

# BRANCHENMONITOR

## SCHIFFBAU

### (OHNE BOOTS- UND YACHTBAU)

Schiffbau ohne Boots- und Yachtbau (WZ08-30.11)

Düsseldorf, im Dezember 2020



<b>1</b>	<b>Überblick</b>	
1.1	Leitfragen	2
1.2	Sichtweisen auf die Branche	3
1.3	Branchenfakten in Kürze	4
<b>2</b>	<b>Globaler Wettbewerb</b>	
2.1	Branchenteilnehmer und -konzentration	5
2.2	Stellung der deutschen Schiffbauindustrie im globalen Kontext	6
<b>3</b>	<b>Beschäftigung</b>	
3.1	Beschäftigungslage in der Branche	7
3.2	Beschäftigungsrisiken in der Branche	8
<b>4</b>	<b>Nachhaltigkeit</b>	
4.1	Ökonomische Nachhaltigkeit	9
4.2	Soziale Nachhaltigkeit	10
4.3	Ökologische Nachhaltigkeit	11
<b>5</b>	<b>Branchenausblick</b>	
5.1	Trends und Themen der Branche	12
5.2	Chancen und Risiken des Marktes	13
<b>6</b>	<b>Ergänzende Unterlagen</b>	
6.1	Diskussionspunkte für den Betriebsrat	14
6.2	Weiterführende Informationen	15
<b>7</b>	<b>Sonderthema Kreuzfahrtschiffbau</b>	16

# 1. Überblick

## 1.1 Leitfaden

**i** Ausgangspunkt des Branchenmonitors sind für die Mitbestimmungspraxis wichtige Leitfragen zur Situation und Entwicklung in der Schiffbaubranche und ihren Segmenten.

### 1 Welche Sichtweisen gibt es auf die Branche?

- Wie beurteilen Management, Investoren, Beschäftigte und ihre Vertreter, Politik und Gesellschaft die Branche?
- Sind die Sichtweisen identisch?

### 2 Wie hat sich die Branche konjunkturell und strukturell entwickelt?

- Wächst, stagniert oder schrumpft die Branche in Deutschland?
- Welche Bedeutung und Struktur hat die Branche im inter-/nationalen Kontext?

### 3 Wer sind wichtige Branchenteilnehmer?

- Welche nationalen Unternehmen von Bedeutung gibt es in der Branche?
- Wer sind die „Big Player“ und welche Rolle spielen deutsche Unternehmen?

### 4 Welche Einflüsse hat die Globalisierung auf die Branche?

- Welchen Einfluss und welche Folgen haben die Triebkräfte des globalen Wettbewerbs?
- Welche Risiken entstehen aus der Globalisierung für den deutschen Markt?

### 5 Wie ist die Beschäftigungssituation in der Branche?

- Wie ist die Beschäftigungslage in der Branche (z.B. Art der Arbeitsverhältnisse)?
- Welche Beschäftigungsrisiken existieren in der Branche?

### 6 Welche Branchentrends und Chancen / Risiken gibt es?

- Wie entwickeln sich Markt und Wettbewerb?
- Welche Rolle spielen Innovationen in der Branche?
- Gibt es spezifische Chancen / Risiken?

### 7 Was ist im Betriebsrat zu diskutieren und wo finden sich weitere Informationen?

- Welche Kernfragen müssen in Bezug auf die Branchenentwicklung im Betriebsrat diskutiert werden?
- Welche Detailinformationen gibt es noch?

**i** Der vorliegende Branchenmonitor soll in kurzer und prägnanter Form aussagekräftige Antworten auf die gemeinsam mit Praktikern entwickelten Leitfragen geben.

# 1. Überblick

## 1.2 Sichtweisen auf die Branche

**i** Die Werftindustrie ist einer der industriellen Kerne Norddeutschlands. Mit einer Vielzahl von maritimen Zulieferern ist die Branche zudem für ganz Deutschland von Bedeutung. In speziellen Marktsegmenten sind deutsche Werften Weltmarktführer.

### Managementsicht

- Eine leistungsfähige Schiffbauindustrie ist für eine exportorientierte Industrienation wie Deutschland unverzichtbar.
- Gegenüber unfairen globalen Wettbewerbsbedingungen kann der deutsche Schiffbau nur durch Innovationen und die Konzentration auf den Spezialschiffbau bestehen.
- Wesentlicher Vorteil des deutschen Schiffbaus ist die enge – auch geografische – Kooperation mit der Zulieferindustrie.
- Leiharbeit und Werkverträge werden als notwendige Flexibilitätselemente betrachtet, um im internationalen Wettbewerb erfolgreich sein zu können.
- Die Leistungen des deutschen Schiffbaus werden in der Öffentlichkeit und Politik nicht immer ausreichend gewürdigt.

### Beschäftigtensicht

- Die Tarifbindung in der Branche laut aktueller Branchenumfrage liegt bei über 90%.
- Qualifizierte Beschäftigte und tarifliche gesicherte Arbeitsbedingungen sind Grundvoraussetzung für einen innovativen Schiffbau.
- Leiharbeit und Werkverträge sorgen nicht nur für Reibungsverluste im Produktionsprozess, sondern setzen auch die Arbeitsstandards und die Stammbesellschaften unter Druck.
- Mit gut einem Viertel aller Beschäftigten im Engineeringbereich ist der Schiffbau eine High-Tech-Branche.
- Im September 2020 war knapp die Hälfte der Werftbeschäftigten in Kurzarbeit.
- Angesichts der fortschreitenden Globalisierung ist der Schiffbau eine technologische Zukunftsbranche und Schlüsselindustrie für Deutschland.

### Sichtweisen auf die Branche

### Investorensicht

- In den Segmenten Kreuzfahrt, Marine und Megayachten gehört Deutschland zu den Marktführern und ist somit auch für in- und ausländische Investoren attraktiv. Aktuelle Investitionen von Investoren in die MV-Werften, Flensburger Schiffbaugesellschaft, German Naval Yards, Pella Sietas oder Fosen Yards belegen dies.
- Ein Standortvorteil der deutschen Schiffbauindustrie liegt in ihrer hohen Innovationskraft, den gut ausgebildeten Facharbeitern sowie ihrer historischen Verwurzelung in der Region.
- Auch die räumliche Nähe zu zahlreichen maritimen Forschungseinrichtungen sowie Hochschulen sorgt für eine starke Verankerung der Branche und Innovationsfähigkeit.
- Für den Wandel zu einer grünen(n) Schifffahrt sind enorme Investitionen notwendig.

### Politische / gesellschaftliche Sicht

- Laut Maritimer Agenda 2025 will die Politik die Wertschöpfung, die Beschäftigung sowie die Ausbildung im deutschen Schiffbau stärken.
- Der Marineschiffbau (verantwortlich für rd. ein Viertel des Branchenumsatzes) ist seit Februar 2020 Jahres als Schlüsseltechnologie durch die Bundesregierung definiert worden.
- Die Schiffbauindustrie wird als strategische Industrie – auch im Hinblick auf den Welthandel betrachtet.
- Der deutsche Schiffbau ist ein Innovationstreiber grüner Technologien. So wurde 2018 das weltweit erste Kreuzfahrtschiff mit LNG-Antrieb (Flüssigerdgas) in Deutschland gefertigt.
- Ähnlich anderen Branchen wie etwa der Luft und Raumfahrtindustrie ist der Schiffbau durch einen starken High-Tech Anteil geprägt.
- Zentrale Herausforderung ist u.a. die Bauzeitfinanzierung von Projekten.

**i** Mit Passagierschiffen, Megayachten und Marineschiffen bedient der deutsche Schiffbau weltweit zukunftssträchtige Märkte. Gegenüber staatlich gestützten Wettbewerbern aus Asien (aber auch Europa) muss sich der deutsche Schiffbau besser behaupten.

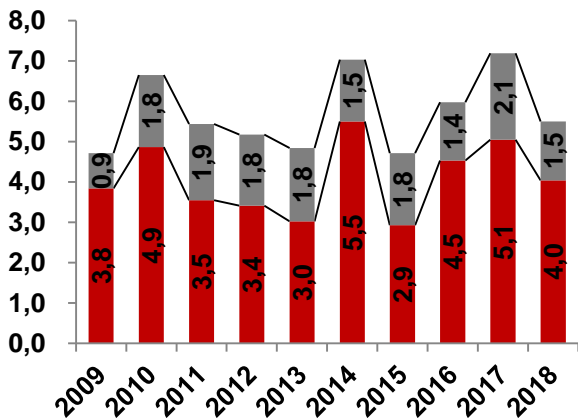
Quellen: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau - Ergebnisse der 29. Betriebsrätebefragung im September 2020; BMVG (02/2020): Rüstung: Liste nationaler Schlüsseltechnologien; Sea Europe (03/2020): Annual Report 2018-2019; IAB (05/2020) Tarifbindung nimmt weiter ab

# 1. Überblick

## 1.3 Branchenfakten in Kürze

**i** Die Beschäftigtenzahl der Schiffbauindustrie in Deutschland steigt leicht, allerdings wird Corona-bedingt ein stärker Beschäftigungsabbau befürchtet. Die Umsätze gestalten sich relativ stabil, jährliche Schwankungen sind für den Schiffbau typisch.

