

Statistik

kurz gefasst

INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNGEN

16/2008

Autor

Guy VEKEMAN

Inhalt

Ein halbes Jahrhundert im Überblick..... 2

Geringe Produktivität und Rentabilität 3

Kleine Schiffbauunternehmen sind wichtig..... 5

Marktspezialisierung 5

Schwergewicht auf Reparaturen, aber auch der Bau von Kreuzfahrtschiffen und Yachten spielt eine wesentliche Rolle 6

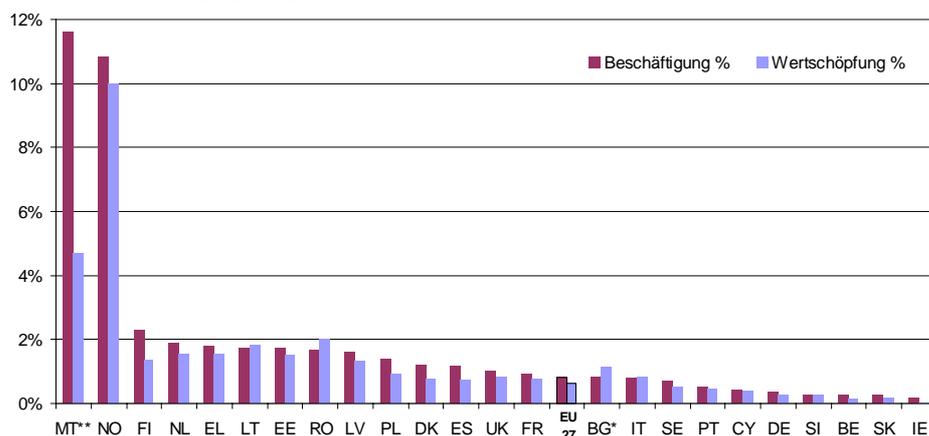
Schiffbau und Schiffsreparaturen: von Tankern bis zu Sportbooten

Im Jahr 2004 waren fast 290 000 Personen in den 19 000 Unternehmen beschäftigt, aus denen sich die Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie der EU-27 (NACE DM 35.1 – Schiff- und Bootsbau) zusammensetzt. Diese Unternehmen erwirtschafteten eine Wertschöpfung von 10 Mrd. EUR bei einem Umsatz von 34 Mrd. EUR. Trotz des zunehmenden Seefrachtverkehrs und der durch die Globalisierung geförderten Handelsströme machte der Anteil des Schiffbaus am gesamten verarbeitenden Gewerbe in der EU-27 lediglich etwa 0,6 % der Wertschöpfung und 0,8 % der Beschäftigung aus. Die Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie umfasst sowohl den Bau und die Reparatur von Schiffen (70 % der Wertschöpfung und 80 % der Beschäftigung) als auch den Bau und die Reparatur von Booten und Yachten.

Schiffbau und Schiffsreparatur sind sehr ungleichmäßig über die EU-27 verteilt. Es überrascht allerdings nicht, dass diese Industrie in den fünf Mitgliedstaaten ohne Küsten praktisch fehlt. Sie spielt in der Tat nur in einer kleinen Anzahl von Ländern eine größere Rolle. Abbildung 1 zeigt den Anteil des Schiffbaus am verarbeitenden Gewerbe der Mitgliedstaaten sowohl nach der Wertschöpfung als auch nach der Beschäftigung.

Von den EU-27-Mitgliedstaaten sind nur in Malta¹ (Daten von 2002) mehr als 10 % der im verarbeitenden Gewerbe tätigen Arbeitskräfte im Schiffbau und in der Schiffsreparatur beschäftigt. Finnland nimmt die zweite Stelle ein, dort hat der Schiffbau einen Anteil von kaum mehr als 2 % am gesamten verarbeitenden Gewerbe. Die nächsten fünf Mitgliedstaaten liegen knapp unter der 2 %-Marke. Die größeren Mitgliedstaaten liegen mit 0,8 % der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe nahe am Durchschnitt der EU-27, und nur Polen hat einen deutlich höheren Anteil. Auch in Norwegen¹ beläuft sich der Anteil der Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie am verarbeitenden Gewerbe insgesamt auf mehr als 10 %. Mit wenigen Ausnahmen ist der Anteil dieses Industriezweigs an der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe aufgrund der ziemlich hohen Arbeitsintensität größer als sein Anteil an der Wertschöpfung.

Abb. 1 Anteil des Schiff- und Bootsbaus (NACE DM 35.1) an der Wertschöpfung und der Beschäftigung des gesamten verarbeitenden Gewerbes (NACE Abschnitt D) in %, 2004



Anmerkung: Die Anteile von AT, CZ & HU sind sehr gering, und Luxemburg meldet keine Schiffbauindustrie (nicht ausgewiesen); * BG 2003; ** MT 2002

Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Bei der Untersuchung der Frage, welche Mitgliedstaaten am meisten zu dem EU-27-Aggregat Wertschöpfung insgesamt beigetragen haben, erweist sich natürlich, dass die größeren Volkswirtschaften eine größere Rolle spielten. Abb. 2 zeigt, welche Länder am meisten zur Wertschöpfung beigetragen haben, und Abb. 3. enthält die entsprechenden Daten für die Beschäftigung. Die Unterschiede zwischen den beiden sind sehr auffällig.



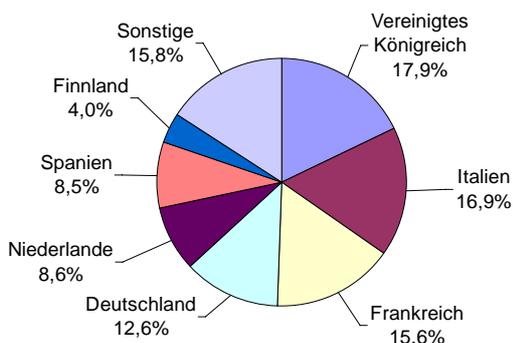
Manuskript abgeschlossen: 12.02.2008
Datenextraktion am: 06.09.2007
ISSN 1977-0324
Katalognummer: KS-SF-08-016-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2008

¹ Sowohl in Malta als auch in Norwegen hat das verarbeitende Gewerbe einen relativ geringen Umfang. Es beinhaltet weder die Erdöl- und Erdgasförderung (Norwegen) noch den Seeverkehr oder den Tourismus (Malta). In seinen Veröffentlichungen über das verarbeitende Gewerbe ersetzt Statistics Norway den Begriff „Schiffbau“ durch „Bau von Bohrinseln“, womit auf einen hoch spezialisierten Industriezweig verwiesen wird (siehe z. B.: http://www.ssb.no/english/subjects/10/07/sti_en/).

