

Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland

– Kurzfassung –
Bremen, April 2021

Untersuchung für:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Referat IC4

Villemombler Str. 76

53123 Bonn

Erstellt durch:



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics

Gemeinsam mit:





Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics

Kontakt

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen

Tel.: +49 421 22096 0
Fax: +49 421 22096 55
www.isl.org

Ansprechpartner

Dr. Sönke Maatsch

E-Mail: maatsch@isl.org
Tel: +49 (0)421 22096 32

Thorsten Friedrich

E-Mail: friedrich@isl.org
Tel: +49 (0)421 22096 38



Fraunhofer
CML

**Fraunhofer-Center für Maritime Logistik
und Dienstleistungen CML**

Kontakt

Am Schwarzenberg-Campus 4, Gebäude D
21073 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 / 42878-4450
Fax: +49 (0)40 / 42878-4452
www.cml.fraunhofer.de

Ansprechpartner

Ralf Fiedler

E-Mail: ralf.fiedler@cml.fraunhofer.de
Tel: +49 (0)40 42878 4475

ETR

Economic Trends Research
Analyse Ökonomischer Trends

Kontakt

ETR: Economic Trends Research GbR
Lerchenstraße 28
22767 Hamburg

Tel.: 040 28 47 51 31
www.economic-trends-research.de

Ansprechpartner

Prof. Dr. Michael Bräuninger

E-Mail: braeuninger@mb-etr.de
Tel.: +49 (0)40 2847 5131

DIW ECON

Das Consulting-Unternehmen des DIW Berlin

Kontakt

DIW Econ GmbH
Mohrenstraße 58
10117 Berlin

Tel.: +49 (0)30 206 097 20
Fax: +49 (0)30 206 097 299
www.diw-econ.de

Ansprechpartner

Marc Mecke

E-Mail: mmecke@diw-econ.de
Tel: +49 (0)30 206097 231

Autoren:

Michael Bräuninger, Ralf Fiedler, Thorsten Friedrich, Yann Girard, Sönke Maatsch, Marc Mecke, Silvia Stiller, Mark-Oliver Teuber, Patrick Zimmerman

Einleitung

Die wirtschaftliche Nutzung des maritimen Raums hat eine lange zivilisatorische Tradition. Der direkte Zugang zum Meer ist als Verbindung zu Handelspartnern für die deutsche Wirtschaft von großer Bedeutung. Dieser Anschluss wird nicht zuletzt auch über entsprechende Binnenwasserstraßen sichergestellt. Deutschland ist Anrainerstaat einer der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, dem Rhein.

Traditionelle Aktivitäten wie Fischerei, Schifffahrt oder Schiffbau sind seit jeher die Basis der maritimen Wirtschaft. Die Nutzung des maritimen Raums erstreckt sich darüber hinaus auch auf die Förderung von Bodenschätzen und den Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen. Die wirtschaftlichen Effekte strahlen über Wertschöpfungsketten auch auf andere Bereiche der Volkswirtschaft aus.

Alle genannten Bereiche sichern Beschäftigung und tragen ihren Teil zur deutschen Wertschöpfung bei. Die Komplexität und Vielschichtigkeit der maritimen Wirtschaft ist dabei sicherlich eine Begründung dafür, dass sie selten als eine Einheit betrachtet wird. Untersuchungen zur Erfassung ihrer volkswirtschaftlichen Effekte beschränken sich zumeist auf einzelne Bereiche. Eine umfassende Untersuchung der maritimen Wirtschaft liegt für Deutschland bislang nicht vor.

Die Studie *Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland* entwickelt eine für Deutschland gültige Definition und Methodik zur Erfassung der maritimen Wirtschaft. Dabei werden Studien anderer Länder berücksichtigt. Außerdem werden Informationen aus Branchen und Verbänden herangezogen. Der Fokus der Studie liegt auf der Quantifizierung von Wertschöpfung und Beschäftigung der verschiedenen Bereiche der maritimen Wirtschaft. Durch eine qualitative Analyse der Stärken, Schwächen, externen Trends und Handlungsoptionen werden die quantitativen Daten in einen größeren Zusammenhang eingeordnet.

Mit der Studie ist es erstmals möglich, zahlenbasierte Aussagen über die Bedeutung der maritimen Wirtschaft zu tätigen. Die Ergebnisse können als richtungsweisende Diskussionsgrundlage für politische Entscheidungen auf allen föderalen und regionalen Ebenen dienen.

Definition und Methodik

Die ökonomische Bewertung der wirtschaftlichen Tätigkeiten der maritimen Wirtschaft ist in den letzten Jahren vermehrt in den Fokus gerückt. Verschiedene Studien mit globalem oder nationalem Schwerpunkt sind erstellt worden, wobei diese nur eingeschränkt vergleichbar sind, da sich die zugrundeliegenden Definitionen und Abgrenzungen unterscheiden, sodass eine internationale Vergleichbarkeit de facto unmöglich ist.¹ Auch in Deutschland ist das Feld der maritimen Wirtschaft bisher nicht trennscharf und einheitlich abgegrenzt worden.

¹ Siehe Kildow und McIlgorm, *The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies* (2010) sowie Park und Kildow, *Rebuilding the Classification System of the Ocean Economy* (2014) für einen internationalen Überblick.