### Umsatzentwicklung (D)



Quelle: Destatis (Statistik 42251-0003)

Angaben in Mrd. €

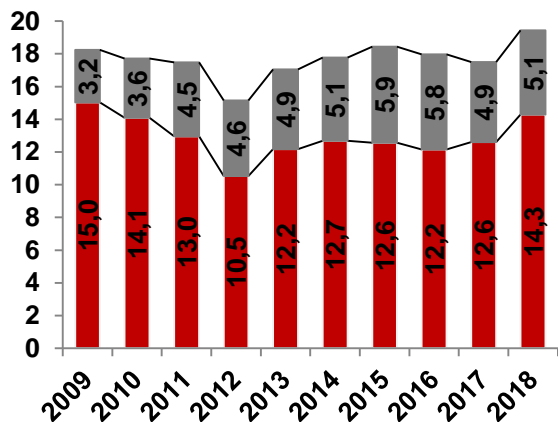
Anmerkung: WZ08-30.1

Legende: — WZ08-30.11 — WZ08-30.12

WZ08-30.11: Schiffbau (ohne Boots- und Yachtbau)

WZ08-30.12: Boots- und Yachtbau

### Mitarbeiterentwicklung (D)



Quelle Destatis (Statistik 42251-0003)

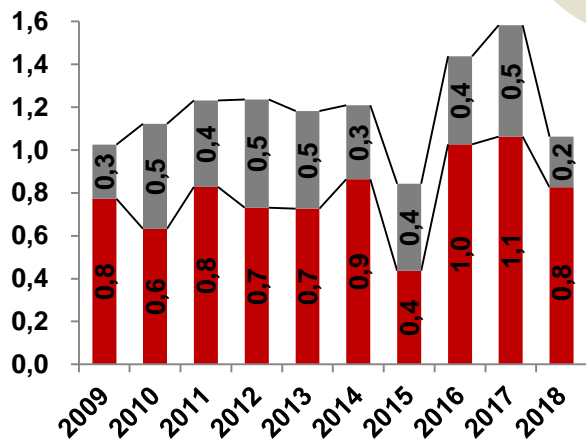
Angaben in Tsd

Anmerkung: WZ08-30.1

Legende: — WZ08-30.11 — WZ08-30.12

Zahlen,  
Daten,  
Fakten

### Bruttowertschöpfung (D)



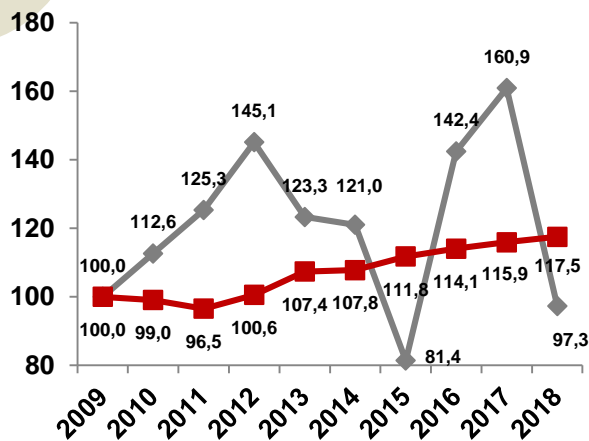
Quelle: Destatis (Statistik 42251-0003)

Angaben in Mrd. €

Anmerkung: WZ08-30.1

Legende: — WZ08-30.11 — WZ08-30.12

### Lohn & BWS pro Mitarbeiter (D)



Quelle: Destatis (Statistik 42251-0003)

Angaben Index 2009 = 100%

Anmerkung: WZ08-30.1

Legende: — Bruttolöhne und -gehälter pro MA  
— Bruttowertschöpfung pro MA

**i** Die Bruttowertschöpfung pro Mitarbeiter entwickelte sich in den letzten zehn Jahren sehr volatil, während die Bruttolöhne kontinuierlich stiegen. Durch die unterschiedlichen jährlichen Ablieferungen schwanken die Bruttowertschöpfung sowie der Umsatz stark.

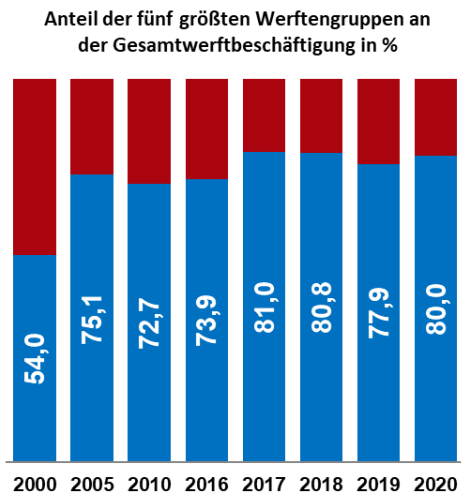
Quelle: Destatis (07/2020): Statistik 42251-0003 (Beschäftigte, Umsatz, Produktionswert und Wertschöpfung der Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe: Deutschland, Jahre, Wirtschaftszweige)

## 2. Globaler Wettbewerb

### 2.1 Branchenteilnehmer und -konzentration

**i** Die deutsche Schiffbau- bzw. Werftindustrie hat ihren Schwerpunkt in Norddeutschland. In den letzten 20 Jahren hat es einen kontinuierlichen Konzentrationsprozess gegeben - fünf Werftengruppen dominieren die Branche.

Werften-Gruppe 2020	Werften 2020	Summe Beschäftigte
Meyer Werft Gruppe	Meyer Werft GmbH & Co. KG	3.923
	Neptun Werft GmbH & Co. KG	
Thyssen Krupp Marine Systems	TKMS, Kiel	3.607
	TKMS, Emden	
	TKMS, Hamburg	
Genting Group	Lloyd Werft Bremerhaven AG	3.075
	MV Werften GmbH, Stralsund	
	MV Werften GmbH, Warnemünde	
	MV Werften GmbH, Wismar	
Fr. Lürssen Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	2.914
	Norderwerft Repair GmbH	
	Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG	
	Peene-Werft GmbH & Co KG	
	Blohm+Voss B.V. & Co. KG	
	Neue Jadewerft GmbH	
German Naval Yards	German Naval Yards GmbH	965
	Nobiskrug GmbH	



- Der deutsche Schiffbau ist privatwirtschaftlich organisiert. Damit unterscheidet sich der deutsche Schiffbau von zahlreichen anderen (europäischen und asiatischen) Wettbewerbern, die auf staatliche Subventionen zurückgreifen können oder sich (vollständig bzw. zum Teil) in staatlichem Eigentum befinden. Diese Marktverzerrung ist einer der größten Nachteile des deutschen Schiffbaus im internationalen Wettbewerb.
- Die fünf Werftengruppen Thyssen Krupp Marine Systems, Meyer Werft Gruppe, Genting Group, Fr. Lürssen Gruppe und German Naval Yards dominieren die deutsche Schiffbaubranche, betreiben zumeist Standorte in mehreren Bundesländern und haben eine starke beschäftigungspolitische Bedeutung in den Regionen.
- Im Rahmen der Recherchearbeit für diesen Branchenreport zeigt sich, dass alleine das Firmengeflecht der familiengeführten Meyer Werft Gruppe in Deutschland sich aus rund 30 verschiedenen Firmen zusammensetzt.
- Alle Werftstandorte in Deutschland konnten in den letzten 20 Jahren – trotz schwieriger Herausforderungen – erhalten bleiben.
- Neben den Werftengruppen, die den Markt in Deutschland dominieren, besteht die Branche aus überwiegend kleineren Werften, die sich vornehmlich auf Fähren, Arbeitsschiffe und auf die Reparatur und den komplexen Umbau von Schiffen spezialisiert haben.

**i** Während in anderen Ländern der Staat als Arbeitgeber eine bedeutsame Rolle spielt ist die deutsche Schiffbaubranche ausschließlich privatwirtschaftlich organisiert. Im zivilen Bereich kommt dem Passagierschiffbau eine herausragende Rolle zu.

Quellen: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau - Ergebnisse der 29. Betriebsrätebefragung im September 2020; VSM (05/2020): Jahresbericht 2019 | 2020; AgS

## 2. Globaler Wettbewerb

### 2.2 Stellung der deutschen Schiffbauindustrie im globalen Kontext

**i** Im weltweiten Handelsschiffbau dominieren China, Südkorea und Japan mit einem Marktanteil von fast 90 Prozent. Im Spezialschiffbau und in sog. Nischenmärkten wie dem Kreuzfahrtschiffbau sind deutsche Werften (noch) führend.

