhalten, verpflichtet sich die Schiffbauindustrie, den Ingenieuranteil signifikant zu steigern.“*

Hinweise:

Trotz Formulierung als Quote wird ein wirklicher Aufbau der Ingenieurkapazität angestrebt und nicht ein Abbau gewerblicher Arbeitsplätze.

Der Ingenieuranteil an der Gesamtbelegschaft der Werften hat sich in den letzten 20 Jahren fast vervierfacht. Aktuelle VSM-Prognosen belegen weiterhin einen strukturell bedingten, steigenden Ingenieurbedarf des Schiffbaus.

In der deutschen Schiffbauindustrie sind gut 22% der Werftingenieure 55 Jahre oder älter und sind somit sehr wahrscheinlich in den nächsten 10 Jahren zu ersetzen. Beim demographisch bedingten Nachwuchsbedarf ist bei den Abschlüssen eine Bedarfsverlagerung von FH hin zu TU-Abschlüssen zu verzeichnen.

Unabhängig von einem zurzeit auch konjunkturell hohen Ingenieurbedarf aller Fachrichtungen stehen für den Zeitraum bis 2010 der hohen Nachfrage an Jungingenieuren stagnierende Absolventenzahlen gegenüber. Der Nachwuchsbedarf der Branche übersteigt in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik (ca. 130 p.a.) deutlich das Angebot an Absolventen (ca. 70 p.a.). Sparmaßnahmen an den Hochschulen verschärfen die Situation zunehmend.

ANGEBOT: Schaffung von [100], [max. 120] zusätzlichen Ausbildungsplätzen bis 2008

STATEMENT: *„Im Gegensatz zu anderen Industriezweigen betreibt die Schiffbauindustrie eine intensive gewerbliche und kaufmännische Ausbildung in mehr als 20 Berufen. Die Ausbildungsquote übersteigt schon jetzt den eigenen Nachwuchsbedarf. Im Zuge dieser Verhandlungen und um auch anderen jungen Menschen eine berufliche Perspektive zu geben, würde sich die Schiffbauindustrie dazu verpflichten, weitere Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen.“*

Hinweise:

Lt. VSM-Umfrage in Aussicht gestellte zusätzliche Ausbildungsplätze: 160, gleichwohl bleibt die genaue Festlegung einem späteren Zeitpunkt vorbehalten)

ANGEBOT: Ausbau von Ausbildungsplätzen im Rahmen von dualen Studienmodellen

STATEMENT: *„Um den Bedarf an Ingenieuren zu decken, verpflichtet sich die Industrie zum Ausbau ihrer Kapazitäten zur Ausbildung im sog. dualen Studienmodell.“*

Hinweise:

Laut einer aktuellen Umfrage wurden mit Stand 31.12.05 54 Auszubildende in sog. dualen Studiengängen ausgebildet. Für die das Jahr 2006 planten die Unternehmen weitere 31 neue Ausbildungsverhältnisse zu schließen. Die tatsächliche Zahl dürfte noch höher liegen, da sich nicht alle Unternehmen an der Umfrage beteiligt haben.

B. GEGENLEISTUNGEN VON POLITIK UND SOZIALPARTNER:

FORDERUNG: Verbesserte Rahmenbedingungen für eine intensivierete industrielle Ausbildung

STATEMENT: „Um das Ziel, einer Steigerung der von der Schiffbauindustrie zur Verfügung gestellten Ausbildungsplätze zu fördern, sollte über einen Verzicht der tarifvertraglichen Übernahmeverpflichtung und über die Senkung der Ausbildungsvergütungen nachgedacht werden.“

Hinweise:

Die Vergütungen der einzelnen Ausbildungsberufe weisen eine große Spanne auf (Tarifvertrag West: im Monat im Mittel zwischen Minimum 415 € und Maximum 925 €). Der Konstruktionsmechaniker liegt bei ca. 750 €. Ein mögliches Kompromissangebot bei den Ausbildungsvergütungen könnte in Kombilöhnen liegen, wobei bei Schaffung zusätzlicher Ausbildungsplätze ein Teil der Ausbildungsvergütungen bezuschusst werden könnten.

FORDERUNG: Verbesserung der Ausbildungsfähigkeit der Schulabgänger vorzugsweise durch innerschulische Maßnahmen

STATEMENT: „In der Schiffbauindustrie werden fast ausschließlich hochwertige Facharbeiterausbildungen angeboten, die hohe Anforderungen an die grundlegenden schulischen Kenntnisse (Deutsch, Mathematik,...) stellen.