Im Rahmen der Studie wird die maritime Wirtschaft wie folgt definiert:

„Zur **maritimen Wirtschaft** gehören Organisationen, die Wasserstraßen bzw. den maritimen Raum direkt wirtschaftlich nutzen oder die für die Nutzung benötigten festen, mobilen, digitalen oder personellen Strukturen herstellen, bereitstellen bzw. erhalten.“

Als direkte wirtschaftliche Nutzung versteht man dabei Tätigkeiten, bei denen die Leistungserbringung im See- und Küstengebiet bzw. auf den Wasserstraßen im Binnenland erfolgt. Dies umfasst die klassischen Bereiche der Fischerei und Schifffahrt (Transport von Gütern und Passagieren, inkl. Kreuzschifffahrt). Ferner ist die Gewinnung von Windenergie durch Offshoreanlagen und die Förderung von Rohstoffen (für Deutschland ist nur Öl relevant) hinzuzurechnen. Der zweite Teil der Definition umfasst die Aktivitäten, durch die die Strukturen für die direkte Nutzung des maritimen Raumes gewährleistet werden. Neben den Tätigkeiten rund um den Hafenbetrieb und die Verwaltung zählen dazu auch der Schiffbau und seine Zulieferindustrie.² Ferner können hierzu auch hoheitliche Aufgaben (Marine, Wasserschutzpolizei) hinzugerechnet werden, auch wenn ihre Tätigkeit keinen wirtschaftlichen Zweck beinhaltet.

Hieraus ergeben sich acht Bereiche, die unter Berücksichtigung der oben genannten Definition als **maritime Wirtschaft im engeren Sinne** definiert werden. Diese sind:

- Schiffbau
- Zulieferindustrie
- Offshore – Wind & Ressourcen (im Folgenden Offshore-Windenergie)³
- Schifffahrt
- Maritime Dienstleister
- Häfen
- Wasserbau
- Fischerei & Aquakultur

Darüber hinaus wird die Meerestechnik als Bestandteil der maritimen Wirtschaft im engeren Sinn betrachtet, die aber eine Sonderrolle einnimmt. Sie wird in ihrer **Querschnittsfunktion** betrachtet, da sie in verschiedenen anderen Bereichen der maritimen Wirtschaft enthalten ist. Sie wird somit in diesen Bereichen erfasst und statistisch berücksichtigt.

Alle aufgeführten Bereiche nutzen die Wasserstraßen bzw. den maritimen Raum wirtschaftlich. Der Offshore-Bereich, die Schifffahrt sowie die Fischerei und die Aquakultur nutzen den maritimen Raum direkt, die weiteren Bereiche stellen die für die Nutzung benötigten festen, mobilen, digitalen oder personellen Strukturen her bzw. bereit oder erhalten diese.

² Die maritime Wirtschaft Deutschlands ist dabei nicht auf deutsche Kunden oder deutsche Gewässer beschränkt. Schiffe oder Bauteile der Schiffbau-, Zulieferer- und Offshoreindustrie, die ins Ausland exportiert werden, haben einen beschäftigungssichernden Effekt in Deutschland. Selbiges gilt für deutsche Schifffahrtsunternehmen, die ihre Transportleistungen weltweit erbringen.

³ Der Bereich umfasst in seiner Definition sämtliche Offshoreaktivitäten zur Energiegewinnung und Abbau bzw. Förderung von Bodenschätzen. Da in Deutschland noch keine Erzeugung von Strom durch die Nutzung der Gezeiten, Wellen und Meereswärme außerhalb des Testbetriebs stattfindet und im Bereich der Öl- und Gasförderung lediglich eine Förderplattform aktiv ist, für die es keine auswertbaren Daten gibt, wird der Bereich im Folgenden als *Offshore-Windenergie* geführt.

Hinzu kommen weitere Segmente, die mit ihrer indirekten Funktion ebenfalls zu erfassen sind. Diese werden als **maritime Wirtschaft im weiteren Sinn** definiert. Hierzu zählen:

- Forschung & Lehre, Beratung
- Verwaltung & Verbände
- Marine

Die Akteure der genannten Bereiche agieren überwiegend nicht am Markt und ihre Produkte haben somit oftmals keine Marktpreise. Daher werden sie nur in die maritime Wirtschaft im weiteren Sinne einbezogen.⁴ Die getroffene Definition der maritimen Wirtschaft setzt einen engen Bezug zur Nutzung des maritimen Raumes voraus. Andere mögliche Definitionen sehen eine Erfassung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Küstengebiet, welches dann durch einen entsprechenden Radius zu definieren ist, vor. Somit wird insbesondere der Tourismus in Zusammenhang mit dem maritimen Raum erfasst. In der vorliegenden Studie wird der maritime Fremdenverkehr (abseits der Kreuzschiffahrt auf See- und Binnengewässern) gemäß der getroffenen Definition jedoch nicht berücksichtigt.

Die Ermittlung der maritimen Wertschöpfung und Beschäftigung erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Im ersten Schritt werden die direkten Effekte für die verschiedenen Bereiche der maritimen Wirtschaft ermittelt und im zweiten Schritt die mit den direkten Effekten verbundenen Investitionen sowie die indirekten und induzierten Effekte abgeschätzt.

Zur Ermittlung der direkten Effekte wird grundsätzlich auf die Umsatzsteuer- und Beschäftigtenstatistiken nach Wirtschaftszweigen zurückgegriffen, die für das Basisjahr 2018 in Unterklassen (5-Steller der WZ-Klassifikation 2008) verfügbar sind. Während einige Bereiche der maritimen Wirtschaft direkt über diese Klassifikation abgedeckt werden können (z.B. Schiffbau), muss für andere der Anteil der maritimen Wirtschaft am gesamten Umsatz bzw. der gesamten Beschäftigung eines Wirtschaftszweigs über Kennzahlen ermittelt werden (z.B. Frachtumschlag).