#### Internationale Bedeutung

- Die Auftragseingänge im Weltschiffbau lagen in 2019 mit 21.084 Tsd. CGT rund 38% unter den weltweiten Ablieferungen (34.304 Tsd. CGT). Der globale Auftragsbestand betrug Ende 2019 79.703 Tsd. CGT.
- Auf Basis der abgelieferten Schiffen im Jahr 2019 belegt die deutsche Schiffbauindustrie (444 Tsd. CGT) weltweit Rang 5.
- Vor Deutschland lagen 2019 China (11.553), Südkorea (9.216), Japan (8.035) und Italien (545).
- In bestimmten Nischenmärkten nimmt der deutsche Schiffbau eine weltweit führende Position ein.

#### Wichtige Märkte und Marktsegmente

- Einer der wichtigsten (Nischen-)Märkte für den deutschen Schiffbau ist die Kreuzfahrtindustrie – obwohl Kreuzfahrtschiffe lediglich 0,5% der weltweiten Flotte ausmachen.
- Gemessen am Auftragswert entfallen auf den Passagierschiffbau (Kreuzfahrtschiffe, Fähren und Yachten) über 90 Prozent des gesamten zivilen Auftragsvolumens im deutschen Schiffbau.
- Im Jahr 2019 machten Kreuzfahrtschiffe und Yachten 90,5% des zivilen Schiffbauumsatzes aus – mit einem Gesamtwert von 2,82 Mrd. Euro.
- Knapp ein Drittel aller im August 2020 im weltweiten Auftragsbuch stehenden Kreuzfahrtschiffe (>500 Passagiere) werden von deutschen Werften produziert.
- Die führende Position im Spezialschiffbau wird auch dadurch verdeutlicht, dass 12 der 20 weltweit größten Yachten in Deutschland gefertigt wurden.

#### Globale Positionierung

#### Import und Export

- Charakteristisch für die deutsche Schiffbauindustrie ist ihre extreme Exportabhängigkeit.
- Die Exportquoten bei den abgelieferten Schiffen sowie bei den Auftragsbeständen lagen 2019 bei über 95%.
- Wichtigste Exportmärkte im zivilen Schiffbau sind Europa und die USA.
- Mit 80% fällt die Exportquote im Binnenschiffbau etwas geringer aus.
- Die deutsche Schiffbauzulieferindustrie (mit rund 64.500 Beschäftigten) ist ebenfalls stark exportabhängig. Rund 75% ihres Umsatzes erwirtschaftet sie durch den Export – wovon jeweils gut ein Drittel auf Asien bzw. Europa entfällt.

#### Volkswirtschaftliche Bedeutung

- Die Bruttowertschöpfung des Schiffbaus lag im Jahr 2018 bei über einer Milliarde Euro.
- Der Umsatz im gesamten Schiffbau lag im gleichen Jahr bei 5,4 Mrd. Euro.
- Für die gesamte maritime Wirtschaft wird von einem jährlichen Umsatzvolumen von bis zu 50 Mrd. Euro ausgegangen.
- Werften agieren immer stärker als Systemintegratoren, deren Wertschöpfungsanteil beim Neubau nur noch zwischen 15% und 25% liegt.
- Die maritime Wirtschaft ist eng mit der Weltwirtschaft und der Entwicklung des Weltseehandels verflochten. Dies führt dazu, dass sie von weltwirtschaftlichen Veränderungen und Konjunkturschwankungen besonders stark betroffen ist.

**i** Die deutsche Schiffbauindustrie ist ein zentraler Bestandteil der deutschen Wirtschaft, insbesondere der maritimen Wirtschaft. Die Schiffbauindustrie hat sich vornehmlich auf Spezialschiffbau fokussiert: Passagierschiffe, Yachten und Marineschiffe.

Quellen: VSM (05/2020): Jahresbericht 2019 | 2020; Deutscher Bundestag (03/2019): Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland; NDR (02/2020): Deutsche Reeder ziehen in Hamburg Bilanz, Superyachts.com(09/2020): 100 largest Yachts in the World. Destatis (10/2018) Statistik: 42251-0003 (Beschäftigte, Umsatz, Produktionswert und Wertschöpfung der Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe: Deutschland, Jahre, Wirtschaftszweige); Cruise Industry News (08/2020): Cruise Ship Orderbook; VDMA (06/2019): „Gute Geschäftsaussichten bei den deutschen Schiffbau-Zulieferern“



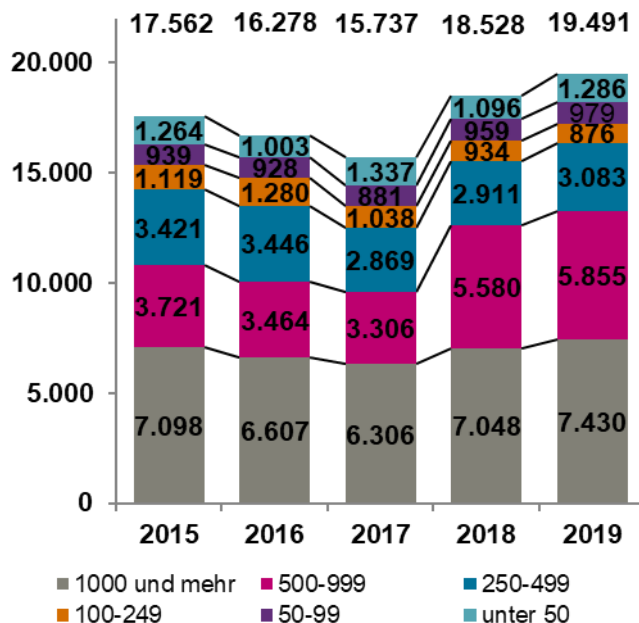
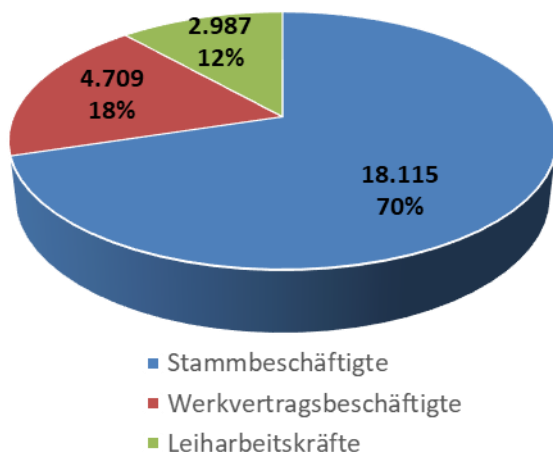
## 3. Beschäftigung

### 3.1 Beschäftigungslage in der Branche



Im Jahr 2019 arbeiteten in Deutschland knapp 20.000 Beschäftigte im Schiff- und Bootsbau. Leiharbeit und Werkverträge machen ein Drittel aller auf den Werften arbeitenden Menschen aus (in Einzelfällen über 50%).

Beschäftigtenstruktur in der Werftindustrie 2020  
(Anteile in %)



- Im Durchschnitt entfallen nur rund 70% aller auf den Werften arbeitenden Menschen auf die Stammbesellschaft. Der restliche Anteil setzt sich aus Werkvertragsbeschäftigten und Leiharbeitskräften zusammen.
- Im September 2020 befanden sich über 40% der Stammbeschäftigten in Kurzarbeit, vor allem im Kreuzfahrtschiffbau.
- Die durchschnittliche Leiharbeitsquote im Jahr 2020 lag bei 15,6% (in mehreren Betrieben bei über 30%).
- Gemäß Destatis waren 2019 19.491 Beschäftigte in 77 Betrieben des Schiff- und Bootsbaus (WZ08-30.1) tätig, davon 73,6% (14.342) in 54 Betrieben des Schiffbaus (WZ08-30.11) und 26,4% (5.149) in 23 Betrieben des Boots- und Yachtbaus (WZ08-30.12).
- 2019 zählte der Branchenverband VSM insgesamt 23.300 Beschäftigte. Davon 20.335 Beschäftigte in rund 60 Schiff- und Bootsbaubetrieben mit mehr als 50 Beschäftigten.
- Laut Destatis lag der Umsatz pro Beschäftigtem im Schiffbau (WZ08-30.11) bei 289.156 Euro im Jahr 2019. Der Umsatz pro Beschäftigtem im Boots- und Yachtbau lag geringfügig höher (WZ08-30.12) und betrug 302.309 Euro.
- Gegenüber dem Vorjahr sind 2019 sowohl die absolute Zahl der Beschäftigten als auch der Umsatz gestiegen.



Bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ging rund die Hälfte der Betriebsräte im September 2020 von einem drohenden signifikanten Arbeitsplatzabbau aus. Vor allem im Kreuzfahrtschiffbau und im Marineschiffbau werden neue Aufträge benötigt, um die Beschäftigung zu halten.