Bei der Wertschöpfung ergab sich eine sehr deutliche Konzentration, wobei das Vereinigte Königreich einen Anteil von mehr als 18 % am Gesamtwert der EU-27 hatte, gefolgt von Italien und Frankreich. Die Masse der kleineren zur Wertschöpfung beitragenden Länder erreichte hingegen lediglich 15,8 % des Gesamtwertes.

Bei der Beschäftigung war die Konzentration weniger deutlich. Hier wurden die sieben wichtigsten Länder angeführt von Italien mit 12,2 %, gefolgt von Frankreich mit 11,9 %.

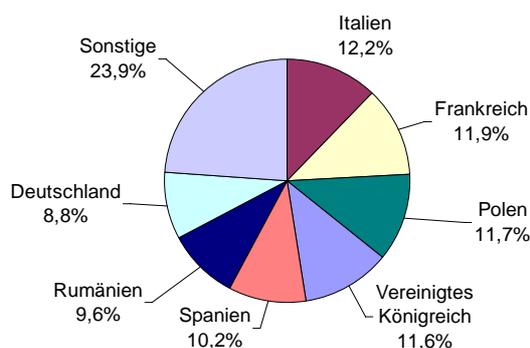
Abb. 2: Wichtigste zur Wertschöpfung der EU im Schiffbau und in der Schiffsreparatur beitragende Mitgliedstaaten, 2004 (%)



Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Polen und Rumänien lieferten ebenfalls einen großen Beitrag zur Beschäftigung, wenngleich sie bei der Wertschöpfung nicht zu den wichtigsten Ländern zählen. Die Prozentsätze für die Länder, die einen kleineren Beitrag zur Beschäftigung leisteten, beliefen sich zusammengenommen auf 23,9 % des EU-27-Aggregats Beschäftigung. Vor allem die Beiträge des Vereinigten Königreichs, der Niederlande und Deutschlands waren bei der Beschäftigung weit geringer als bei der Wertschöpfung.

Abb. 3: Wichtigste zur EU-Beschäftigung im Schiffbau und in der Schiffsreparatur beitragende Mitgliedstaaten, 2004 (%)



Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Ein halbes Jahrhundert im Überblick

Unter den derzeitigen 27 EU-Mitgliedstaaten befinden sich nur fünf Länder ohne Küsten und die europäische Schifffahrtstradition reicht Jahrtausende in die Geschichte zurück. Der Seefrachtverkehr ist im letzten Jahrzehnt stetig gestiegen, und die Handelsströme wurden durch die Globalisierung stimuliert².

Diese Entwicklung spiegelt sich nicht in einem vergleichbaren Wachstum von Schiffbau und Schiffs-Reparaturen in der EU-27 wider. Mehrere Jahrzehnte lang führte der heftige Wettbewerb hauptsächlich durch ostasiatische Werften zu industriellen Überkapazitäten im Schiffbau und bei den Reparaturen. Durch die steigenden Schiffbaukosten in den 1970er und 1980er Jahren nahmen die Gewinnspannen stark ab.

Einige Mitgliedstaaten reagierten mit Schutzmaßnahmen für ihren nationalen Schiffbau, z. B. dadurch, dass sie den Kunden ihrer Werften billige Kredite gewährten. Letzen Endes konnte damit die Schließung vieler dieser Werften jedoch nur hinausgezögert werden.

Aufgrund hoher Seefrachtkapazitäten seit den 1970er Jahren hinkten die Frachttarife jahrzehntelang hinter den Kostensteigerungen hinterher, was auch zu einer Verlangsamung der Flottenerneuerung führte. Durch eine Steigerung der Tonnage bei neuen Schiffen und die Optimierung der Logistikverfahren durch Verringerung der für das Laden und Löschen benötigten Zeit wurde eine Senkung der Frachtkosten erreicht. Dies führte zu einer volumenmäßigen Steigerung des Containerverkehrs und der Nachfrage nach Roll-on-Roll-off-Schiffen im Vergleich zu Schüttgutfrachtschiffen.

Der Personenseeverkehr ist in den letzten sechzig Jahren stetig zurückgegangen, da die transatlantischen Migrationsströme zum Stillstand kamen und der Passagierverkehr nach Afrika und Asien nach der Entkolonialisierung fast vollständig aufhörte. Die Zunahme des Massentourismus führte im Wesentlichen zu einem explosiven Wachstum des Luftverkehrs, während sich der Personenverkehr mit Kurzstreckenseefähren schließlich einem schrumpfenden Markt gegenüber sah, da er immer mehr durch feste Verbindungen ersetzt wurde und auch dem Wettbewerb durch Billigfluggesellschaften ausgesetzt war.

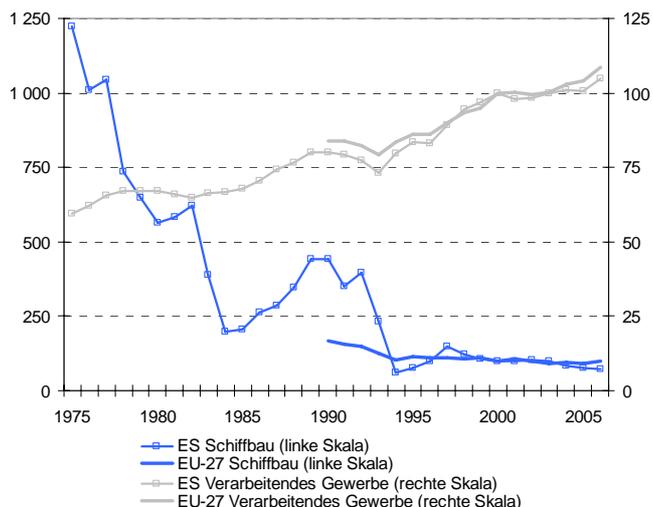
Der Markt für die kleineren Sport- und Vergnügungsboote wuchs schnell, gefördert durch immer mehr Freizeit, während die Entwicklung des Kreuzfahrttourismus einen neuen, wachsenden Markt für den Bau großer Kreuzfahrtschiffe und luxuriöser Yachten schuf.