Im Anschluss an die Ermittlung der direkten Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland erfolgt die Abschätzung der indirekten und induzierten Effekte. Mit der Input-Output-Analyse existiert ein etabliertes Verfahren, die Produktion bzw. den Umsatz, die Wertschöpfung und die Beschäftigung in der Vorleistungskette sowie die einkommensabhängigen Effekte abzuschätzen.⁵ Auf diese Weise kann die gesamtwirtschaftliche Bedeutung einer Branche – gemessen an den genannten Kennzahlen – ermittelt werden. Neben Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung der Unternehmen ist auch deren Investitionstätigkeit, die zu einem gewissen Teil zu einem Nachfrageanstieg bei Investitionsgüterproduzenten in Deutschland führt, relevant. Diese beiden Effekte werden als Initialeffekt bezeichnet.

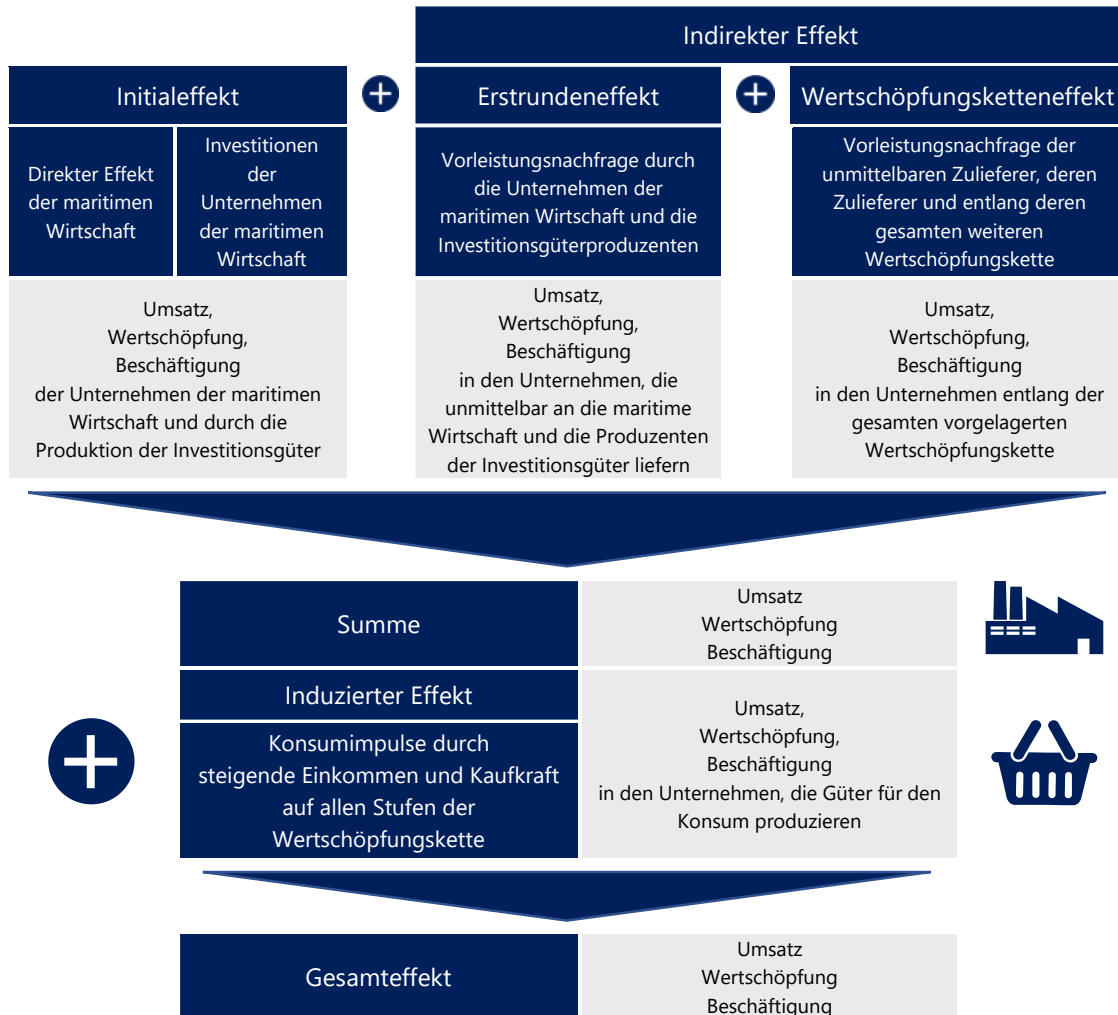
Ausgehend vom Initialeffekt werden über die Wertschöpfungskette gesamtwirtschaftliche Impulse für die Wertschöpfung und die Beschäftigung in weiteren Sektoren der

⁴ Eine Ausnahme bilden die Beratungsdienstleister. Die in diesem Sinne erfassten Unternehmen sind stark auf maritime Fragestellungen spezialisiert und teilweise auch eng mit der Forschung verbunden, weshalb sie diesem Bereich zugeordnet werden.

⁵ Siehe Miller und Blair, Input-Output Analysis - Foundations and Extensions (2009).

Volkswirtschaft gegeben. Auf Basis einer Input-Output-Analyse können die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen der maritimen Wirtschaft gemäß Abb. 1 quantifiziert werden. Hierbei werden die gesamtwirtschaftlichen Effekte sowohl für jede einzelne maritime Branche als auch für das Aggregat der maritimen Wirtschaft bestimmt.

Abb. 1 Erläuterung der gesamtwirtschaftlichen Effekte der maritimen Wirtschaft



Quelle: ETR (2020).