Quellen: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau - Ergebnisse der 29. Betriebsrätebefragung im September 2020; Destatis (07/2020): Statistik 42271-0006 (Beschäftigte und Umsatz der Betriebe im Verarbeitenden, Gewerbe: Deutschland, Jahre, Beschäftigtengrößenklassen, Wirtschaftszweige); VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020



# 3. Beschäftigung

## 3.2 Beschäftigungsrisiken in der Branche

**i** Die weltweiten wirtschaftlichen Folgen der Corona Pandemie sind in ihren vollem Ausmaß noch nicht gänzlich abzusehen. Die dadurch entstehenden Risiken bergen jedoch auch Chancen für die Schiffbauindustrie.

### Globale Risiken

- Seit dem Jahr 2015 sinkt der weltweite Auftragsbestand im Handelsschiffbau kontinuierlich (von rd. 20 Mio. GT in 2015 auf knapp 13 Mio. GT in 2019).
- Die weltweite Volumen an Ablieferungen von Neubauten ist seit 2010 um mehr als Drittel (in CGT) zurückgegangen.
- Die globalen Schiffbaukapazitäten sind seit 2018 um 8% zurückgegangen.
- Das Verhältnis von weltweiten Auftragsbeständen zur existierenden Flotte ist mit einem Wert von 7,4% auf dem niedrigsten Stand seit 1989.
- Der weltweit geringe Bedarf an neuen Schiffen aufgrund von Überkapazitäten und stagnierendem Welthandel lassen die weltweiten Auftragsbestände im Schiffbau voraussichtlich um 20% gegenüber 2019 sinken.
- .

### Branchenrisiken

- Durch die Corona Pandemie ist die gesamte Schiffbaubranche betroffen. Insbesondere die Kreuzfahrtbranche steht vor gewaltigen Herausforderungen,
- Die starke Fokussierung auf den Passagierschiffbau hat sich in den letzten 20 Jahren als Erfolgsgarant erwiesen – mit dem Zusammenbruch der Kreuzfahrtindustrie ist die Abhängigkeit von diesem Markt jedoch zu einem Risiko geworden.
- Die Branchenentwicklung der zurückliegenden Jahre verdeutlicht die im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen hohe Abhängigkeit der maritimen Wirtschaft gegenüber weltwirtschaftlichen Konjunkturschwankungen.
- Die europäische Schiffbauindustrie fordert seit Jahren auf WTO-Ebene ein internationales Abkommen zur Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen – bislang ohne Erfolg.

### Beschäftigungsrisiken

### Unternehmensrisiken

- Die deutsche Schiffbauindustrie ist konsequent auf innovativen und technologisch anspruchsvollen Spezialschiffbau ausgerichtet.
- Vornehmlich asiatische Wettbewerber dringen aufgrund des schrumpfenden Marktes im Standardschiffbau in diese Nischenmärkte ein (z.B. China wird in 2021 vorauss. das erste selbst produziert Kreuzfahrtschiff abliefern).
- In Deutschland hat sich die Branche aus der industriellen Serienfertigung zurückgezogen und setzt konsequent auf Spezialschiffbau und Einzelfertigungen.
- Aufgrund der schwierigen Finanzierungsbedingungen durch Geschäftsbanken hat der deutsche Schiffbau gegenüber anderen Nationen erhebliche Wettbewerbsnachteile.
- Der VSM dringt auf eine Fortführung von Werk- und Dienstverträgen als Voraussetzung für eine effiziente Produktion.

### Geschäftsfeldrisiken

- Eine Vielzahl von Werften ist sowohl im zivilen wie im militärischen Sektor aktiv und kann somit von unterschiedlichen Marktentwicklungen in den Sektoren profitieren.
- Kreuzfahrtschiffe werden aufgrund ihrer Umweltbelastungen und Arbeitsbedingungen zunehmend kritischer innerhalb der (deutschen) Gesellschaft gesehen.
- Der deutsche Schiffbau hat sich erfolgreich auf die zahlreichen Nischenmärkte im Schiffbau fokussiert und mit dieser „besser-statt-billiger“-Strategie seine Zukunftsfähigkeit bewahrt.
- Die deutsche Schiffbaubranche kann die Themen „green shipping“ und „autonome Schifffahrt“ als neues potentielles Geschäftsfeld nutzen.
- Eine Vielzahl Innovationen(LNG-Antriebe, smart Design, Technologien zur Emissionsreduzierung) sind von der deutschen Schiffbauindustrie entwickelt worden.

**i** Von langfristigen Trends (wie z.B. „green shipping“ oder veränderter Kreuzfahrttourismus) kann der deutsche Schiffbau profitieren. Faire Wettbewerbsbedingungen und eine leistungsfähige Finanzierungsinfrastruktur sind dafür jedoch erforderlich.

Quellen: Deutscher Bundestag (03/2019): Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland; VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020; CWS (07/2017): Die regionalökonomische Bedeutung der Meyer Werft; Danish Ship Finance (05/2020): Shipping Market Review

## 4. Nachhaltigkeit

### 4.1 Ökonomische Nachhaltigkeit

**i** Innovationen und langlebige wie zuverlässige Schiffe sind Grundlage des Erfolgs der Schiffbaubranche in Deutschland. Die Bundesregierung leistet mit flankierenden Innovationsförderprogrammen für den Schiffbau einen wichtigen Beitrag.

#### Leistungsfähigkeit

- Der Schiffbau als zentrale Bestandteile der maritimen Wirtschaft Deutschlands nimmt eine herausragende Stellung ein.
- Bis zu 400.000 Arbeitsplätze sind in Deutschland direkt und indirekt von der maritimen Industrie abhängig – davon sind allein etwas mehr als 100.000 Arbeitsplätze direkt der Schiffbauindustrie zuzurechnen.
- Die Bruttowertschöpfung des deutschen Schiffbaus (WZ08-30.11) lag im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2018 bei 790,5 Mio. € p.a. und lag 2018 bei 826,2 Mio. €.
- Seit dem Jahr 2010 hat sich die Schiffbaubranche positiv entwickelt. Während der Umsatz um fast 10% gestiegen ist, hat sich die Bruttowertschöpfung um ca. 60% erhöht.

#### Innovation und F&E

- Um in globalen Wettbewerb im Spezialschiffbau konkurrenzfähig zu bleiben, sind ständige Innovationen notwendig.
- Ähnlich wie z.B. in der Luft- und Raumfahrtindustrie arbeitet durchschnittlich mittlerweile rund ein Viertel aller Beschäftigten in der Schiffbauindustrie im Engineering
- Bei der Entwicklung und der Produktion von Schiffen werden strategische Zulieferer über den gesamten Wertschöpfungsprozess integriert.
- Die Zusammenarbeit ist häufig durch langjährige Beziehungen gekennzeichnet.
- Im Zuge der ökologischen Transformation sind Investitionen in emissionsarme Antriebe notwendig. Deutschland nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung von nachhaltigen Technologien ein.

### Ökonomische Nachhaltigkeit

#### Produktion und Investition

- Auf die deutsche Schiffbauindustrie entfielen im Jahr 2019 Schiffsauslieferungen i.H.v. von 444 Tsd. CGT, ein Auftragsbestand von 1.772 Tsd. CGT und Auftragseingänge über 245 Tsd. CGT.
- Innovationen sichern dem Schiffbau die Zukunftsfähigkeit – die deutsche Bundesregierung unterstützt mit dem Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ Werften mit bis zu 50% ihrer Kosten für Investitionen, Entwurf und Testtätigkeiten.
- Beinahe die Hälfte aller Investitionen entfällt auf Investitionen in den Produktionsprozess.
- Die Schiffbauindustrie ist insbesondere in ansonsten strukturschwachen Regionen angesiedelt und hat aus diesem Grund in diesen Regionen eine große Bedeutung für Wertschöpfung und Beschäftigung (inkl. Ausbildung in Industrieberufen).

#### Marketing und Vertrieb

- Im Spezialschiffbau ist es möglich und zudem erforderlich, auf individuelle Kundenwünsche einzugehen.
- Die Einbindung von Kunden über den gesamten Konstruktions- und Produktionsprozess hinweg ist eine Stärke der auf Individuallösungen spezialisierten Schiffbaubranche.
- Insbesondere im Kreuzfahrt- und Yachtsegment sind Vertrauen und Zuverlässigkeit bei der Zusammenarbeit mit den Kunden von entscheidender Bedeutung.
- Die deutsche Schiffbauindustrie profitiert von ihrem gutem Ruf und wird aufgrund ihrer Liefertreue und der Wertigkeit ihrer Produkte international anerkannt.
- Die alle zwei Jahre stattfindende weltgrößte Schiffbaumesse SSM in Hamburg wird von der Branche geschätzt und betont das Leistungsspektrum der Schiffbauindustrie.