Viele Bewerber weisen in diesem Bereich deutliche Defizite auf, die einen Ausbildungserfolg unwahrscheinlich erscheinen lassen. Schiffbauspezifische Kurzausbildungen (z.B. Teilezurichter) entsprechen nicht mehr der wissensbasierten Produktionsweise und werden daher kaum noch angeboten.“

Hinweise:

Diese Forderung ist kein schiffbauspezifisches Thema, das daher nur der Vollständigkeit halber genannt werden sollte. Allerdings muss ein dauerhaftes Nachlassen der Ausbildungsfähigkeit der Schulabgänger hilfsweise durch nachgeschaltete, öffentlich geförderte Qualifizierungsprogramme kompensiert werden.

FORDERUNG: Erhalt des Qualifikationsniveaus für Ingenieure durch industriegerechte Implementierung des Bachelor- und Master-Systems in der maritimen deutschen Hochschullandschaft

STATEMENT: „Der Schiffbau steht der Einführung des Bachelor und Mastersystems grundsätzlich positiv gegenüber und erhofft sich, durch die internationale Harmonisierung der Abschlüsse einen leichteren Zugang ausländischer Ingenieurstudenten zum deutschen Hochschulsystem. Allerdings benötigt die Industrie hochqualifizierte Ingenieure und fordert berufsqualifizierende Bachelorabschlüsse. Aus demselben Grund wird eine Quotierung (d.h. es werden z.B. nur 30% der Bachelor zum Masterprogramm zugelassen) beim Übergang zum Masterprogramm abgelehnt.“

Hinweise:

Die bisherige schiffstechnische Ingenieurausbildung liefert ca. 50% TU-Absolventen und 50% FH-Absolventen. Die Fachhochschulen werden in Zukunft Bachelor of Engineering (B.Eng.) ausbilden, die mit dem ehemaligen FH-Abschluss verglichen werden können. Die TU-Abschlüsse sind in Zukunft Bachelor und Master of Science (B.Sc., M.Sc.). Der M.Sc. kann dem Dipl.-Ing. (TU) gleichgesetzt werden. Der B.Sc. hingegen wird wenig oder keine schiffbauspezifischen Lerninhalte und Praktikumsanteile besitzen und wird daher von der Schiffbauindustrie als nicht berufsqualifizierend angesehen. Die Hochschulen selbst sprechen von einem nur „berufsbefähigenden“ B.Sc., der nach Abschluss des Hochschulstudiums eine Weiterqualifikation nötig macht. Diese zusätzliche Belastung wird abgelehnt und der M.Sc. als Standardabschluss für TU gefordert, da auch zukünftig zumindest bei den Werften eine 50-50-Nachfrage zwischen Bachelor und Master erwartet wird.

FORDERUNG: Erhalt der schiffstechnischen Hochschulstandorte und Ausbau der Hochschulkapazitäten

STATEMENT: *„Um den Ingenieurbedarf der Industrie zu decken, ist es notwendig, die schiffstechnische Ingenieurausbildung an allen Standorten vorzuhalten und diese personell wie finanziell gut auszustatten. Die Nachfrage nach Studienplätzen in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik steigt derzeit stark an, so dass an einigen Standorten über die Anhebung der Aufnahmekapazitäten nachgedacht werden sollte.*

Zur Steigerung der Effizienz der maritimen Studiengänge, sollten Hochschulkooperationen über Ländergrenzen hinweg ermöglicht und gefördert werden. Analog zur “Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen” (StAK) sollte auch für die schiffbauliche Hochschulausbildung eine länderübergreifende AG eingerichtet werden, die in Zusammenarbeit mit dem Bund und der Industrie konkrete Maßnahmen für den Erhalt bzw. Ausbau der nominellen Ausbildungskapazität und die notwendige Verbesserung von Erfolgsquoten und Studiendauern erarbeitet und umsetzt.“

Hinweise:

Die Umwandlung notwendiger (vakanter) Planstellen in Stiftungsprofessuren wird abgelehnt, da die Schiffbauindustrie bereits mit hohem Aufwand im gewerblichen/kaufmännischen Bereich und bei der Schaffung neuer Ausbildungsplätze im Rahmen von dualen Studiengängen stark belastet ist.

Auch im Bereich der akademischen Ausbildung werden bereits erhebliche Beiträge zur Abrundung des Lehrangebotes durch zahlreiche Lehrbeauftragte aus der Industrie und vereinzelte Stiftungsprofessuren (Duisburg: HDW und Bremen: Atlas Elektronik) geleistet. Zur besseren finanziellen Ausstattung der schiffstechnischen Arbeitsbereiche wird eine intensiviertere Forschungsk Kooperation in Form von industrie-finanzierter Auftragsforschung angestrebt.

