

Branchenskizze: Ostdeutscher Schiffbau und Schienenfahrzeugbau

Der Schiffbau und der Schienenfahrzeugbau, die dem Sonstigen Fahrzeugbau zugeordnet sind, gehören zu den wenigen Industriezweigen, die mit der dynamischen Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes in Ostdeutschland in den letzten Jahren nicht Schritt gehalten haben. 1998 war die Produktion im Schiffbau um etwa ein Viertel und im Schienenfahrzeugbau sogar um etwa ein Drittel geringer als im Jahr 1995 (vgl. Tabelle). Die Beschäftigtenzahl (in den Betrieben von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten) verminderte sich im gleichen Zeitraum in beiden Branchen um jeweils rund 40 vH. Dies ist vor allem mit dem Prozeß der Anpassung dieser Kapazitäten an die veränderten Marktbedingungen zu erklären.

Die Unternehmen des *Schiffbaus* und des *Schienenfahrzeugbaus* haben einen vergleichsweise hohen Umstrukturierungs- und Anpassungsbedarf seit der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion im Jahr 1990 zu bewältigen. Vor der Wende sicherten vor allem die Bestellungen der Sowjetunion die Auslastung der relativ großen Kapazitäten in der DDR. Sie waren z. B. 1990 im Schiffbau nur um ein Siebtel kleiner als in Westdeutschland. Schiffe wie Schienenfahrzeuge wurden in großen Serien gefertigt, im Vergleich zur westlichen Konkurrenz allerdings auf einem niedrigeren technischen Niveau und mit einer etwa um die Hälfte geringeren Produktivität. Die ungenügende Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und der Zusammenbruch des Handels mit der ehemaligen Sowjetunion Anfang der 90er Jahre führten zwangsläufig zu Produktionseinschränkungen und einem kräftigen Personalabbau, die allerdings in den beiden Branchen in einem unterschiedlichem Tempo verliefen. So sicherte die Abarbeitung von Großverträgen, die noch mit der Sowjetunion abgeschlossen worden waren, den Schienenfahrzeugbaubetrieben bis 1994 eine relativ hohe Beschäftigung. Danach ging die Produktion deutlich zurück, obwohl die Inlandsnachfrage stark anstieg. Die Abwicklung von Aufträgen der Bahn und weiterer Abnehmer führte insbesondere 1997 zu einer erheblichen Umsatzausweitung. Im Schiffbau verlief die Privatisierung ziemlich schwierig. Darunter litt auch die Restrukturierung der Betriebe. Hinzu kam, daß Fördermittel, die von der Treuhandanstalt zur Sanierung und Restrukturierung zweier ostdeutscher Werften ausgereicht

worden waren, durch den einstigen Eigentümer zweckwidrig verwendet wurden.

Inzwischen zeigen sich, vor allem durch das Engagement privater Investoren und den Einsatz beträchtlicher öffentlicher Mittel, eine Reihe von Fortschritten bei der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen:

- Die Produktionsanlagen sind mit Investitionen von ca. 4,3 Mrd. DM von 1991 bis 1998 restrukturiert und modernisiert worden, davon mit ca. 2,8 Mrd. DM in Schiffbauunternehmen und mit ca. 1,5 Mrd. DM in Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus. Rund 770 Mio. DM wurden z. B. in die Kvaerner-Warnow-Werft Rostock investiert, die dadurch zu den modernsten und produktivsten Kompaktwerften Europas gehört.
- Die Produktpalette ist erneuert und die Erzeugnisqualität verbessert worden. Die Erfolge zeigen sich u. a. in steigenden Auslandsumsätzen und Exportquoten. 1998 war die Exportquote im Schiffbau nur wenig niedriger als in Westdeutschland (38,0/41,2 vH); im Schienenfahrzeugbau lag sie bereits darüber (33,1/24,0 vH).
- Die Ertragskraft der Unternehmen hat sich gesteigert. Sie dürfte jedoch, wie amtliche Daten für 1996 andeuten, noch hinter der vergleichbarer westdeutscher Unternehmen zurückbleiben. Eine Ursache ist in den höheren Lohnstückkosten zu sehen.