**i** Langjährige vertrauensvolle Kundenbeziehungen sind ein Stärke des deutschen Schiffbaus. Hochwertige und langlebige Produkte kennzeichnen die Leistungsfähigkeit der Schiffbauindustrie – und unterscheidet sie von vielen asiatischen Wettbewerbern.

Quellen: Deutscher Bundestag (03/2019): Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland; VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020; BMW (12/2019): Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“; TAZ (05/2018): Schadstoffe und Ausbeutung

## 4. Nachhaltigkeit

### 4.2 Soziale Nachhaltigkeit

**i** Leiharbeit und Werkverträge prägen die Schiffbaubranche. Während Leiharbeit immer stärker reguliert wird, bleiben Werkverträge eine „black box“. Bei jungen Menschen ist die Branche attraktiv und eine Übernahme nach der Ausbildung ist gesichert.

#### Beschäftigungslage und Demographie

- Ende Dezember 2019 waren laut Bundesagentur für Arbeit insgesamt 22.913 Menschen sozialversicherungspflichtig im Schiff- und Bootsbaubau tätig (WZ 301). Mehr als 90% davon arbeiteten in Vollzeit. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten lag im September 2020 bei 44,2 Jahren.

#### Leiharbeit und Werkverträge

- Leiharbeit und Werkverträge haben in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die Werkvertragsquote in den Werften liegt bei 48%. Die Leiharbeitsquote schwankt von Betrieb zu Betrieb zwischen 2,7 und 30,1 %. Im September 2020 lag die durchschnittliche Leiharbeitsquote bei 15,6%.

#### Personalaufwand und Produktivität

- Je nach Spezialisierung der Werft unterscheidet sich die Zusammensetzung der Belegschaften. Während durchschnittlich knapp ein Viertel aller Beschäftigten im Engineering arbeitet, liegt deren Anteil im Marineschiff- und Yachtbau deutlich höher.

#### Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen

- Als Teil der Metall- und Elektroindustrie sind die Arbeitsbedingungen von rund 90% aller Werftbeschäftigten in Tarifverträgen geregelt. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit liegt zwischen 35 und 38,5 Stunden. Kurzzeit- Langzeit- und Lebensarbeitszeitkonten werden intensiv genutzt.

#### Aus- und Weiterbildung

- Die Ausbildungsquote im Schiffbau lag im Jahr 2020 bei 6,4%, die Übernahmekquote bei 92%. 16% aller Auszubildenden sind Dual Studierende. Auf einen Ausbildungsplatz entfielen in 2020 rund 12 Bewerbungen.
- Der Schiff- und Bootsbaubau (WZ08-30.1) beschäftigt 1.644 Auszubildende, davon sind 87,6% männlich (12/2019).

#### Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

- Trotz umfangreicher Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen birgt die Arbeit im Schiffbau ein gewisses Gefahrenpotential. Im Zuge der Corona-Pandemie hat sich herausgestellt, dass insbesondere im Bereich der Werkverträge der Gesundheitsschutz eine besondere Herausforderung darstellt.

#### Chancengleichheit

- Der überwiegende Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind Männer (87,7%). Erfreulich und auffällig ist, dass anders als noch vor zehn Jahren in vielen Betrieben (Werften und Zulieferer) die Betriebsratsspitze weiblich ist.

#### Mitbestimmungssituation

- Der gewerkschaftliche Organisationsgrad ist im Vergleich zu anderen Branchen relativ hoch. Firmengeflechte und Verlagerungen des Firmensitzes ins Ausland verhindern zum Teil die Gründung von Aufsichtsräten und erschweren die Mitbestimmung.

**i** In bedeutenden Unternehmen der Branche wird Mitbestimmung erschwert – durch Verlagerungen des Firmensitzes ins Ausland oder die Aufspaltung der Unternehmen in mehrere Betriebe. In einer männlich dominierten Branche übernehmen zunehmend mehr Frauen den Betriebsratsvorsitz.

Quellen: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau - Ergebnisse der 29. Betriebsrätebefragung im September 2020; BA (12/2019): Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen der WZ 2008

## 4. Nachhaltigkeit

### 4.3 Ökologische Nachhaltigkeit

**i** Stringentere Umweltvorschriften für die Seeschifffahrt und eine zunehmende Bedeutung der Ressourceneffizienz sind die Zukunftsthemen des Schiffbaus.

#### Bedeutung für die Branche

- Für das Ziel einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Schifffahrt bieten die deutsche Schiffbauindustrie und die maritime Zulieferindustrie hochinnovative Lösungen an.
- Mit dem European Green Deal will die EU bis 2050 Klimaneutralität erreichen. Davon wird z.B. auch die Erneuerung der europäischen Fährlotten betroffen sein.
- Mit einer durchschnittlichen Betriebsdauer eines Schiffes von ca. 30 Jahren müssten bereits heute schon die entsprechenden Technologien verbaut werden.
- Ca. 60% aller mit (deutlich schadstoffärmeren) LNG-Antrieben ausgestatteten Kreuzfahrtschiffe werden bis 2027 von deutschen Werften produziert.
- Mit einer weiteren Globalisierung wird auch der Seehandel zunehmen, was erheblichen Handlungsbedarf in Sachen Klimaschutz im Schiffbau nach sich ziehen wird.

#### Ressourcenschonung und -effizienz

- Im Zuge der ökologischen Transformation erhält die Ressourcenschonung in der maritimen Industrie immer mehr Bedeutung.
- Da über 90% der globalen Gütertransporte über den Seeweg erfolgen, sind klimaneutrale Antriebe ein großer Hebel bei der Erreichung von weltweiten Klimazielen.
- Die EU Initiative (Fuel EU Maritime) versucht die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen im Schiffbau zu verstärken.
- Aus Sicht der Bundesregierung sind die Einführung alternativer Schiffskraftstoffe sowie eine Umrüstung der Schiffsmotoren notwendig, um die Umwelt- und Klimaschutzanforderungen zu erfüllen.
- Mit alternativen Treibstoffen (statt Schweröl) könne die Emissionen um bis zu 100% reduziert werden (Biofuels, Wasserstoff, LNG/LPG etc.).

### Ökologische Nachhaltigkeit

#### Emission und Klimaschutz

- Die Bedeutung von Emissionsschutz hat in den letzten Jahren vor allem durch neue Regularien der IMO zugenommen.
- Seit 2013 gibt es ein verpflichtendes Instrument, mit dem der Co<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Seeschiffe schrittweise ab 2025 um bis zu 30% gesenkt werden soll (EEDI).
- Innerhalb bestimmter EU-Küstenregionen gelten schärfere Regeln um den Stickoxidausstoß zu begrenzen (Nox-Grenzwerte). Gleichwohl sind nicht alle Küsten von diesen Regimen abgedeckt.
- Seit 2020 ist eine Verordnung IMO in Kraft getreten, die die Schwefelobergrenze im Schiffstreibstoff für Seeschiffe von 3,5 auf 0,5% absenkt.
- In den internationalen Handel von Co<sub>2</sub>-Zertifikaten ist die Schifffahrt dagegen noch nicht eingebunden.

#### Energieeffizienz und -politik

- Laut Branchenverband VSM sind aufgrund fortgeschrittener Energiespartetechnologien bereits jetzt, ambitioniertere Klimaschutzmaßnahmen als bislang vereinbart, möglich.
- Eine die Nachfrage steigernde Anreizstruktur kann wegen des internationalen Charakters der Schifffahrt nur durch international verbindliche Rahmensetzungen (z.B. auf IMO- oder EU-Ebene) erfolgen.
- Die IG Metall fordert, emissionsarme Technologien in den Mittelpunkt eines Konjunkturprogramms für den deutschen Schiffbau zu stellen.
- Anreizsysteme wie z.B. reduzierte Hafengebühren bei Landstromnutzung entfalten aufgrund fehlender technischer Vorrichtungen auf vielen Schiffen noch nicht ihre Wirkung.

**i** Die deutsche Schiffbauindustrie fordert verbindliche internationale Vorgaben, um eine umweltfreundlichere Schifffahrt sicherzustellen. Daraus ergeben sich erhebliche Marktpotenziale für den deutschen Schiffbau.

Quellen: Hansa Online (12/2019): Europas Reeder und Werften begrüßen „Green Deal“ der EU; Bundeswehr (11/2019): Jahresbericht Deutsche Marine 2019; VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020; Deutscher Bundestag (03/2019): Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland

## 5. Branchenausblick

### 5.1 Trends und Themen der Branche

**i** Mit der Konzentration auf wenige Nischenmärkte bleibt das Aufgreifen bzw. Setzen von Trends eine Voraussetzung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit. Die Dominanz von Wertengruppen wird in Zukunft eher zu- als abnehmen.