Schiff 1 CIRR

Schiffspreis: 100.000.000,00
 CIRR Zinssatz: 4,75%
 Basis Zinstage: 360
 Finanzierung: 80%

Ablieferung Schiff 1: 21.11.2008
 Laufzeit Darlehen: 12 Jahre
 Tilgung: halbjährlich
 Raten: 24
 Höhe Rate: 3.333.333,33
 Tilgungsbeginn: 6 Monate nach Ablieferung

Datum		Repayment	Loan	Days	Interest
21.11.2008			80.000.000,00		
20.05.2009	1	3.333.333,33	76.666.666,67	180	1.900.000,00
16.11.2009	2	3.333.333,33	73.333.333,33	180	1.820.833,33
15.05.2010	3	3.333.333,33	70.000.000,00	180	1.741.666,67
11.11.2010	4	3.333.333,33	66.666.666,67	180	1.662.500,00
10.05.2011	5	3.333.333,33	63.333.333,33	180	1.583.333,33
06.11.2011	6	3.333.333,33	60.000.000,00	180	1.504.166,67
04.05.2012	7	3.333.333,33	56.666.666,67	180	1.425.000,00
31.10.2012	8	3.333.333,33	53.333.333,33	180	1.345.833,33
29.04.2013	9	3.333.333,33	50.000.000,00	180	1.266.666,67
26.10.2013	10	3.333.333,33	46.666.666,67	180	1.187.500,00
24.04.2014	11	3.333.333,33	43.333.333,33	180	1.108.333,33
21.10.2014	12	3.333.333,33	40.000.000,00	180	1.029.166,67
19.04.2015	13	3.333.333,33	36.666.666,67	180	950.000,00
16.10.2015	14	3.333.333,33	33.333.333,33	180	870.833,33
13.04.2016	15	3.333.333,33	30.000.000,00	180	791.666,67
10.10.2016	16	3.333.333,33	26.666.666,67	180	712.500,00
08.04.2017	17	3.333.333,33	23.333.333,33	180	633.333,33
05.10.2017	18	3.333.333,33	20.000.000,00	180	554.166,67
03.04.2018	19	3.333.333,33	16.666.666,67	180	475.000,00
30.09.2018	20	3.333.333,33	13.333.333,33	180	395.833,33
29.03.2019	21	3.333.333,33	10.000.000,00	180	316.666,67
25.09.2019	22	3.333.333,33	6.666.666,67	180	237.500,00
23.03.2020	23	3.333.333,33	3.333.333,33	180	158.333,33
19.09.2020	24	3.333.333,33	0,00	180	79.166,67