Datenreihen zu Schiffbau und Schiffsreparaturen über mehrere Jahrzehnte sind selten. Durch jährliche Konjunkturstatistiken werden Produktionsvolumenindizes geliefert, die um die Veränderung der Outputpreise korrigiert worden sind.

Die sich über drei Jahrzehnte erstreckenden Indizes des gesamten verarbeitenden Gewerbes und des Bereichs Schiffbau und Schiffsreparaturen in Spanien (Abb. 4) zeigen, dass es besonders zwischen 1975 und 1985 zu einem starken Produktionsrückgang gekommen ist. Während das verarbeitende Gewerbe insgesamt zwischen 1975 und 2006 eine Zunahme um mehr als 75 % verzeichnete, fand im Schiffbau und bei den Reparaturen ein Rückgang auf 6 % des Niveaus von 1975 statt. Die für Deutschland ab 1978 verfügbaren Daten zeigen einen vergleichbaren Trend.

² Siehe z. B.: Güter- und Personenseeverkehr 1997-2005, URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073.46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-SF-07-094

Abb. 4 Vergleich der Produktionsindizes (Jahr 2000 = 100)



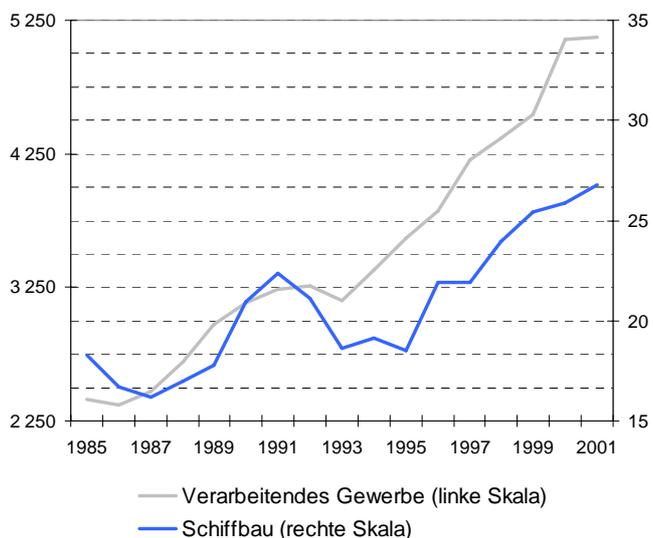
Source: Eurostat (STS)

Produktionsindizes für die EU-27 stehen erst ab 1990 zur Verfügung. Im Schiffbau ging die Produktion während der gesamten 1990er Jahre um 40 % zurück. Seit 2000 ist der Index mehr oder weniger stabil geblieben (-3 %), während er in Spanien (-29 %) weiter zurück ging. Der EU-27-Index für das gesamte verarbeitende Gewerbe bestätigt den für Spanien ausgewiesenen steigenden Trend.

Es gibt einige langfristige Reihen der strukturellen Unternehmensstatistik, die sich über den Zeitraum 1985-2001 erstrecken. Sie umfassen mehrere Schlüsselmerkmale wie Produktionswert, Beschäftigung und Wertschöpfung.

Da die Daten vor den EU-Erweiterungen 2004 und 2007

Abb. 5 Umsätze des verarbeitendes Gewerbes, des Schiffbaus und der Schiffsreparaturen in der EU-15* (in Mrd. EUR)



* Unternehmen mit mind. 20 Beschäftigten Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

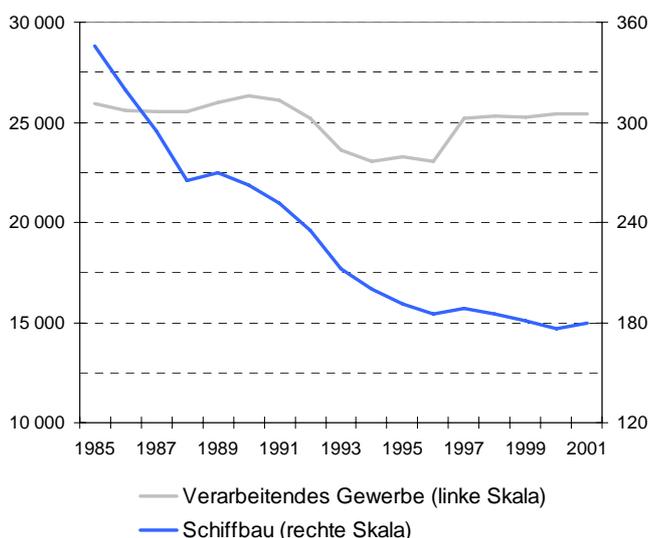
erhoben wurden, beziehen sich die Aggregate auf die EU-15. Außerdem betreffen sie Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten. Sie werden in jeweiligen Preisen ausgedrückt, und es wird keine Bereinigung um Erzeugerpreiserhöhungen vorgenommen.

In Abb. 5 sieht man, dass der Umsatz des gesamten verarbeitenden Gewerbes im Beobachtungszeitraum um fast 66 % über dem Umsatz von Schiffbau und Schiffsreparaturen liegt. Der Anteil von Schiffbau und Schiffsreparaturen am verarbeitenden Gewerbe insgesamt ist also in der EU-15 von 0,76 % auf 0,52 % gesunken. Wie von einem relativ kleinen Sektor, der stark vom Konjunkturzyklus abhängt, zu erwarten, waren die Umsätze beim Schiffbau und bei den Schiffsreparaturen unbeständiger als die Umsätze im verarbeitenden Gewerbe.