#### Markt und Regulierung

- Auch in einem schwierigen Umfeld konnten deutsche Werften durch strukturelle Anpassungen erfolgreich in einem globalen Wettbewerb bestehen.
- Mit dem Eindringen asiatischer Konkurrenten in bislang von deutschen bzw. europäischen Unternehmen beherrschten Markt wird es erforderlich sein, die Innovationsführerschaft auszubauen.
- Die Internationale Seeschiffahrt-Organisation der Vereinten Nationen (IMO) mit mehr als 170 Mitgliedsstaaten ist verantwortlich für die Regelung des weltweiten Schiffahrt und hat sich das Ziel gesetzt, die Treibhausgase bis 2050 um mindestens 50% zu senken.
- Dringend erforderlich bleibt eine bessere Finanzierungslandschaft zur Absicherung der Bauzeitfinanzierung und der Gewährung von Garantien.

#### F&E und Innovationen

- Eine Stärke der deutschen maritimen Industrie ist die Entwicklung von neuen grünen Technologien. Umweltfreundliche LNG- und Hybrid Antriebe sind im deutschen Schiffbau mittlerweile Standard.
- Die Arbeitsweisen im Schiffbau verändern sich: Automatisierung, produktionsbegleitende Konstruktion und modernste Schweißtechnologien bestimmen den Alltag auf den Werften.
- Die langsame Entwicklung von internationalen Sicherheitsstandards für alternative Treibstoffe führt zu Hindernissen auf dem Weg zur emissionsfreien Schiffe.
- Innovative Schiffbauprojekte, im Wert von über 320 Millionen Euro konnten durch das Förderprogramm des BMWI gefördert werden.
- Schiffbau als 3-D-Industrie (dirty, difficult and dangerous) gehört der Vergangenheit an.

#### Trends und Themen

#### Absatz und Vertrieb

- Ein klassischer Vertrieb wie in anderen Industriebranchen existiert aufgrund des Fehlens eines Massenmarktes nicht.
- Vielmehr profitiert die deutsche Schiffbaubranche von ihrem herausragenden Ruf ihrer Produkte bei Kunden und kann so auch neue Aufträge akquirieren.
- Aufgrund einer aus Sicht von Branchenvertretern verfehlten Industriepolitik, ist das Potential der Offshore-Windenergie für den Schiffbau unwiederbringlich verloren gegangen.
- Mittels Pilotprojekten ( z.B. solarbetriebene Personenfähren, autonome Feederwege etc.) stellt die deutsche Schiffbauindustrie international ihr Know-How im Bereich der umweltfreundlichen Schiffahrt unter Beweis.
- Eine Erneuerung der europäischen Fähr- oder der Küstenschutzflotte bieten erhebliche Marktpotenziale.

#### Beschäftigung

- Die Beschäftigung ist 2019 gestiegen. Etwa 80% der Beschäftigten im Schiffbau sind bei den fünf größten Wertengruppen beschäftigt.
- Leiharbeit und Werkverträge – zum Teil in einem im Vergleich zu anderen Branchen – sehr großen Umfang stellen die Mitbestimmung in den Unternehmen vor neue Herausforderungen.
- Angesichts der Konsolidierungstendenzen in der Industrie werden zukünftig mehr Aufsichtsräte möglich sein (bislang existiert in der Wertindustrie nur ein Aufsichtsrat).
- Der Schiffbau konkurriert (vor allem in Norddeutschland) auf dem Arbeitsmarkt mit der Luft- und Raumfahrtindustrie oder der Automobilindustrie. Deshalb wird den Ausbildungsaktivitäten der Industrie ein besonderes hoher Stellenwert eingeräumt.
- Zukünftig wird ein höherer Akademisierungsgrad in der Branche erwartet.

**i** Neue Märkte und neue bzw. klimafreundliche Technologien bleiben die großen Herausforderungen der Zukunft. Die Mitbestimmung hat in den vergangenen 30 Jahren dazu beigetragen, den Strukturwandel im Schiffbau erfolgreich zu gestalten.

Quellen: VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020; Deutscher Bundestag (05/2018): Maßnahmen zur Minderung von Emissionen in der Schiffahrt; Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau - Ergebnisse der 29. Betriebsrätebefragung im September 2020



## 5. Branchenausblick

### 5.2 Chancen und Risiken des Marktes

**i** Die zunehmende wirtschaftliche Nutzung der Ozeane bietet zahlreiche Chancen für die spezialisierte deutsche Schiffbauindustrie. In einem zunehmend umkämpften Markt kann der deutsche Schiffbau seine Stärken ausspielen.

#### Stärken



- Die deutsche Schiffbauindustrie zeichnet sich durch eine starke Innovationskraft aus.
- Trotz struktureller Herausforderungen hat sich die deutsche Schiffbaubranche erfolgreich auf Nischenmärkte wie Kreuzfahrtschiffbau, Marine oder Yachtbau spezialisiert.
- Die Finanzkrise 2008-2009 konnte verhältnismäßig gut überwunden werden. Mitbestimmung hat mit dazu beigetragen, dass Produktionsstandorte und Arbeitsplätze erhalten wurden.
- Die Zusammenarbeit mit den Zulieferern ist stark ausgeprägt. Mittlerweile entfallen bis zu 85% der Wertschöpfung eines Schiffes auf Zulieferer.
- Durch die Definition des Marineschiffbaus als nationale Schlüsseltechnologie werden neue Perspektiven eröffnet.
- Die deutschen Werften zeichnen sich neben hoher Qualität durch Schnelligkeit, Termintreue und hochwertige Produkte aus.

#### Chancen



- Mit der fortschreitenden Globalisierung und einem Anstieg des Welthandels wird zwangsläufig auch der Handel über See weiter zunehmen.
- Die zunehmenden Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes bieten für die innovationsstarke deutsche Schiffbaubranche eine Chance.
- Die deutsche Schiffbauindustrie kann trotz der gegenwärtigen Einschränkungen im Kreuzfahrttourismus vom langfristigen Boom im Kreuzfahrtmarkt profitieren.
- Die zunehmende wirtschaftliche Nutzung der Ozeane (z.B. Tiefseebergbau) eröffnet neue Marktpotenziale.
- Durch strengere Emissionsgrenzen notwendig gewordene Nachrüstungen von Schiffen (z.B. Scrubber, Ballastwassermanagement), bieten Chancen für den deutschen Schiffbau.

#### Schwächen



- In den international bedeutenden Massensegmenten spielt der Schiffbau in Deutschland seit der Finanzkrise im Jahr 2008 keine Rolle mehr.
- Die Nutzung prekärer Beschäftigungsformen (Leiharbeit, Werkverträge) macht die Werften und Branche im zunehmenden Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte unattraktiv.
- Der deutsche Schiffbau ist besonders abhängig von der Entwicklung einzelner Branchen (z.B. Tourismus).
- Aufgrund stark subventionierter Werften in anderen europäischen Ländern herrschen unfaire Wettbewerbsbedingungen für den deutschen Schiffbau vor.
- Die Finanzierung von neuen Schiffen ist mit dem Rückzug von Geschäftsbanken in dem Bereich erschwert worden. Durch ihren Rückzug gewinnen bereits bestehende öffentliche Finanzierungsinstrumente wieder an Bedeutung.

#### Risiken



- Die weltweite Corona-Pandemie hat die Schiffbaubranche und ihre Zulieferer in einer schwierigen Phase getroffen. Analysten rechnen mit einem Ausfall in der globalen Schiffbauproduktion von bis zu 70% in 2021.
- Die stark exportabhängige Schiffbaubranche ist von dieser Entwicklung besonders betroffen. Aufgrund längerer Wirtschaftszyklen in der maritimen Branche werden die Folgen der Pandemie länger nachwirken als in anderen Branchen.
- Der Bau von Prototypen ist mit hohen technischen und wirtschaftlichen Risiken verbunden.
- Aufgrund sinkender Studierenden- und Absolventenzahlen im Bereich Schiffbau droht in nächsten Jahren ein Nachwuchs- und Ingenieursmangel.
- Weltweite Überkapazitäten führen zu einem erhöhten Kostendruck.

**i** Sofern durch gesetzliche Rahmenbedingungen und internationale Regularien die entsprechenden Anreize geschaffen werden, kann der deutsche Schiffbau von langfristigen Megatrends profitieren.

Quellen: MV (05/2020): Appell der fünf norddeutschen Wirtschaftsminister und Senatorin an die Bundesregierung zum Fortbestand der Deutschen Schiffbauindustrie; Hegenbart & Partner (04/2018): Fortschreibung der Potentialanalyse für die maritime Wirtschaft in SH; VSM (05/2020): Jahresbericht 2019|2020

## 6. Ergänzende Unterlagen

### 6.1 Diskussionspunkte für die Interessenvertretungen

**i** Eine kritische und offene Debatte mit unterschiedlichen Aspekten des Unternehmensgeschehens und Branchenentwicklungen hilft, Fehlentwicklungen des Unternehmens zu erkennen und zukünftige Chancen zu nutzen.