Summe Zinsen bei CIRR 23.750.000,00
 Summe Zinsen bei Marktzins 33.750.000,00

Kostenwirkung Forward 2% 10.000.000,00
 Summe für 2 Schiffe 20.000.000,00

Schiff 1 Marktzins

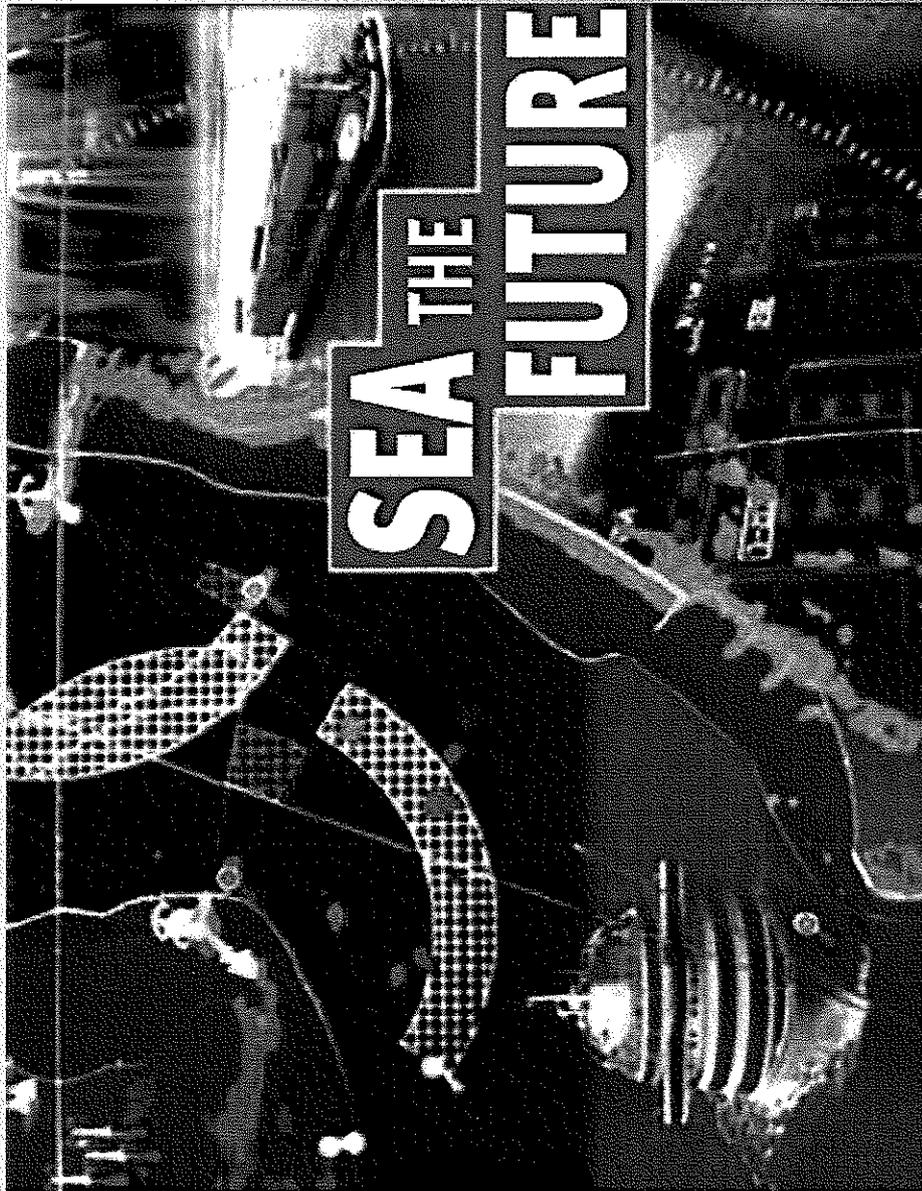
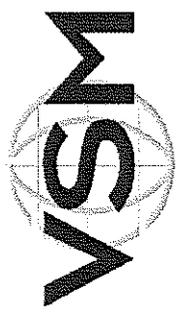
Schiffspreis: 100.000.000,00
 Marktzins, 2 % über CIRR 6,75% (Forwardkosten 2,0%)
 Basis Zinstage: 360
 Finanzierung: 80%

Ablieferung Schiff 1: 21.11.2008
 Laufzeit Darlehen: 12 Jahre
 Tilgung: halbjährlich
 Raten: 24
 Höhe Rate: 3.333.333,33
 Tilgungsbeginn: 6 Monate nach Ablieferung

Datum		Repayment	Loan	Days	Interest
21.11.2008			80.000.000,00		
20.05.2009	1	3.333.333,33	76.666.666,67	180	2.700.000,00
16.11.2009	2	3.333.333,33	73.333.333,33	180	2.587.500,00
15.05.2010	3	3.333.333,33	70.000.000,00	180	2.475.000,00
11.11.2010	4	3.333.333,33	66.666.666,67	180	2.362.500,00
10.05.2011	5	3.333.333,33	63.333.333,33	180	2.250.000,00
06.11.2011	6	3.333.333,33	60.000.000,00	180	2.137.500,00
04.05.2012	7	3.333.333,33	56.666.666,67	180	2.025.000,00
31.10.2012	8	3.333.333,33	53.333.333,33	180	1.912.500,00
29.04.2013	9	3.333.333,33	50.000.000,00	180	1.800.000,00
26.10.2013	10	3.333.333,33	46.666.666,67	180	1.687.500,00
24.04.2014	11	3.333.333,33	43.333.333,33	180	1.575.000,00
21.10.2014	12	3.333.333,33	40.000.000,00	180	1.462.500,00
19.04.2015	13	3.333.333,33	36.666.666,67	180	1.350.000,00
16.10.2015	14	3.333.333,33	33.333.333,33	180	1.237.500,00
13.04.2016	15	3.333.333,33	30.000.000,00	180	1.125.000,00
10.10.2016	16	3.333.333,33	26.666.666,67	180	1.012.500,00
08.04.2017	17	3.333.333,33	23.333.333,33	180	900.000,00
05.10.2017	18	3.333.333,33	20.000.000,00	180	787.500,00
03.04.2018	19	3.333.333,33	16.666.666,67	180	675.000,00
30.09.2018	20	3.333.333,33	13.333.333,33	180	562.500,00
29.03.2019	21	3.333.333,33	10.000.000,00	180	450.000,00
25.09.2019	22	3.333.333,33	6.666.666,67	180	337.500,00
23.03.2020	23	3.333.333,33	3.333.333,33	180	225.000,00
19.09.2020	24	3.333.333,33	0,00	180	<u>112.500,00</u>

Summe Zinsen 33.750.000,00

Deutsche Schiffbauindustrie



Sitzung der
Hochrangigen
Arbeitsgruppe

24. November 2006

Berlin

Die Deutsche Schiffbauindustrie



Betriebe **120 deutsche Schiffs- und Bootswerften**
ca. 400 Zulieferbetriebe und Dienstleistungsfirmen