Die Beschäftigung im Bereich Schiffbau und Schiffsreparaturen (Abb. 6) ging ziemlich dramatisch zurück, und zwar besonders zwischen 1985 und 1996, und die steigende Nachfrage im globalen Seeverkehr brachte hier kaum Erleichterung. 1985 entfielen auf Schiffbau und Schiffsreparaturen immer noch mehr als 1,3 % der Gesamtbeschäftigung im verarbeitenden Gewerbe der EU-15. Dieser Anteil ging bis 2001 auf 0,7 % zurück, was den Verlust von mehr als 170 000 Arbeitsplätzen bedeutete. Demgegenüber erholte sich die Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe insgesamt in der EU-15 nach dem konjunkturellen Abschwung Anfang bis Mitte der 1990er Jahre wieder.

Dass Schiffbau und Schiffsreparaturen arbeitsintensive Industrien sind, zeigt sich an ihrem Anteil an der Beschäftigung des gesamten verarbeitenden Gewerbes, der deutlich höher ist als ihr Anteil am Umsatz des gesamten verarbeitenden Gewerbes.

Abb. 6 Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe und im Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur der EU-15* (in Tausend)



* Unternehmen mit mind. 20 Beschäftigten Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Geringe Produktivität und Rentabilität

Kennziffern wie die sichtbare oder die lohnbereinigte Arbeitsproduktivität, die durchschnittlichen Arbeitskosten oder die Bruttobetriebsrate liefern einen Hinweis auf die Wettbewerbsfähigkeit einer wirtschaftlichen Tätigkeit.

Die sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung pro beschäftigte Person) liegt in arbeitsintensiven Industriezweigen systematisch niedriger als in kapitalintensiven Industrien. Im Schiffbau und in der Schiffsreparatur lag sie 2004 in der EU-27

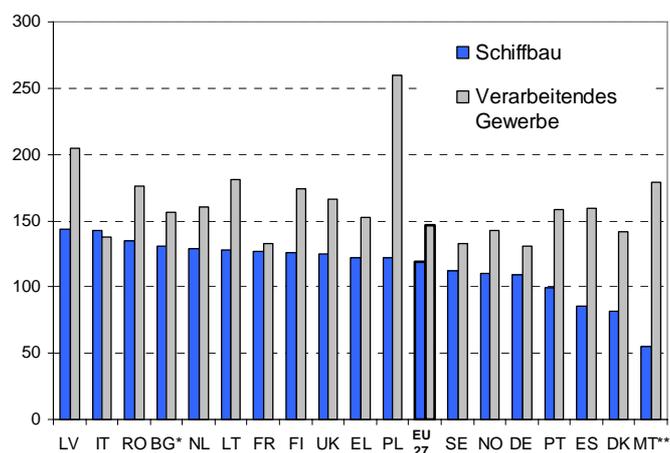
bei 34 500 EUR gegenüber 45 500 EUR im verarbeitenden Gewerbe.

Dividiert man dieses Produktivitätsmaß durch die durchschnittlichen Arbeitskosten, so ergibt dies eine lohnbereinigte Arbeitsproduktivität, die sich im Schiffbau auf 119 % und im verarbeitenden Gewerbe auf 147 % beläuft. Der Anteil des Bruttobetriebsüberschusses am Umsatz ist die Bruttobetriebsrate. Mit 6,1 % lag sie weit unter den durchschnittlichen 9,5 % im verarbeitenden Gewerbe.

In den Mitgliedstaaten, die im Jahr 2004 mehr als 1 % zur gesamten Wertschöpfung der EU-27 beitrugen, war der Industriezweig in Italien, Griechenland, im Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Rumänien relativ rentabel. Negativ war die Bruttobetriebsrate hingegen in Malta (2002), Dänemark und Spanien, wo die Wertschöpfung zur Deckung der Arbeitskosten nicht ausreichte. In Malta veranlasste der Bruttobetriebsverlust die Regierung zum Eingreifen in eine Fusions- und Umstrukturierungsmaßnahme.

Schiffbau und Schiffsreparatur benötigen eine Vielfalt von qualifizierten Arbeitskräften, deren Aufgaben zum großen Teil

Abb. 7 Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität im verarbeitenden Gewerbe und im Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur, 2004 (%)



Länder mit mehr als 2 500 beschäftigten Personen. Auf die ausgewählten Mitgliedstaaten entfallen 98 % der Beschäftigung im Schiffbau der EU.

* BG 2003; ** MT 2002

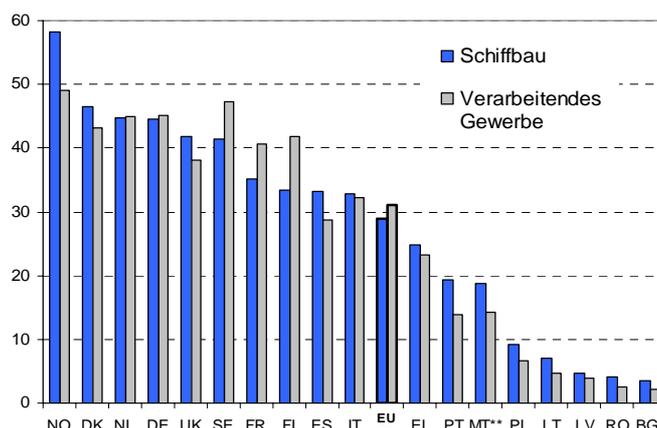
Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

nicht repetitiv sind. 2004 lagen die durchschnittlichen Arbeitskosten in der EU-27 in diesem Bereich bei 29 000 EUR und damit knapp unter dem Durchschnitt im verarbeitenden Gewerbe von 31 000 EUR (Abb. 7).

In Malta (2002) und Portugal lagen die Arbeitskosten im Schiffbau jedoch deutlich über den Durchschnittswerten im verarbeitenden Gewerbe. In Mitteleuropa ist das verarbeitende Gewerbe immer noch auf arbeitsintensive Industrien mit Niedriglöhnen ausgerichtet. Folglich wurden im Schiffbau relativ hohe Löhne gezahlt. Die Arbeitskosten im polnischen Schiffbau lagen um 40 % über dem Durchschnitt im verarbeitenden Gewerbe, und in Litauen und Rumänien betrug der Abstand bei den Arbeitskosten über 50 %.