Die Unternehmen der maritimen Wirtschaft fragen Vorleistungen, wie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, aber auch Dienstleistungen, beispielsweise von Banken und Versicherungen, nach. Dies wirkt in den liefernden Sektoren (Maschinenbau, EDV-Geräte, Banken bzw. Versicherungen) produktionssteigernd, wobei hier nur die Wirkungen berücksichtigt werden, die im Inland anfallen. Importierte Vorleistungen, die eine entsprechende Wirkungskette im Ausland auslösen, werden nicht betrachtet. Mit dieser Produktionsausweitung geht ein Zuwachs an Wertschöpfung und Beschäftigung einher. Dies ist der Erstrundeneffekt, der sich bei den unmittelbaren Zulieferern der maritimen Wirtschaft einstellt. Diese Unternehmen benötigen aber wiederum Vorprodukte von anderen Unternehmen, die für ihre Produktion wiederum Vorleistungsgüter aus anderen vorgelagerten Wirtschaftszweigen beziehen. Die auf diesem Wege entstehende Produktions-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungssteigerung erfolgt entlang der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette und wird daher als Wertschöpfungsketteneffekt bezeichnet.

Durch die auf allen Stufen der Wertschöpfungskette hervorgerufene Beschäftigungsausweitung steigen die Einkommen und die Kaufkraft, was sich positiv auf die Konsumnachfrage auswirkt, weil ein Teil dieses zusätzlichen Einkommens konsumiert wird. Diese weitere Wirkungskette wird als induzierter Effekt bezeichnet.

Bezieht man den gesamten volkswirtschaftlichen Effekt auf den auslösenden Effekt (Initialeffekt), so ergibt sich ein Multiplikator, der das Ausmaß der gesamtwirtschaftlichen Wirkung quantifiziert. Hier wäre ein beispielhafter Multiplikator von zwei bzgl. der Wertschöpfung derart zu interpretieren, dass eine initial durch die maritime Wirtschaft gestiegene Wertschöpfung entlang der volkswirtschaftlichen Wertschöpfungsketten verdoppelt wird. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, den Initialeffekt und nicht den direkten Effekt als auslösenden Effekt der gesamtwirtschaftlichen Wirkungskette zu betrachten, da anderenfalls die Investitionen der Unternehmen der maritimen Wirtschaft nicht adäquat berücksichtigt werden würden. Da diese über mehrere Perioden im Produktionsprozess verbleiben, hängen sie nicht bzw. nur teilweise vom direkten Effekt ab, ziehen ihrerseits jedoch weitere indirekte und induzierte Effekte nach sich. Insofern würde eine Beschränkung auf den direkten Effekt zu einer Unterschätzung der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der maritimen Wirtschaft führen.

Die Summe der oben dargestellten Wirkungen entspricht den gesamtwirtschaftlichen Effekten, die ausgehend von den Initialeffekten bundesweit anfallen. Bei den Analysen wird sichergestellt, dass es durch die Verflechtungen der maritimen Bereiche untereinander nicht zu Doppelzählungen kommt. Da beispielsweise die Bereiche Schifffahrt und -bau einen Teil des Erstrundeneffektes der Offshore-Windenergie ausmachen, muss dieser Teil bei der Aggregation wieder herausgerechnet werden, um die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen nicht zu hoch anzusetzen.

Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung

Im Jahr 2018 waren in Deutschland über 190.700 Personen in der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne beschäftigt. Sie erwirtschafteten einen Umsatz in Höhe von 47,5 Mrd. Euro, der mit einer Bruttowertschöpfung in Höhe von 11,7 Mrd. Euro einherging (vgl. Tab. 1). Damit ordnet sich die maritime Wirtschaft in einer ähnlichen Größenordnung ein wie die Luftfahrtbranche, bestehend aus dem Luft- und Raumfahrzeugbau sowie den Luftfahrtleistungen. Diese erwirtschaftete im Jahr 2018 mit über 163 Tsd. Beschäftigten⁶ eine Wertschöpfung in Höhe von 15 Mrd. Euro⁷.

Darüber hinaus spielt die maritime Wirtschaft eine entscheidende Rolle für die Erschließung von Absatzmärkten in Übersee. Die deutschen See- und Binnenhäfen sichern auf diese Weise mehrere Millionen Arbeitsplätze in der deutschen exportierenden Industrie.⁸ Ferner sind Schifffahrt und Häfen für die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern

⁶ Siehe Bundesagentur für Arbeit, sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte am 30.06.2018 nach Wirtschaftszweigen.

⁷ Siehe Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturerhebung im Verarbeitenden Gewerbe und Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich.

⁸ Siehe Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung (2019).

und für die Energieversorgung von großer Bedeutung. Die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte gehen damit weit über die hier untersuchten direkten Effekte in den Unternehmen der maritimen Wirtschaft und die damit verbundenen indirekten und induzierten Effekte entlang der Wertschöpfungskette hinaus.

Tab. 1 Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung der maritimen Wirtschaft

	Umsatz in Mio. Euro			BWS in Mio. Euro			Beschäftigte		
	2018	2010	Veränderung in %	2018	2010	Veränderung in %	2018	2010	Veränderung in %
Gesamt	47.543	-	-	11.666	-	-	190.717	-	-
<i>davon</i>									
Schiffbau	6.500	5.933	9,5	1.319	938	40,5	26.413	25.539	3,4
Zulieferindustrie*	10.700	11.902	-10,1	3.688	-	-	63.000	72.000	-12,5
Offshore-Windenergie	4.906	-	-	1.478	-	-	20.211	-	-
Schifffahrt	11.213	13.732	-18,3	1.770	3.867	-54,2	25.077	31.379	-20,1
Maritime Dienstleister	7.473	2.027	268,7	844	671	25,7	15.829	14.073	12,5
Häfen	2.619	1.834	42,8	1.363	771	76,7	24.005	16.876	42,2
Wasserbau	1.057	1.128	-6,3	412	425	-3,2	4.704	3.441	36,7
Fischerei & Aquakultur	3.075	2.684	14,6	793	658	20,5	11.478	10.716	7,1

*BWS für 2010 nicht ermittelt

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2019); Statistisches Bundesamt (2020a); VDMA (2011, 2019); ISL (2020); DIW Econ (2020); ETR (2020).