Beschäftigte **ca. 23.000 Beschäftigte bei Werften zzgl.**
ca. 70.000 in der Zulieferindustrie

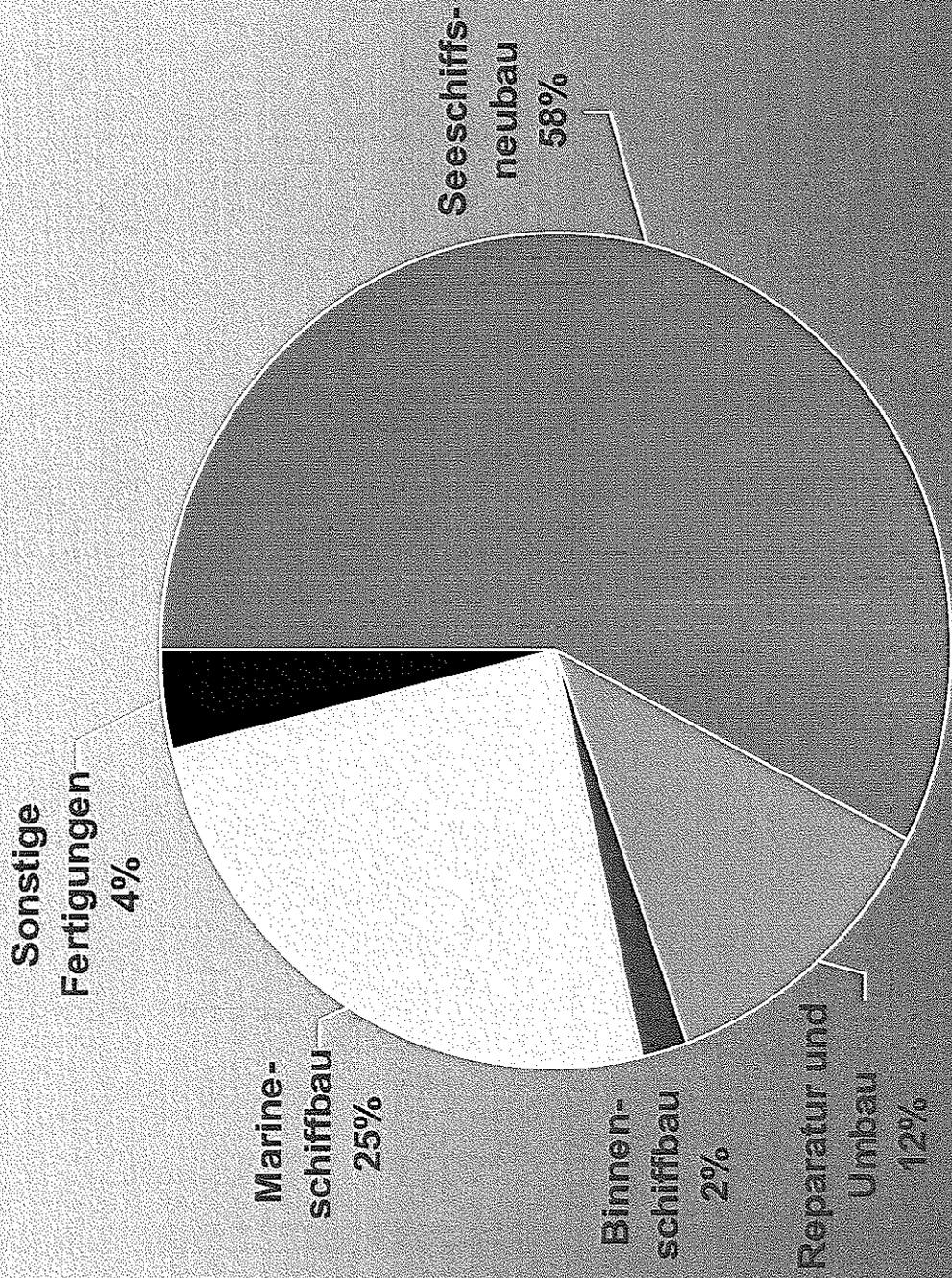
Umsätze **5 Mrd. € bei den Werften**
ca. 9 Mrd. € in der Zulieferindustrie