Sowohl die sichtbare als auch die lohnbereinigte Arbeitsproduktivität war beim Bau von Vergnügungs- und Sportbooten höher als beim Bau von Schiffen. Die Bruttobetriebsrate lag beträchtlich höher, was zeigt, dass dieser Teil des Industriezweigs floriert. Insgesamt sind die Arbeitskosten beim Bootsbau fast genau so hoch wie beim Bau von Schiffen, wengleich in einzelnen Mitgliedstaaten beachtliche Unterschiede bestehen.

Abb. 8 Durchschnittliche Personalkosten im verarbeitenden Gewerbe und im Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur, 2004 (in Tausend EUR)



Länder mit mehr als 2 500 beschäftigten Personen. Auf die ausgewählten Mitgliedstaaten entfallen 98 % der Beschäftigung im Schiffbau der EU.

* BG 2003; ** MT 2002

Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Tabelle 1: Wichtigste Merkmale des Schiff- und Bootsbaus (NACE DM 35.1) in der EU und in Norwegen in 2004

	EU-27 ⁽¹⁾	EU-25	BE	BG ⁽²⁾	CZ	DK	DE	EE	IE	EL	ES	FR	IT	CY
Zahl der Unternehmen	19.359	18.682	168	284	183	268	560	87	22	814	2.131	2.482	3.628	28
Umsatz - Mio. EUR	34.000	33.083	212	94	21	1.064	5.163	100	33	563	3.068	5.988	5.655	9
Wertschöpfung zu Faktorkosten - Mio. EUR	10.000	9.793	75	24	5	191	1.258	21	14	219	852	1.563	1.690	4
Käufe insgesamt - Mio. EUR	25.000	24.565	142	75	17	877	4.451	80	20	464	2.254	4.108	4.434	5
Personalaufwendungen - Mio. EUR	7.900	7.800	62	18	5	227	1.135	18	12	155	952	1.208	1.032	3
Bruttoinvestitionen - Mio. EUR	1.000	980	7	5	2	37	109	4	1	45	73	265	170	0,3
Zahl der Beschäftigten - in Tausend	290	260	1,7	5,2	0,8	5,0	25,9	2,3	0,42	7,2	30,0	35,1	36,1	0,16
Umsatz pro beschäftigte Person - in Tausend	117,2	127,2	123,3	18,0	26,0	211,6	199,1	44,5	78,3	77,7	102,2	170,4	156,8	53,8
Sichtbare Arbeitsproduktivität - in Tausend EUR	34,5	37,7	43,7	4,7	6,4	38,0	48,5	9,2	32,1	30,2	28,4	44,5	46,8	25,3
Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität %	119	118	110	130	79	82	109	117	106	122	86	127	142	149
Durchschnittliche Personalkosten - in Tausend EUR	29,0	31,8	39,8	3,6	8,1	46,6	44,5	7,9	30,3	24,8	33,2	35,1	32,9	17,0
Bruttobetriebsrate %	6,1	6,0	6,1	7,1	3,3	-3,4	2,4	3,2	3,6	11,4	-3,3	5,9	11,6	16,5
Wertschöpfung in % des Produktionswertes	29	29	34	26	25	18	23	23	43	33	28	29	28	54

Anmerkung: Luxemburg meldet keinen Schiffbau; (1) Geschätzte Werte und in einigen Fällen Näherungswerte; (2) BG: 2003

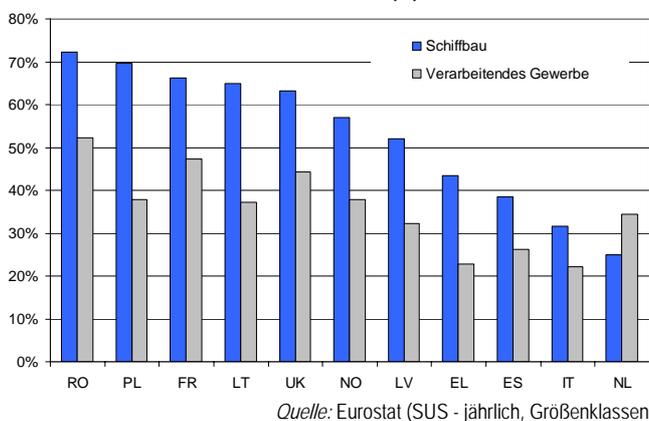
Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Kleine Schiffbauunternehmen sind wichtig

Das klassische Bild gigantischer Werften ist in den meisten EU-Mitgliedstaaten überholt. Es stehen einige Daten nach Größenklassen untergliedert zur Verfügung. Abb. 9 zeigt den Anteil großer Werften (mehr als 250 Beschäftigte) an der Gesamtbeschäftigung in der Schiffbau- und Schiffs-Reparaturindustrie im Vergleich zu dem entsprechenden Verhältnis im gesamten verarbeitenden Gewerbe.

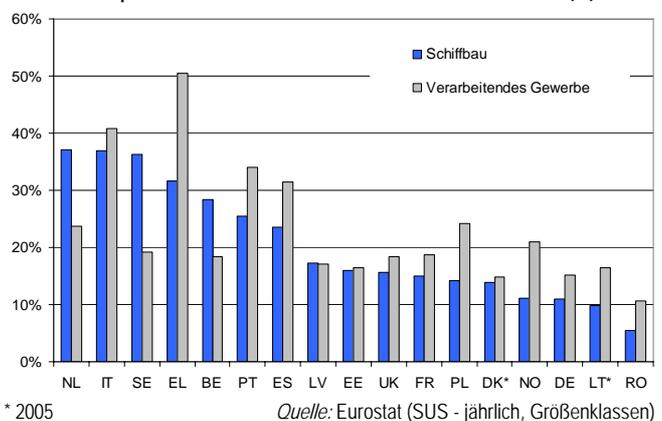
In Rumänien, Polen, Frankreich, Litauen und dem Vereinigten Königreich waren große Werften im Jahr 2004 die Hauptarbeitgeber in der Schiffbauindustrie. In Griechenland, Spanien, Italien und den Niederlanden lag ihr Beitrag zur Beschäftigung unter 50 %. In Belgien und in Zypern gab es keine großen Schiffbau- und Schiffs-Reparaturunternehmen. EU-Aggregate stehen nicht zur Verfügung.