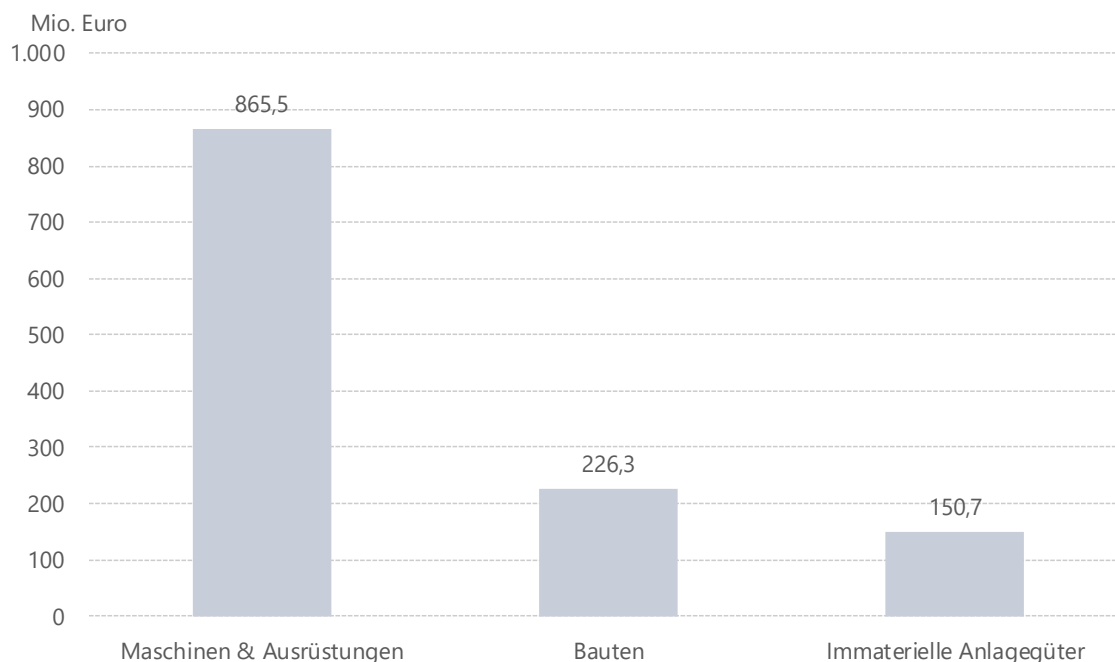
Trotz eines Rückgangs im Vergleich zu 2010 bleibt die Schifffahrt mit 11,2 Mrd. Euro der umsatzstärkste Bereich der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Es folgt mit 10,7 Mrd. Euro Umsatz die Zuliefererindustrie des Schiffbaus, die gleichzeitig die höchste Bruttowertschöpfung und Beschäftigtenzahl aller Bereiche aufweist. Der Bereich Schiffbau vereinigt mit rund 26.400 Personen die zweitmeisten Beschäftigten auf sich.

Die ausgeprägte Hafenlandschaft Deutschlands sichert durch den Betrieb von Häfen und die dort stattfindende Passagierabfertigung und den Frachtumschlag eine Vielzahl von Arbeitsplätzen.⁹ Hinzu kommen die maritimen Dienstleistungen (Vermittlungsgeschäft von Frachtkapazitäten in der Schifffahrt sowie das Lotswesen, Fest- und Losmachdienste, Leichterverkehr, Schiffsausrüster, Schleppdienste, Bergung, Eisbrechen, Schiffsregistrierung und Betrieb von Leuchttürmen), die darüber hinaus notwendig sind. Die Unternehmen des Wasserbaus sichern durch ihre Tätigkeiten den Aufbau und Erhalt benötigter Infrastrukturen. Die Bereiche Fischerei & Aquakultur sowie Offshore-Windenergie nutzen wiederum den maritimen Raum direkt wirtschaftlich.

⁹ Der Bereich Häfen ist in dieser Studie eng gefasst. Es werden nur unmittelbar zum Umschlag bzw. Hafenbetrieb benötigte Funktionen hinzugerechnet. Damit unterscheidet sich die den Häfen zugeordnete Beschäftigtenzahl deutlich von Untersuchungen zur gesamten hafenabhängigen Beschäftigung, die auch Beschäftigte in Transport- und Logistikketten im Hinterland und in der hafenabhängigen Industrie berücksichtigen (vgl. z.B. „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ im Auftrag des BMVI).

Zusätzlich zu ihren direkten Auswirkungen und der Nachfrage nach Vorleistungen tätigen die Akteure der maritimen Wirtschaft außerdem Investitionen, die, sofern die Aufträge an deutsche Unternehmen vergeben werden, einen Produktionsanstieg bei den Investitionsgüterproduzenten bewirken und in der Folge entlang der jeweils vorgelagerten Wertschöpfungskette zu weiteren Produktionsausweitungen mit entsprechenden Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten führen.

Abb. 2 Jährliche Investitionen der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne in Deutschland



Quelle: Schätzung ETR (2020).