Exportanteil **ca. 50 - 60 %**
über 60 %

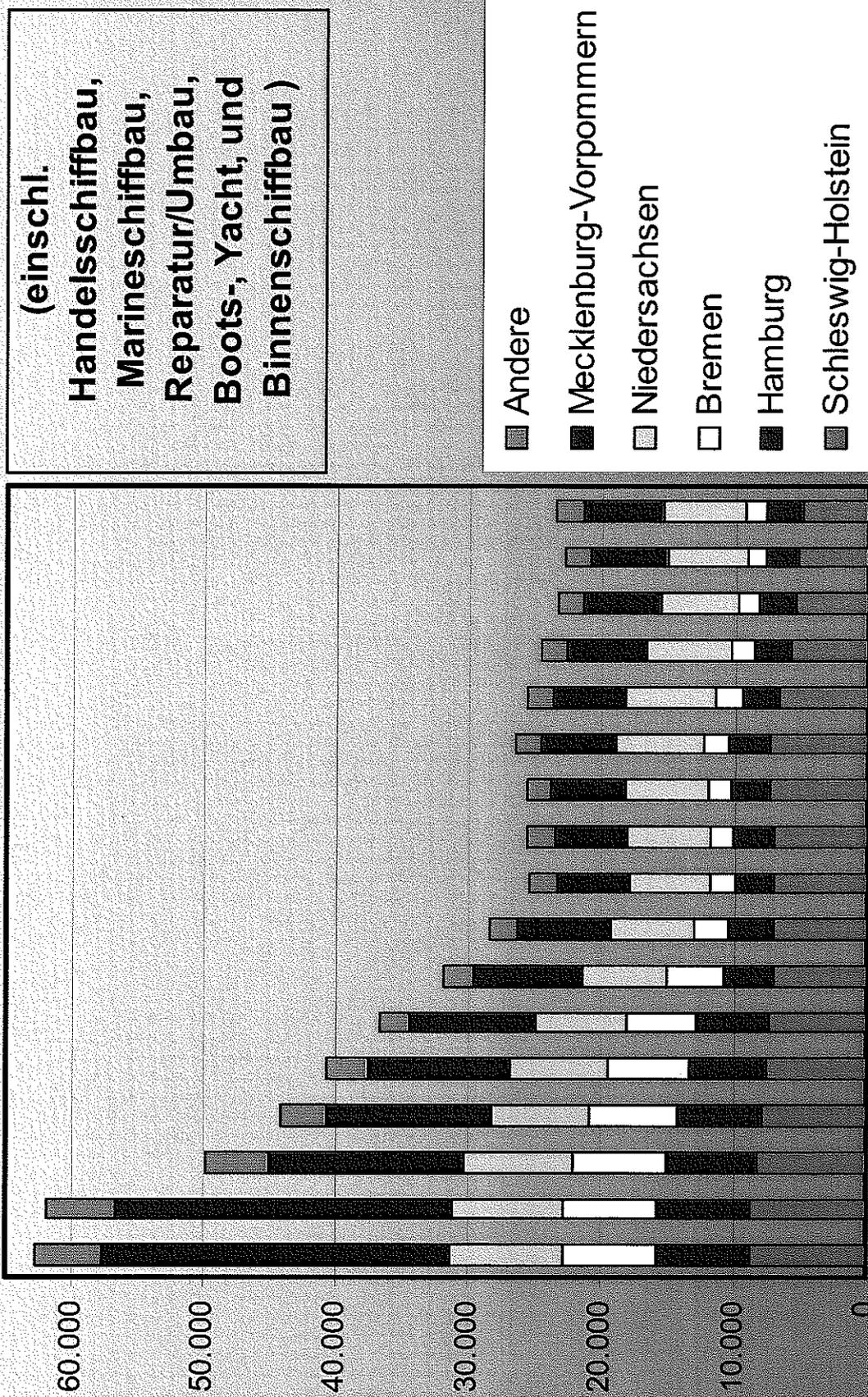
Umsätze deutscher Werften



Werftumsätze: 5 Mrd. € im Durchschnitt pro Jahr



Beschäftigte im Deutschen Schiffbau



Regionale Verteilung der deutschen Schiffbauzulieferindustrie



Die Standorte der Schiffbauzulieferindustrie verteilen sich auf fast alle Bundesländer.

Anteile der Umsätze nach Bundesländern:

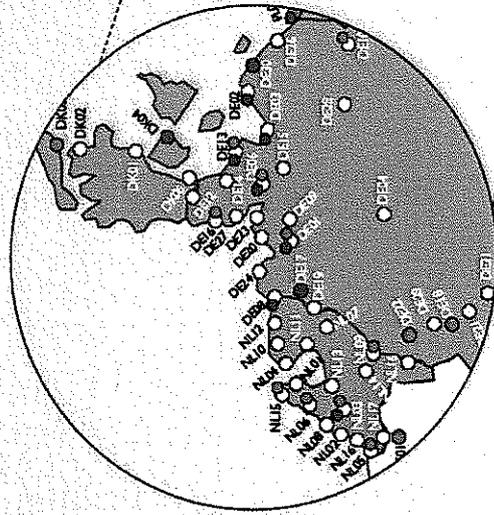
- Schleswig-Holstein (21 %)
- Bayern (19%)
- Baden-Württemberg (19%),
- Hamburg (18%)
- Nordrhein-Westfalen (7%)
- Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern und die Summe der sonstigen jeweils zwischen 3% - 7%.