Abb. 9 Anteil großer Unternehmen (> 250 Beschäftigte) an der Beschäftigung im Bereich Schiffbau und Schiffsreparatur und im verarbeitenden Gewerbe, 2004 (%)



Einige Mitgliedstaaten liefern auch Informationen über die Beschäftigung in Unternehmen mit bis zu 20 beschäftigten Personen. Ihr Anteil an der Gesamtbeschäftigung wird in Abb. 10 dargestellt, und zwar sowohl für die Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie als auch für das gesamte verarbeitende Gewerbe. In den Niederlanden, in Schweden, Italien und Griechenland leisteten die Unternehmen mit bis zu 20 beschäftigten Personen einen signifikanten Beitrag zur Gesamtzahl der Beschäftigten im Schiffbau. In diesen Ländern lag auch die Zahl der Arbeitskräfte, die keine Lohn- oder Gehaltsempfänger waren (in ihrem kleinen Betrieb tätige Eigentümer oder Familienmitglieder) über dem EU-Durchschnitt von 5,2 %. In Schweden und in den Niederlanden weicht die relative Bedeutung der kleinen Schiffbauunternehmen stark von der kleiner Unternehmen im übrigen verarbeitenden Gewerbe ab.

Abb. 10 Anteil der Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten an der Beschäftigung im Bereich Schiffbau und Schiffs-Reparaturen und im verarbeitenden Gewerbe, 2004 (%)



Marktspezialisierung

Der Schiffbau (ohne Boots- und Jachtbau) (NACE DM 35.11) hatte einen Anteil von etwa 79 % an den Arbeitskräften des Industriezweigs in der EU 2004, während auf den Boots- und Jachtbau (NACE DM 35.12) die verbleibenden 21 % entfielen (siehe Abb. 11). Die Marktspezialisierung sieht allerdings in den einzelnen Mitgliedstaaten ganz unterschiedlich aus, in Rumänien konzentriert sich z. B. fast die gesamte

Beschäftigtenzahl auf den Schiffbau, während in Schweden und in den Niederlanden mehr als 50 % bzw. 40 % der Beschäftigten im Boots- und Jachtbau tätig sind. Daran zeigt sich eine klare Übereinstimmung mit dem hohen Anteil kleiner Unternehmen an der Beschäftigung und der großen Zahl von Selbständigen in diesen beiden Ländern.

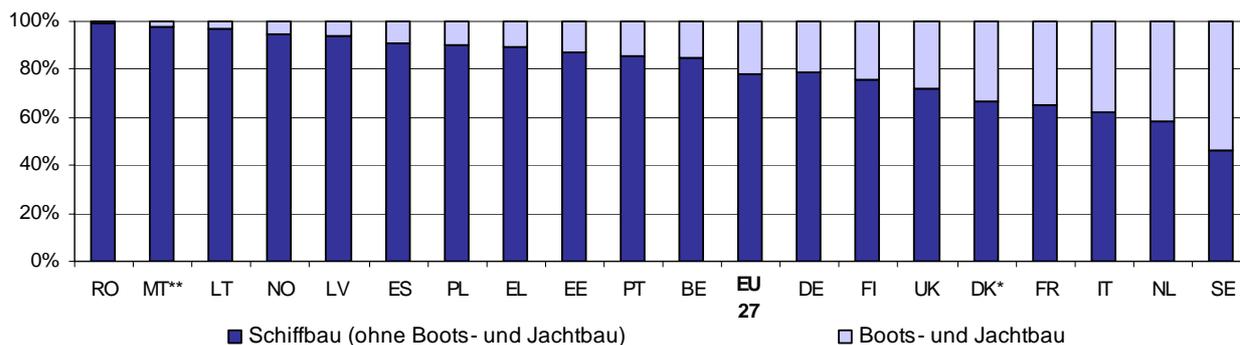
Tabelle 1 (Fortsetzung): Wichtigste Merkmale des Schiffbaus und der Schiffsreparaturen (NACE DM 35.1) in der EU und in Norwegen, 2004

	LV	LT	HU	MT ⁽³⁾	NL	AT	PL	PT	RO	SI ⁽⁴⁾	SK	FI	SE	UK	NO
Zahl der Unternehmen	98	85	162	65	1.595	52	2.552	271	396	89	9	577	1.249	1.507	1.093
Umsatz - Mio. EUR	69	112	11	65	3.267	39	1.477	268	451	54	38	1.211	693	3.941	5.706
Wertschöpfung zu Faktorkosten - Mio. EUR	18	41	3	38	862	19	388	82	156	16	11	399	258	1.789	1.807
Käufe insgesamt - Mio. EUR	58	74	7	25	2.551	21	1.154	190	346	44	31	839	447	2.287	3.977
Personalaufwendungen - Mio. EUR	12	32	3	68	588	11	298	81	116	10	6	312	205	1.392	1.615
Bruttoinvestitionen - Mio. EUR	5	8	1	0,4	29	1	54	32	35	6,2	0,4	29	25	80	79
Zahl der Beschäftigten - in Tausend	2,7	4,6	0,48	3,7	14,9	0,39	34,5	4,3	28,4	0,69	1,0	9,5	5,5	34,2	28,1
Umsatz pro beschäftigte Person - in Tausend EUR	25,5	24,4	21,9	17,5	219,0	100,5	42,8	62,8	15,9	78,0	37,7	128,2	125,5	115,2	203,2
Sichtbare Arbeitsproduktivität - in Tausend EUR	6,6	9,0	5,2	10,3	57,8	48,4	11,3	19,2	5,5	22,7	10,6	42,2	46,7	52,3	64,3
Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität %	143	128	84	54	129	145	122	99	134	151	178	126	113	125	111
Durchschnittliche Personalkosten - in Tausend EUR	4,6	7,0	6,2	19,0	44,8	33,3	9,2	19,3	4,1	15,0	6,0	33,5	41,5	41,8	58,2
Bruttobetriebsrate %	8,0	8,1	-1,0	-47,3	8,4	18,6	6,1	0,2	8,9	11,3	12,7	7,2	7,6	10,1	3,4
Wertschöpfung in % des Produktionswertes	24	36	32	63	26	51	26	30	32	29	26	32	37	44	32

(3) MT: 2002; (4) SI Bruttoinvestitionen: 2003

Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Abb. 11 Zahl der beschäftigten Personen nach Teilsektoren, 2004 (%)