Die Summe der von den Unternehmen der maritimen Wirtschaft in Deutschland nachfragewirksamen Investitionen beläuft sich im Durchschnitt auf 1,24 Mrd. Euro pro Jahr. Diese Investitionen lassen sich nach drei Anlagearten differenzieren (vgl. Abb. 2), wobei Maschinen & Ausrüstungen die mit Abstand größte Bedeutung haben (69,7 % der Investitionen), gefolgt von Bauten (18,2 %) und immateriellen Anlagegütern (12,1 %).

Zusammen mit Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung sind die Investitionen der Initialeffekt¹⁰ einer gesamtwirtschaftlichen Wirkungskette.¹¹ Dieser belief sich für das Jahr



¹⁰ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bestimmte Investitionsgüter von den Bereichen der maritimen Wirtschaft produziert werden und somit im Initialeffekt bereits über diese Bereiche erfasst sind. Beispielsweise besteht ein Großteil der von der Schifffahrt in Deutschland getätigten Investitionen in Maschinen & Ausrüstungen aus Schiffen. Diese werden von den deutschen Werften produziert. Die mit diesen Investitionen der Schifffahrt verbundenen Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkungen sind daher bereits im Schiffbau berücksichtigt. Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden aus diesem Grund bei der Ableitung der gesamtwirtschaftlichen Effekte der maritimen Wirtschaft Investitionen der maritimen Bereiche, die in anderen Bereichen der maritimen Wirtschaft nachfragewirksam werden, herausgerechnet.

¹¹ Eine Besonderheit ergibt sich im Bereich der Offshore-Windenergie, wo keine separaten Investitionen ausgewiesen werden. Diese sind für diesen Bereich bereits vollständig in den direkten Effekten enthalten.

2018 auf 48,4 Mrd. Euro Umsatz, aus dem sich eine Wertschöpfung in Höhe von 12 Mrd. Euro und eine Beschäftigtenzahl von 194.300 Personen ergeben.

Die Unternehmen der maritimen Wirtschaft und die Unternehmen, welche die nachgefragten Investitionsgüter produzieren, benötigen für ihre ökonomischen Tätigkeiten entsprechende Vorleistungen. Im Jahr 2018 summierten sich diese auf 14,1 Mrd. Euro Umsatz bzw. 6,2 Mrd. Euro Wertschöpfung und gingen mit 96.600 Beschäftigten einher. Da diese Unternehmen ihrerseits ebenfalls Güter und Dienstleistungen als Vorleistungen nachfragen, was auch für die weiteren Unternehmen in der Vorleistungskette gilt, ergibt sich ein Wertschöpfungsketteneffekt. Für das Jahr 2018 lässt sich für diesen Effekt ein Umsatz in Höhe von 10,8 Mrd. Euro ermitteln. Die daraus resultierende Wertschöpfung beträgt 4,8 Mrd. Euro. Es werden 67.200 Arbeitsplätze gesichert.

Abb. 3 Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne

Initialeffekt		+	Indirekter Effekt		
Direkter Effekt	Investitionen		Erstrundeneffekt	+	Wertschöpfungsketteneffekt
Umsatz: 47,54 Mrd. Euro Wertschöpfung: 11,67 Mrd. Euro Beschäftigung: 190.700 Personen	Umsatz: 0,83 Mrd. Euro Wertschöpfung: 0,34 Mrd. Euro Beschäftigung: 3.600 Personen		Umsatz: 14,1 Mrd. Euro Wertschöpfung: 6,2 Mrd. Euro Beschäftigung: 96.600 Personen		Umsatz: 10,8 Mrd. Euro Wertschöpfung: 4,8 Mrd. Euro Beschäftigung: 67.200 Personen
+		Summe	Umsatz: 73,2 Mrd. Euro Wertschöpfung: 23,1 Mrd. Euro Beschäftigung: 358.100 Personen	 	
		Induzierter Effekt	Umsatz: 13,1 Mrd. Euro Wertschöpfung: 6,7 Mrd. Euro Beschäftigung: 91.700 Personen		
		Gesamteffekt	Umsatz: 86,3 Mrd. Euro Wertschöpfung: 29,8 Mrd. Euro Beschäftigung: 449.800 Personen		

Quelle: ETR (2020).

Im nächsten Schritt werden die aus den Produktionssteigerungen ableitbaren Konsumeffekte erfasst. Sie werden als induzierte Effekte bezeichnet und gehen ihrerseits mit einer Beschäftigung von 91.700 Menschen einher. Damit verbunden ist ein Umsatz in Höhe von 13,1 Mrd. Euro sowie eine Wertschöpfung in Höhe von 6,7 Mrd. Euro.

Für die Gesamtheit der verschiedenen wirtschaftlichen Effekte, die mit den Tätigkeiten der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne in Deutschland verbunden sind, ergibt sich für das Jahr 2018 ein Umsatz in Höhe von 86,3 Mrd. Euro. Die Wertschöpfung beläuft sich auf 29,8 Mrd. Euro. Die maritime Wirtschaft in Deutschland sichert über die verschiedenen Wirkungsebenen ihrer ökonomischen Effekte insgesamt 449.800 Arbeitsplätze (vgl. Abb. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 1,0 Prozent an der gesamten deutschen Erwerbstätigkeit. Auch die gesicherte Bruttowertschöpfung hat einen Anteil von rund 1,0 Prozent am bundesdeutschen Wert.