DEUTSCHER SCHIFFBAU Nr. 1 IN EUROPA

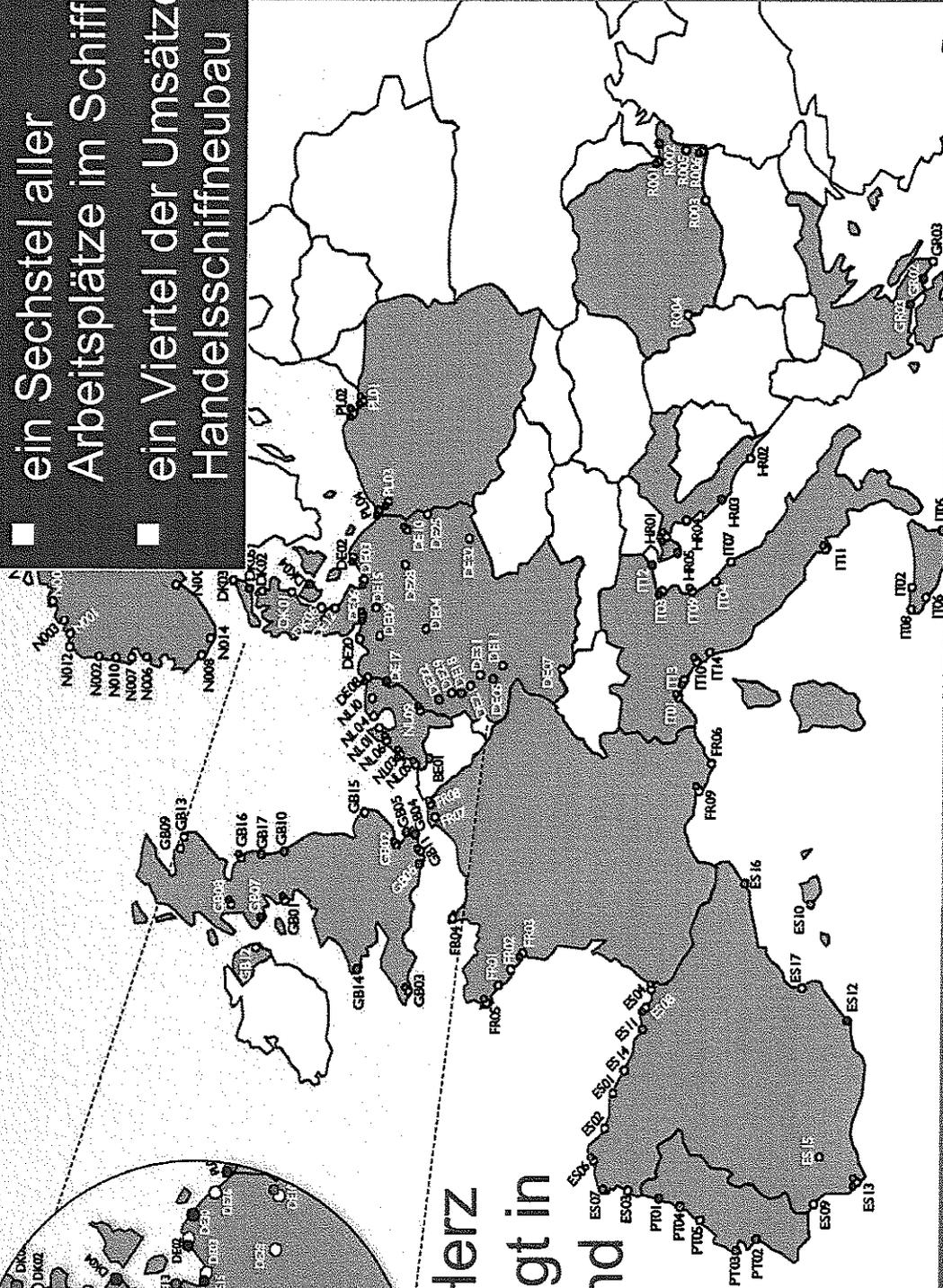


Auf Deutschland entfallen:

- ein Sechstel aller Arbeitsplätze im Schiffbau
- ein Viertel der Umsätze im Handelsschiffneubau