* DK: 2003; ** MT: 2002

Quelle: Eurostat (SUS - jährlich)

Schwergewicht auf Reparaturen, aber auch der Bau von Kreuzfahrtschiffen und Jachten spielt eine wesentliche Rolle

Die jährliche Produktionsstatistik (PRODCOM) liefert Informationen über Wert und Volumen der industriellen Produktion nach Produktarten. Es besteht im Allgemeinen eine Größenklassenschwelle, mit der mindestens 90 % der Produktion der Schiffbauindustrie erfasst werden. Tabelle 2 gibt Einblick in den Inhalt der beiden wichtigsten Produktionskategorien des Schiffbaus der EU-27 im Jahr 2006. In einigen Produktionskategorien ist das europäische Aggregat vertraulich (Kennzeichen C). Basierend auf der Summe der verfügbaren Länderdaten wird dann eine Mindestgrößenangabe gemacht.

Angesichts des relativ hohen Wertes von Produkten wie Jachten und Motor- oder Segelbooten oder von Wartungs- und Reparaturarbeiten ist klar, dass die Produktion des EU-Schiffbaus in der EU nicht die Produktverteilung der weltweiten Flotte widerspiegelt. Während die Nachfrage nach den meisten Frachtschiffstypen angetrieben durch den

anhaltenden Globalisierungstrend zunahm, gelang es der europäischen Schiffbauindustrie nicht, ihren historischen Marktanteil wiederzugewinnen. Der Produktionswert von Rohöltankern in der EU belief sich 2006 auf lediglich 733 Mio. EUR, während außerhalb der EU Kroatien allein mehr als die Hälfte dieses Wertes produziert hat (375 Mio. EUR).

Florierende Segmente der Schiffbauindustrie schulden ihren Erfolg im Allgemeinen der Spezialisierung in einer bestimmten Nische. Die wichtigste Kategorie von in Frankreich, Finnland und Italien gebauten Schiffen waren Kreuzfahrtschiffe und Jachten. Norwegen konzentrierte sich auf den Bau von Bohrinseln, für die es einen starken Inlandsmarkt gibt. Der Wert der norwegischen Produktion in dieser Kategorie belief sich auf 3 Mrd. EUR und lag damit zehnmal so hoch wie der der EU-27.

Tabelle 2: Bau von Schiffen und Booten in der EU-27, 2006: Produktkategorien mit Verkaufswert von mehr als 300 Mio. EUR

Code	Kennzeichen/ Wert	Volumen/Wert	Einheit	Bezeichnung
35.11 Schiffbau (ohne Boots- und Jachtbau)				
35112470	4 574	3 140	GT	Massengutfrachtschiffe, Stückgutfrachtschiffe, Vollcontainerschiffe, Ro-Ro-Schiffe usw. sowie Wasserfahrzeuge, die ihrer Beschaffenheit nach zur Personen- und Güterbeförderung bestimmt sind, für die Seeschifffahrt
35119100	:C > 4 195	n/a		Reparatur von Schiffen, anderen Wasserfahrzeugen und schwimmenden Vorrichtungen
35112130	:C > 3 700	E > 765	GT	Schiffe, hauptsächlich zum Befördern von Personen, Fährschiffe, für die Seeschifffahrt
35112230	733	444	GT	Rohöltankschiffe sowie Produkten- und Chemikaliertankschiffe für die Seeschifffahrt
35119350	514	n/a		Ausrüstungsarbeiten an Schiffen, anderen Wasserfahrzeugen und schwimmenden Vorrichtungen
35113393	466	> 2	P/St	Andere Wasserfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge (ohne Ruderboote) für die Seeschifffahrt
35113230	408	C		Schlepper für Schifffahrt
35115000	345	> 643	P/St	Andere schwimmende Vorrichtungen (z. B. Flöße, Schwimm tanks, Senkkästen, Festmachetonnen, Bojen und schwimmende Baken, Bojen aus Polyurethan-Schaum usw.)
35119200	340	n/a		Umbau von Schiffen, anderen Wasserfahrzeugen und schwimmenden Vorrichtungen
35113130	337	E > 42	P/St	Fischereifahrzeuge; Fabriksschiffe und andere Schiffe für das Verarbeiten oder Konservieren von Fischereierzeugnissen, für die Seeschifffahrt
35112190	329	E > 1	P/St	Fahrgastschiffe, Kreuzfahrtschiffe zum Befördern von Personen, Fährschiffe für die Binnenschifffahrt
35.12 Boots- und Yachtbau				
35121330	2 539	C		Motorboote (ohne solche mit Außenbordmotor), für die Seeschifffahrt
35121130	:C > 1 266	C		Segelboote, auch mit Hilfsmotor, für die Seeschifffahrt
35129000	1 068	n/a		Reparatur-, Instandhaltungs-, Umbau- und Ausrüstungsarbeiten an Booten und Jachten
35121357	:E 642	E > 5	P/St	Motorboote (ohne solche mit Außenbordmotor) mit einer Länge > 7,5 m, für die Binnenschifffahrt
35121397	465	E > 6	P/St	Andere Boote (Jachten, Vergnügungs- oder Sportboote; Ruderboote und Kanus) mit einem Gewicht > 100 kg und einer Länge > 7,5 m
35121157	396	5	P/St	Segelboote, auch mit Hilfsmotor, mit einer Länge > 7,5 m, für die Binnenschifffahrt

C: Gesamtwert vertraulich; n/a nicht anwendbar; E: Schätzung; GT/ Bruttoregistertonnen; P/St: Stückzahl

Quelle: Eurostat (PRODCOM)

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

DATENQUELLEN

Alle ausgewiesenen Daten kommen von Eurostat (sofern keine andere Quelle erwähnt ist). Die meisten Datenquellen werden ständig aktualisiert und überarbeitet, soweit dies erforderlich ist. Die vorliegende Veröffentlichung gibt den Stand der Datenverfügbarkeit in der Referenzdatenbank von Eurostat im September 2007 wieder.