Fragenkomplex	Leitfragen	Diskussionshinweis
<b>Branchenentwicklung</b> (Erfolgspositionen und -potenziale)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie hat sich das eigene Unternehmen im Branchenvergleich entwickelt?</li> <li>Worauf beruht der wirtschaftliche Erfolg bzw. Misserfolg des Unternehmens?</li> <li>Wie wirken sich Wettbewerb, Fusionen, Konjunktorentwicklung und Trends aus?</li> <li>Welche Auswirkungen haben das (inter)nationale Werftensterben und Konkurrenz aus Asien?</li> </ul>	Einschätzung der Marktstellung des Unternehmens im Vergleich mit (inter-)nationalen Wettbewerbern sowie Einschätzung der Anpassungsfähigkeit des Unternehmens an die Branchen- und Marktentwicklung. Umfeldszenarien zur strategischen Ausrichtung des Unternehmens.
<b>Innovation</b> (Geschäftsmodelle, Beschaffung, Produkte, Vertrieb)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was unternimmt der Betrieb, um nachhaltig und ressourcenschonend zu arbeiten?</li> <li>Gibt es F&amp;E ohne „business case“?</li> <li>Welche Kooperationen gibt es mit externen Forschungseinrichtungen?</li> </ul>	Einschätzung der Innovationsaktivitäten des Unternehmens. Nutzung von Förderprogrammen und Kooperation mit wissenschaftlichen Einrichtungen.
<b>Wertschöpfung</b> (Einkauf, Produktion, Verkauf und Service)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie schafft und verteilt das eigene Unternehmen Wert (Wertschöpfung)?</li> <li>Welche Funktionsbereiche sind unverzichtbar?</li> </ul>	Identifikation von Unternehmensbereichen, in denen die Stärken des Unternehmens liegen. Möglichkeiten zur Erhöhung der Wertschöpfungstiefe ermitteln.
<b>Nachhaltigkeit</b> (Interne Maßnahmen, Rahmenbedingungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was wird in Hinblick auf nachhaltigere Unternehmensführung und Imageverbesserung des Unternehmens unternommen?</li> <li>Welche Nachhaltigkeitsziele verfolgt das Unternehmen mit welchem Kriterien?</li> </ul>	Beurteilung von Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung von Nachhaltigkeitsaspekten des Unternehmens, gemäß in- und externer Berichterstattung des Unternehmens.
<b>Wettbewerb</b> (Lieferanten, Konkurrenten, Kunden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Unternehmensrisiken gehen von Lieferanten, Kunden und Wettbewerbern aus?</li> <li>Mit welchen Strategien lassen sich Risiken eindämmen? Wo bestehen Potenziale?</li> </ul>	Einschätzung der Wettbewerbssituation mit bekannten und neuen Wettbewerbern Identifikation von Marktentwicklungen und der zentralen Innovationstreiber
<b>Beschäftigung</b> (Struktur und Situation, Chancen und Risiken)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie haben sich Beschäftigung, Ausbildung und Arbeitsbedingungen im Unternehmen entwickelt? Wie ist die Einsatzsituation von Fremdbeschäftigten (Leiharbeit, Werkverträge)?</li> <li>Wie soll der demografische Wandel auf betrieblicher Ebene gestaltet werden?</li> <li>Wie kann die Attraktivität als Arbeitgeber erhöht werden?</li> </ul>	Bewertung der Personalentwicklungsaktivitäten Beurteilung von Maßnahmen zur Vermeidung und Kontrolle prekärer Beschäftigungsverhältnisse und zur Steigerung der Jobattraktivität in der Branche,
<b>Branchenausblick</b> (Chancen und Risiken, Trends und Themen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie wird sich das eigene Unternehmen im Branchenumfeld weiterentwickeln?</li> <li>Welche Trends und Maßnahmen sollen mit welchem Ziel aufgegriffen werden?</li> <li>Wie können neue Märkte erschlossen werden?</li> </ul>	Diskussion der Zukunftsfähigkeit, insb. strategischer Ziele und Maßnahmen. Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen für die zukünftige Unternehmens- und Beschäftigungsentwicklung.

**i** Eine strukturierte Diskussion mit der Unternehmensführung kann helfen, Handlungsfelder zu identifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit (auch im Sinne der Beschäftigten) zu erhöhen. Szenario-Workshops u.ä. können als Methode genutzt werden.



## 6. Ergänzende Unterlagen

### 6.2 Weiterführende Informationen



Die Auswahl der folgenden Quellen soll helfen, die überblicksartige Sicht des Branchenmonitors auf eine Branche und ihre Segmente mit weiterführenden Hintergrundinformation zur Branchen-, Markt- und Beschäftigungsentwicklung zu unterfüttern.

Angebot	Inhalt	Link
<b>Hans-Böckler-Stiftung</b>		
Bundesagentur für Arbeit	Statistiken über Beschäftigungsstrukturen im Schiffbau (WZ08-30.1) in Deutschland	<a href="https://statistik.arbeitsagentur.de">https://statistik.arbeitsagentur.de</a>
Bundeswehr	Jahresbericht Deutsche Marine 2019	<a href="https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles/jahresbericht-marinekommando-2019-155530">https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles/jahresbericht-marinekommando-2019-155530</a>
Center für Wirtschaftspolitische Studien (CWS)	Die regionalökonomische Bedeutung der Meyer Werft. Aktualisierung für die Jahre 2015 bis 2020	<a href="https://www.wipol.uni-hannover.de/fileadmin/wipol/publications/MeyerWerft2017_final.pdf">https://www.wipol.uni-hannover.de/fileadmin/wipol/publications/MeyerWerft2017_final.pdf</a>
Destatis	Statistiken über Betriebe, Beschäftigte, Umsätze und weitere Kennziffern der Branche Schiff- und Bootsbau (WZ08-30.1) in Deutschland	<a href="https://www-genesis.destatis.de">https://www-genesis.destatis.de</a>
Deutscher Bundestag	Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland	<a href="https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/sechster-bericht-maritime-wirtschaft.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=6">https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/sechster-bericht-maritime-wirtschaft.pdf?__blob=publicationFile&amp;v=6</a>
Institut für Arbeitsmark- und Berufsforschung (IAB)	Tarifbindung nimmt weiter ab (2020)	<a href="https://www.iab.de/de/informationsservice/presse/presseinformationen/tb2019.aspx">https://www.iab.de/de/informationsservice/presse/presseinformationen/tb2019.aspx</a>
IG Metall Küste	IG Metall Schiffbaumfragen unter den Betriebsräten der Schiffbauindustrie (seit 1991 – zuletzt 2020)	<a href="https://www.igmetall-kueste.de/schiffbau/">https://www.igmetall-kueste.de/schiffbau/</a>
SEA Europe	Annual Report 2018/2019	<a href="http://www.seaeurope.eu/ClientData/181/660/443864/3660/4/SEA%20Europe%20Annual%20Report%202018%202019%20website%20version%20final.pdf">http://www.seaeurope.eu/ClientData/181/660/443864/3660/4/SEA%20Europe%20Annual%20Report%202018%202019%20website%20version%20final.pdf</a>
SEA NEWS	The Cruise industry's COVID-19 crisis: how bad is it really?	<a href="https://seanews.co.uk/features/the-cruise-industrys-covid-19-crisis-how-bad-is-it-really/">https://seanews.co.uk/features/the-cruise-industrys-covid-19-crisis-how-bad-is-it-really/</a>
Stiftung Warentest	So klappt es mit der Traumreise (2019)	<a href="https://www.test.de/Kreuzfahrt-So-klappt-es-mit-der-Traumreise-5138504-5412482/">https://www.test.de/Kreuzfahrt-So-klappt-es-mit-der-Traumreise-5138504-5412482/</a>
TAZ	Schadstoffe und Ausbeutung (2018)	<a href="https://taz.de/Kreuzfahrten-in-der-Kritik/!5502836/">https://taz.de/Kreuzfahrten-in-der-Kritik/!5502836/</a>
THB	Ruinöse Preise unterlaufen Klimaschutz (2019)	<a href="https://www.thb.info/en/rubriken/schiffbau/single-view/news/ruinoese-preise-unterlaufen-klimaschutz.html">https://www.thb.info/en/rubriken/schiffbau/single-view/news/ruinoese-preise-unterlaufen-klimaschutz.html</a>
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)	Jahresbericht 2019   2020	<a href="http://vsm.de/de/jahresberichte/8311">http://vsm.de/de/jahresberichte/8311</a>



Die angegebenen Quellen in der obigen Tabelle stellen lediglich eine Auswahl der vorhandenen Informationsquellen dar. Weiterführende Informationen sind über die Hans-Böckler Stiftung sowie die Gewerkschaft IG Metall Küste zu beziehen.