Die Meerestechnik wird in der vorliegenden Untersuchung als Querschnittsbranche behandelt, da Wertschöpfung und Beschäftigung teils schon in den direkten Effekten, teils in den indirekten Effekten der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne enthalten sind. Aufgrund der strategischen Bedeutung der Meerestechnik für die internationale Wettbewerbsfähigkeit wurden auch hier die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte ermittelt. Der direkt in der Meerestechnik erzielte Umsatz liegt bei 16,3 Mrd. Euro und die zugehörige Wertschöpfung beträgt 4,5 Mrd. Euro. Der ökonomische Gesamteffekt der Meerestechnik ergibt sich, wenn auch die Vorleistungsnachfrage über alle Ebenen der Wertschöpfungskette und die induzierten Effekte berücksichtigt werden. In der Summe generiert die Meerestechnik 34,2 Mrd. Euro Umsatz, eine Wertschöpfung von 12,9 Mrd. Euro und 180.000 Arbeitsplätze.

Die volkswirtschaftlichen Gesamteffekte lassen sich wiederum in Relation zum Initialeffekt, den Aktivitäten der maritimen Wirtschaft und den damit verbundenen Investitionen, setzen, wie Abb. 4 veranschaulicht. Demnach resultiert aus dem Umsatz der maritimen Wirtschaft gesamtwirtschaftlich ein fast doppelt so hoher Umsatz (Multiplikator von 1,8). Für die Wertschöpfung liegt der Multiplikator bei 2,5. Im Durchschnitt ist ein Arbeitsplatz in der maritimen Wirtschaft entlang der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfungsketten außerdem mit 1,3 zusätzlichen Arbeitsplätzen in anderen Wirtschaftszweigen verbunden, der Multiplikator liegt also bei 2,3.

Aus einem Umsatz von 100 Euro in der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne oder bei den Investitionsgüterproduzenten entstehen bundesweit also weitere 80 Euro Umsatz. Auf 100 Euro Wertschöpfung folgen bundesweit weitere 150 Euro Wertschöpfung. Zu einer Beschäftigung von 100 Personen in der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne oder bei den Investitionsgüterproduzenten kommen nochmal 130 weitere Beschäftigte in der Wertschöpfungskette dazu.

Abb. 4 Multiplikatorwirkungen der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne



Quelle: ETR (2020).

In Bezug auf die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der maritimen Wirtschaft befinden sich die berechneten Multiplikatoren im Vergleich zu anderen Branchen in ähnlichen Größenordnungen. So ermittelte der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirt-

schaft (BDL) für die Luftfahrt einen Wertschöpfungsmultiplikator von 2,5. Der Beschäftigungsmultiplikator ist mit 2,6 dort allerdings etwas höher.¹² Im Vergleich zur Automobilindustrie (Multiplikator von 2,1) fallen die Wertschöpfungseffekte der maritimen Wirtschaft höher aus, während die Beschäftigungswirkungen etwas geringer sind. In der Automobilindustrie liegt der Beschäftigungsmultiplikator bei 2,5.¹³

Bei einem Multiplikatorvergleich ist zu berücksichtigen, dass die maritime Wirtschaft einen Querschnitt darstellt, wobei einzelne Bereiche – wie der Schiffbau (inklusive der Reparatur) oder die Offshore-Windenergie – sehr viel höhere Multiplikatoren haben als der Durchschnitt. Dabei haben innerhalb der Bereiche unterschiedliche Teilbereiche (wie zum Beispiel der Bau von Schiffen und die Reparatur von Schiffen) wieder unterschiedliche Multiplikatoren. Insofern ist die Höhe der Multiplikatoren immer eine Frage der Aggregation. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Branchen kann deshalb weder am Initialeffekt (direkte Bedeutung der Branche) noch am Multiplikator festgemacht werden, sondern aus deren Zusammenspiel, aus dem sich der Gesamteffekt ergibt.

Bei dem Vergleich der drei Multiplikatoren (Umsatz, Wertschöpfung, Beschäftigung) ist außerdem zu berücksichtigen, dass die einzelnen Wirtschaftszweige eine sehr unterschiedliche Produktion je Beschäftigten bzw. verschiedene Relationen zwischen Produktion und Wertschöpfung haben. Die indirekten Effekte basieren jedoch auf den Produktionswerten der im Initialeffekt erfassten Branchen. Die zugehörige Wertschöpfung und Beschäftigung wird dann über die sektorspezifischen Verhältnisse abgeleitet. Eine Branche mit einem im Verhältnis zu Wertschöpfung und Beschäftigung hohen Produktionswert löst daher bei Wertschöpfung und Beschäftigung große Multiplikatorwirkungen aus, obwohl die absolute Höhe der Effekte deutlich geringer sein kann als bei Branchen mit niedrigeren Multiplikatoren.

Regionalisierung am Beispiel Niedersachsens

Die Methodik für die Regionalisierung setzt – wie der methodische Ansatz für das gesamte Bundesgebiet – soweit möglich auf amtlichen Daten auf, die regelmäßig erhoben werden. Die Betrachtung auf einer tieferen regionalen Ebene birgt jedoch Limitationen. Bei der Regionalisierung der amtlichen Statistik ist der Umstand, dass der Ort der Beschäftigung (Betriebsstätte) und der Ort, an dem der Umsatz registriert wird (Unternehmenssitz), nicht selten in unterschiedlichen Bundesländern liegen, zu berücksichtigen. Daher wird die Beschäftigung zur maßgeblichen Kenngröße erhoben, von der Umsatz und Wertschöpfung abgeleitet werden. Auch für einzelne Bereiche (z.B. Schiffbau) muss ein angepasster Ansatz verwendet werden. Ferner sind die nationalen Input-Output-Tabellen zu regionalisieren.