Während der Schiffbau und der Schienenfahrzeugbau schrumpften, hat die zu DDR-Zeiten bedeutungslose Branche des Sonstigen Fahrzeugbaus, der *Luft- und Raumfahrzeugbau*, eine äußerst dynamische Entwicklung genommen. Insbesondere die Produktionswirksamkeit der Investitionen eines Deutsch-Britischen Flugzeugtriebwerkeherstellers Ende 1996 hat zu einem steilen Produktions- und Beschäftigungsanstieg geführt. 1998 wurde von den Unternehmen dieser Branche bereits rd. ein Fünftel des Umsatzes des Sonstigen Fahrzeugbaus in Ostdeutschland erlöst; die Umsatzgröße von rd. 1,1 Mrd. DM war nicht einmal ein Viertel geringer als die der ostdeutschen Schiffbauunternehmen. Im Vergleich zu Westdeutschland ist allerdings die wirtschaftliche Bedeutung des Luft- und Raumfahrzeugbaus noch sehr klein.

Siegfried Beer
(sbr@iwh.uni-halle.de)

Tabelle:

Der ostdeutsche Sonstige Fahrzeugbau^a 1995 bis 1998 in amtlichen Daten

		ME	1995	1996	1997 ^b	1998 ^b
I.	Ausgewählte Kenndaten					
1.	Betriebe	Anzahl	91	90	90	95
2.	Beschäftigte ^c	1.000 Pers.	44,9	38,8	34,8	30,2
	Dar.: Schiffbau	1.000 Pers.	10,4	9,0	7,7	6,1
	Schienenfahrzeugbau	1.000 Pers.	31,9	27,0	23,4	20,0
	Luft- und Raumfahrzeugbau	1.000 Pers.	1,0	1,3	2,2	2,6
3.	Produktionsindex (1995=100)	vH	100,0	88,9	85,6	81,1
	Dar.: Schiffbau	vH	100,0	88,0	76,8	74,1
	Schienenfahrzeugbau	vH	100,0	85,6	75,2	64,5
	Luft- und Raumfahrzeugbau	vH	100,0	138,3	248,4	281,1
4.	Umsatz insgesamt ^d	Mio. DM	4.230	4.323	5.358	5.169
4.1.	Inlandsumsatz ^d	Mio. DM	3.037	3.410	4.065	3.053
4.2.	Auslandsumsatz ^d	Mio. DM	1.193	912	1.293	2.116
	<i>Exportquote</i>	vH	28,2	21,1	24,2	40,9
5.	Bruttowertschöpfung ^{e*}	Mio. DM	1.375	1.534	.	.
	<i>Vorleistungsquote</i> *	vH	71,9	76,4	.	.
6.	Bruttoanlageinvestitionen	Mio.. DM	1.510	710	560	.
III.	Anteile am Verarbeitenden Gewerbe^f:					
	Beschäftigte	vH	7,7	6,9	6,4	5,3
	Umsatz	vH	3,5	3,4	3,9	3,4
	Auslandsumsatz	vH	8,1	5,8	6,2	7,5
	Bruttowertschöpfung	vH	4,0	4,4	.	.
	Bruttoanlageinvestitionen	vH	10,2	4,8	.	.
IV.	Ausgewählte Ost/West-Vergleichsdaten:					
1.	Arbeitsproduktivität ^{g*}	O 1.000 DM	53,7	59,9	.	.
		W 1.000 DM	85,6	93,4	.	.
2.	Anteil der Kosten am Bruttoproduktionswert ^{d*}	O vH	114,5	110,5	.	.
		W vH	110,8	106,5	.	.
3.	Lohnstückkosten ^{h*}	O vH	90,9	91,1	.	.
		W vH	85,1	79,7	.	.
4.	Löhne und Gehälter je Beschäftigten	O 1.000 DM	44,5	49,1	53,2	55,2
		W 1.000 DM	69,3	70,8	73,4	75,3
5.	Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigten ⁱ	O 1.000 DM	39,5	21,9	18,6	.
		W 1.000 DM	7,4	8,5	8,5	.

^a Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 93); Betriebe von Unternehmen mit 20 Beschäftigten und mehr, außer: * Unternehmen mit 20 Beschäftigten und mehr. – ^b Um Handwerksbetriebe erweiterter Berichtsreis. – ^c Einschließlich tätiger Inhaber und mithelfender Familienangehöriger. – ^d Ohne Umsatzsteuer. – ^e Unbereinigt, in jeweiligen Preisen. – ^f Ohne Verlagsgewerbe und ohne Recyclinggewerbe. – ^g Bruttowertschöpfung (unbereinigt), in jeweiligen Preisen, je Beschäftigten. – ^h Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit in Relation zur Bruttowertschöpfung (unbereinigt), in jeweiligen Preisen, je Beschäftigten. – ⁱ Beschäftigtenzahl, Stand: September des jeweiligen Jahres.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des IWH.