## Kreuzfahrtschiffbau

### Kreuzfahrtschiffbau in Deutschland im Krisenmodus

- Der Kreuzfahrtschiffbau - der relevanteste Zweig der deutschen Schiffbauindustrie - befindet sich in Folge der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Einschränkungen im Tourismus in der Krise.
- Allein in Deutschland hängt über ein Drittel aller Arbeitsplätze der Wertindustrie vom Kreuzfahrtschiffbau ab – in Mecklenburg-Vorpommern sind es über 90% der im Schiffbau Beschäftigten.
- Auftragsstreckungen und Verschiebungen von Ablieferungen prägen derzeit die Meldungen zum Kreuzfahrtschiffbau. Als Konsequenz befinden sich derzeit weit über die Hälfte der im Kreuzfahrtschiffbau Beschäftigten in Kurzarbeit und die Werften passen ihre Produktionsprozesse an die eingebrochene Nachfrage an.

### Kreuzfahrtschiffbau: Milliardenmarkt mit wenigen Akteuren

- Zwar stehen weltweit für den Zeitraum von 2020 bis 2027 noch rund 120 Neubauten mit einem Gesamtwert von 67 Mrd. US\$ zur Ablieferung an, gleichwohl deutet der Stillstand des Kreuzfahrttourismus darauf hin, dass sich diese Ablieferungen nicht wie geplant realisieren lassen werden. Neue Aufträge werden in den kommenden Jahren nicht erwartet.
- Mehr als 90% der bestellten Schiffe werden in Europa gefertigt. Auf die italienische Werftengruppe Fincantieri entfallen mehr als ein Drittel aller Auftragsbestände für Kreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität von mehr als 500 Passagieren (39,7%). Gemeinsam mit der französischen Partnerwerft Chantier d'Atlantique entfallen über 60% aller Neubaufträge auf diese Werftengruppe. Die Meyer Werft GmbH mit ihrer Partnerwerft im finnischen Turku (Meyer Turku) deckt rund 30% aller Auftragsbestände für Kreuzfahrtschiffe ab.
- China hat in den vergangenen Jahren eine verstärkte Rolle beim Bau von Kreuzfahrtschiffen eingenommen und ist bestrebt, eine eigene Kreuzfahrtschiffbauindustrie aufzubauen. Bereits im Jahr 2021 soll das erste in China gefertigte Kreuzfahrtschiff auf den Markt kommen.

### Kreuzfahrten in Zeiten von Corona – von 100 auf Null in wenigen Tagen

- Die Corona-Pandemie hat schwerwiegende Auswirkungen auf die Branche. Nach Jahren des Booms und stetigen Wachstum markieren die Folgen der Pandemie eine Trendwende und die Kreuzfahrtbranche steckt in der tiefsten Krise seit ihrem Bestehen.
- Seit März 2020 ist der Kreuzfahrttourismus komplett zum Erliegen gekommen. Erste Reedereien haben in den letzten Monaten bereits Insolvenz anmelden müssen und die drei weltweit führenden Reedereikonglomerate (Carnival Corp., Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line Holdings) mussten Milliardenbeträge am Kapitalmarkt aufnehmen, um ihre stillstehende Flotte und den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Allein Carnival Corp gibt an, seit dem Stillstand des Kreuzfahrttourismus monatlich rund eine Milliarde US\$ an Verlusten zu verbuchen.
- Es ist bislang noch nicht abzusehen, wann Kreuzfahrten in ihrer bekannten Form wieder möglich sein werden. Im Zuge des langsamen Wiederbeginns von Kreuzfahrten ist anzunehmen, dass in den nächsten Jahren nur wenige neue Aufträge für Kreuzfahrtschiffe akquiriert werden können.

### Hoffnungsschimmer am Kreuzfahrthorizont?

- Kreuzfahrtschiffe mit LNG-Antrieb sind deutlich umweltverträglicher als mit Schweröl betriebene Schiffe. Aufgrund der steigenden Bedürfnisse nach einem umweltverträglichen Kreuzfahrttourismus wird die Nachfrage nach diesen Technologien auch in Zukunft weiter steigen. Die deutsche Schiffbauindustrie hat hier – auch als erster Produzent eines mit LNG angetriebenen Kreuzfahrtschiffs - gegenüber anderen Wettbewerbern einen zentralen Technologievorsprung.
- Zudem kann die Industrie auch darauf setzen, dass Passagiere, die bereits in der Vergangenheit schon einmal eine Kreuzfahrt unternommen haben, dies auch in Zukunft wieder planen. Bereits heute können online-Marktplätze für Kreuzfahrten für 2021 eine um 40 Prozent höhere Anzahl von Voranfragen verbuchen als im Jahr zuvor.
- Die UBS hat in einer erst kürzlich veröffentlichten Analyse betont, dass rund 76 Prozent der Passagiere, deren Reisen aufgrund der Corona-Pandemie gestrichen wurden, sich für einen Gutschein für eine Reise in 2021 entschieden haben. Das Vertrauen der Kunden in die Branche bietet also Grund zu Optimismus.

Quelle: AgS-Schiffbaumonitoring (basierend auf einer kontinuierlich stattfindenden Auswertung internationaler Nachrichtenprotale zum Thema Schiffbau und Schiffsabwrackung)

## Hinweis zur Verwendung der Studie

Branchenmonitore stellen einen grafisch orientierten Kurzüberblick über wesentliche strukturelle, konjunkturelle und sonstige Entwicklungen in einer Branche bereit. Zielgruppe der Branchenmonitore sind Arbeitnehmervertreter in Aufsichtsräten und Betriebsräte, das Informationsangebot soll aber allen Anspruchsgruppen in einer Branche dienen. In Ergänzung von Detailinformationen und Branchenstudien stellt der Branchenmonitor kurz und knapp Überblicksinformationen zu Wettbewerb, Abhängigkeiten, Beschäftigungssituation, Nachhaltigkeit, aktuelle Trends und wesentliche Themen in einer Branche zusammen.

Der Branchenmonitor enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf Überzeugungen und Annahmen beruhen und auf recherchierte Informationen aufbauen. Derartige Aussagen stellen die derzeitigen Risiken, Unsicherheiten und Annahmen in Bezug auf bestimmte Faktoren dar. Zu solchen Faktoren gehören neben anderen Wettbewerbslage, die allgemeinen Wirtschaftsbedingungen, Kunden- und Lieferantenverhalten, Zinsentwicklungen, Maßnahmen der gesetzlichen Regulierung und Aufsicht, saisonbedingte Faktoren, Technologie- und Wertewandel. Treten eine oder mehrere solcher Risiken oder Unsicherheiten ein, oder erweisen sich einzelne oder mehrere zugrunde gelegten Annahmen als falsch, können die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen erheblich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

Die bereitgestellten Informationen stellen keinerlei Form der Empfehlung dar. Auf die Risiken von in die Zukunft gerichteten Analysen und Prognosen sei ausdrücklich hingewiesen. Für Schäden, die aufgrund der Benutzung dieser Daten entstehen, kann keine Haftung übernommen werden.

### Hinweis zur WZ-Klassifikation

Im Rahmen der Branchenmonitore wird die Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008) angewendet. Diese dient dazu, die wirtschaftlichen Tätigkeiten statistischer Einheiten (bspw. aller Unternehmen einer Branche) in allen amtlichen Statistiken einheitlich zu erfassen. Die Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige wurde unter intensiver Beteiligung von Datennutzern und Datenproduzenten in Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Gesellschaft geschaffen. Verwendet wurden:

- WZ08-30 Sonstiger Fahrzeugbau
- WZ08-30.1 Schiff- und Bootsbau
- WZ08-30.11 Schiffbau (ohne Boots- und Yachtbau)
- WZ08-30.12 Boots- und Yachtbau

### Hinweis zu den verwendeten Daten und Aussagen:

Die in diesem Branchenmonitor gemachten Aussagen spiegeln den aktuellen Diskussionsstand in der Branche wider (Stand: September 2020)

## MITBESTIMMUNGS- PORTAL

Das Angebot an Branchenmonitoren im Mitbestimmungsportal wird kontinuierlich ausgebaut. Weitere Informationen finden sich unter [→I www.mitbestimmung.de/Branchenmonitore](https://www.mitbestimmung.de/Branchenmonitore)

### Ersteller der Studie:

Agentur für Struktur- und  
Personalentwicklung GmbH (AgS)  
Anne-Conway-Str. 5  
28359 Bremen

Thorsten Ludwig  
Stephan Cordes

Telefon: 0421 – 3349610  
Email: [thorsten.ludwig@ags-info.de](mailto:thorsten.ludwig@ags-info.de)  
[www.ags-info.de](http://www.ags-info.de)

### Herausgeber der Studie:

Hans-Böckler-Stiftung  
Herr Dr. Oliver Emons  
Hans-Böckler-Straße 39  
40476 Düsseldorf

Telefon: +49 211 7778 165

E-Mail: [oliver-emons@boeckler.de](mailto:oliver-emons@boeckler.de)  
Internet: [www.boeckler.de](http://www.boeckler.de)