Die strukturelle Unternehmensstatistik (SUS) ist die wichtigste Datenquelle für diese Veröffentlichung. Sie und andere SUS-Datensätze stehen unter dem Thema „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ auf der Eurostat-Website <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> („Daten“ / „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ / „Horizontale Ansicht“ / „Strukturelle Unternehmensstatistik“) zur Verfügung. Ausgewählte Veröffentlichungen, Daten und Hintergrundinformationen stehen in dem Abschnitt „Europäische Unternehmen“ direkt unter dem Thema „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ auf der Eurostat Website zur Verfügung. Die Statistiken werden nach dem Klassifikationssystem NACE Rev. 1.1 nach Wirtschaftszweigen dargestellt. Dort sind Schiffbau und Schiffsreparaturen zusammengefasst zu einer Gruppe unter NACE DM 35.1 (Schiff- und Bootsbau), mit einer weiteren Untergliederung in NACE 35.11 (Schiffbau, ohne Boots- und Jachtbau) und NACE 35.12 (Boots- und Jachtbau). Es werden Vergleiche mit dem verarbeitenden Gewerbe (NACE-Abschnitt D, Herstellung von Waren) gezogen.

Zur Vervollständigung der SUS-Daten mit Informationen zum „Index der industriellen Produktion“, der die Entwicklung der Wertschöpfung zu Faktorkosten zu konstanten Preisen zeigt, wurden Konjunkturstatistiken (KS) verwendet.

Die jährliche Statistik der industriellen Produktion (PRODCOM) wurde verwendet, um einen Überblick über den Produktionswert der wichtigsten Produktkategorien zu gewinnen.

LÄNDER

Die Veröffentlichung erstreckt sich auf 26 der 27 Mitgliedstaaten (EU-27): Belgien (BE), Bulgarien (BG) (Daten 2003), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Irland (IE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Ungarn (HU), Malta (MT) (Daten 2002), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Rumänien (RO), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und Vereinigtes Königreich (UK). Ebenfalls einbezogen ist Norwegen (NO). Die bulgarischen Daten für 2004 sind vertraulich, und Luxemburg (LU) hat keine Schiffbauindustrie.

EU-AGGREGATE

Zum Zeitpunkt der Datenverarbeitung für diese Veröffentlichung wurden EU-Aggregate für die EU-25 und die EU-27 erstellt. Seit 2004 sind die bulgarischen Daten vertraulich. Die EU-27-Schätzungen sind weniger genau, es handelt sich dabei um gerundete Daten. In den EU-25- und EU-27-Aggregaten sind Schätzungen für fehlende Komponenten enthalten, soweit dies erforderlich war.

WECHSELKURSE

Finanzdaten werden in ECU/EUR ausgedrückt, wobei die Landeswährungen unter Verwendung der mittleren Wechselkurse für das jeweilige Jahr umgerechnet wurden.

ZEICHEN

„.“ nicht verfügbar oder vertraulich.

BEOBSACHTUNGSEINHEIT

Beobachtungseinheit ist das Unternehmen. Ein Unternehmen führt ein oder

mehrere Tätigkeiten an einem oder mehreren Standorten aus. Die Unternehmen werden entsprechend ihrer Haupttätigkeit Wirtschaftszweigen (nach der NACE) zugeordnet. Das Unternehmen sollte hier nicht mit der örtlichen Einheit verwechselt werden, die ein Unternehmen oder ein Teil eines Unternehmens an einem bestimmten Standort ist.

VARIABLEN DER STRUKTURELLEN UNTERNEHMENSSTATISTIK

Die Variablen sind entsprechend der Verordnung Nr. 2700/98 der Kommission definiert und umfassen:

Zahl der Unternehmen

Zahl der Unternehmen, die zumindest während eines Teils des Bezugszeitraums aktiv waren.

Zahl der Beschäftigten

Gesamtzahl der in der Beobachtungseinheit tätigen Personen sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden. Sie umfasst Lohn- und Gehaltsempfänger, Teilzeitkräfte, mitarbeitende Inhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige, Saisonarbeiter usw.

Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Bruttoerträge durch betriebliche Aktivitäten nach Bereinigung um Betriebssubventionen und indirekte Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

Umsatz

Von der Beobachtungseinheit während des Bezugszeitraums insgesamt in Rechnung gestellte Beträge, die den Marktverkäufen von Waren und Dienstleistungen an Dritte entsprechen.

Sichtbare Arbeitsproduktivität

Einfacher Produktivitätsindikator, berechnet als Wertschöpfung pro beschäftigte Person.

Durchschnittliche Personalaufwendungen

Personalaufwendungen sind alle Geld- oder Sachleistungen, die ein Arbeitgeber an Arbeitnehmer für die von ihnen geleistete Arbeit erbringt. Sie werden durch die Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger (Arbeitnehmer) dividiert, die Teilzeit- und Saisonkräfte usw. umfasst, nicht jedoch für unbestimmte Zeit beurlaubte Personen.

Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (%)

Sie wird berechnet, indem man die sichtbare Arbeitsproduktivität durch die durchschnittlichen Personalaufwendungen dividiert.

Bruttobetriebsüberschuss

Der Bruttobetriebsüberschuss ist der durch die betriebliche Tätigkeit geschaffene Überschuss nach erfolgter Vergütung der eingesetzten Menge des Produktionsfaktors Arbeit. Er lässt sich aus der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten abzüglich der Personalaufwendungen ermitteln.

Bruttobetriebsrate (in %)

Die Bruttobetriebsrate ist ein Rentabilitätsfaktor, bei dem der Bruttobetriebsüberschuss (siehe oben) zu dem erzielten Umsatz in Beziehung gesetzt wird.

Bruttoinvestitionen in Sachanlagen

Neue und gebrauchte Sachanlagen, die von Dritten erworben oder für den Eigenbedarf produziert werden und deren Nutzungszeitraum länger als ein Jahr ist; nicht produzierte Sachanlagen wie Grundstücke sind inbegriffen.

Weitere Informationsquellen:

Daten: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Industrie, Handel und Dienstleistungen/Daten](#)

 **Industrie, Handel und Dienstleistungen**

 **Industrie, Handel und Dienstleistungen - horizontale Ansicht**

 **Strukturelle Unternehmensstatistik (Industrie, Baugewerbe, Handel und Dienstleistungen)**

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info@publications.europa.eu