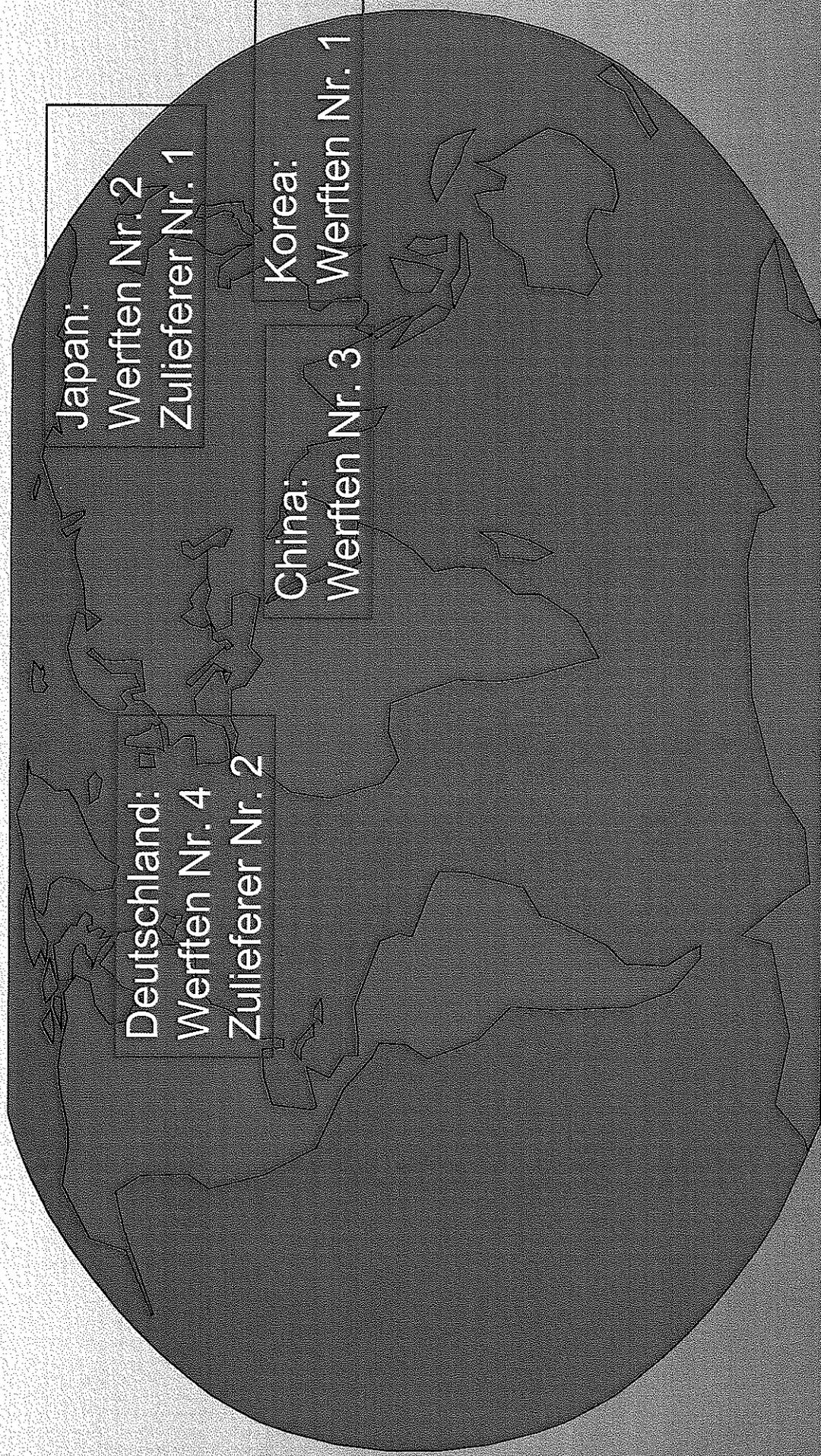


Das maritime Herz Europas schlägt in Deutschland



- Large shipyards (with ~1000 employees and more)
- Shipyards undertaking exclusively repair and conversion
- Other shipyards (small and medium sized; newbuilding & repair & conversion)

Weltmarktpositionen der deutschen Schiffbauindustrie



Vielfalt des deutschen Schiffbaus



Handelsschiffbau

- Fähr-/Kreuzfahrtschiffe
- Containerschiffe
- Roll on-Roll off-Frachtschiffe
- Produkten-/Chemikaliertanker
- Mega Yachten
- Spezialschiffe

Marineschiffbau

- Fregatten
- Korvetten
- U-Boote
- Minenbekämpfungsboote
- Einsatzgruppenversorger

--- Reparaturen, Umbauten, Wartungen ---

Die Deutsche Schiffbauindustrie als Maritimer Partner für die Welt