Von den Unternehmen der maritimen Wirtschaft Niedersachsens wurden im Jahr 2018 Umsätze in Höhe von 8,1 Mrd. Euro erwirtschaftet. Hiermit verbunden ist eine Wertschöpfung in Höhe von 2,0 Mrd. Euro, die mit einer Beschäftigung von über 27.900 Personen einhergeht. Dabei macht der Schiffbau mit 27,1 Prozent bzw. 25,7 Prozent den größten Anteil der maritimen Umsätze und Beschäftigung in Niedersachsen aus. Für die

¹² Siehe Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Luftfahrt und Wirtschaft (2019).

¹³ Siehe Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung (GWS), Die Automobilindustrie, Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen (2012).

Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen spielen ferner vor allem die Häfen und hierbei insbesondere der Frachtumschlag eine große Rolle. Bezogen auf den Umsatz sind die Bereiche Schifffahrt und Offshore-Windenergie mit jeweils über einer Mrd. Euro wichtige Größen.

Mit Hilfe von Lokationsquotienten können niedersächsische Spezialisierungen in der maritimen Beschäftigungsstruktur identifiziert werden. Hierdurch wird deutlich, welche maritimen Bereiche in Niedersachsen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittlich stark vertreten sind. Hierzu wird der Anteil des jeweiligen maritimen Bereiches an der gesamten maritimen Beschäftigung Niedersachsens in Bezug zum entsprechenden Wert für Deutschland gesetzt. Ein Wert von größer 1 weist auf eine überdurchschnittliche Bedeutung eines maritimen Bereiches in Niedersachsen hin.

Insbesondere der Wasserbau, der Schiffbau und die Fischerei & Aquakultur spielen in Niedersachsen aus Beschäftigungsperspektive im Vergleich zum Bundesdurchschnitt eine überdurchschnittliche Rolle. Von relativ geringer Beschäftigungswirkung ist dagegen die maritime Zulieferindustrie, die auf Grund historisch gewachsener Strukturen in ihren Kernbereichen, dem Maschinen- und Anlagenbau, vorwiegend in Süddeutschland ansässig ist.

Insgesamt tätigen die maritimen niedersächsischen Unternehmen im Durchschnitt Investitionen in Höhe von über 237,1 Mio. Euro pro Jahr in Deutschland. Davon wird ein Investitionsvolumen in Höhe von 21,7 Mio. Euro in Niedersachsen selbst nachfragewirksam.

Ausgehend von den Umsätzen und den Investitionen der niedersächsischen maritimen Wirtschaft im engeren Sinne ergeben sich die regional- und gesamtwirtschaftlichen Effekte. Die regionalwirtschaftlichen Effekte beschreiben in diesem Zusammenhang die Wirkungen, die innerhalb Niedersachsens auftreten. Die gesamtwirtschaftlichen Effekte treten dagegen bundesweit ein und beinhalten als Teilmenge die regionalwirtschaftlichen Wirkungen innerhalb Niedersachsens.¹⁴ Insgesamt werden durch die ökonomischen Aktivitäten der niedersächsischen maritimen Wirtschaft im engeren Sinne Umsätze in Höhe von 11,2 Mrd. Euro in Niedersachsen (18 Mrd. Euro in Deutschland) angestoßen, die mit einer Wertschöpfung von 3,5 Mrd. Euro (6,5 Mrd. Euro in Deutschland) einhergehen und insgesamt 49.800 Arbeitsplätze in Niedersachsen (93.900 Arbeitsplätze in Deutschland) sichern.

Der vollständige regional- bzw. gesamtwirtschaftliche Effekt ergibt in Relation zum auslösenden Effekt (Initialeffekt) einen Multiplikator des Umsatzes von 1,4 innerhalb Niedersachsens (2,2 in Deutschland), der Wertschöpfung von 1,7 (3,1 in Deutschland) und der Beschäftigung von 1,8 (3,2 in Deutschland) (vgl. Abb. 5).

¹⁴ Hierbei sind zwei Aspekte zu beachten: Zunächst unterscheidet sich der Initialeffekt für Niedersachsen und Deutschland, da der Umfang der in Niedersachsen nachfragewirksamen Investitionen geringer als bundesweit ist. Außerdem ist wie in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung zu berücksichtigen, dass bestimmte Investitionsgüter von den Bereichen der maritimen Wirtschaft produziert werden und somit im niedersächsischen Initialeffekt bereits über diese Bereiche erfasst sind, sofern sie von niedersächsischen Unternehmen erbracht werden.

Abb. 5 Multiplikatorwirkungen der niedersächsischen maritimen Wirtschaft im engeren Sinne



Quelle: ETR (2020).

Die bundesweiten Multiplikatoren der niedersächsischen maritimen Wirtschaft sind höher als im Bundesdurchschnitt. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Zusammensetzung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen anders als im Bundesdurchschnitt ist. Beispielsweise ist der Anteil des Schiffbaus deutlich höher. Da der Schiffbau hohe Multiplikatorwirkungen hat, spiegelt sich dies auch im Durchschnitt der maritimen Wirtschaft in höheren Folgeeffekten wider. Ähnliches gilt für den Bereich Offshore-Windenergie.¹⁵

SWOT-Analyse der maritimen Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft ist seit jeher in einem globalen Umfeld tätig, wodurch viele Einflussfaktoren auf die deutschen Unternehmen wirken. Die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte lassen sich zukünftig nur realisieren, wenn die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft am Standort weiterhin gewährleistet ist. Die für

¹⁵ Ein weiterer Grund besteht darin, dass brancheninterne Verflechtungen von Unternehmen der maritimen Wirtschaft in der bundesweiten Betrachtung nicht zum Erstrundeneffekt gezählt werden, da sie im Initialeffekt bereits enthalten sind. So wären beispielsweise Sektionsbautätigkeiten einer Werft aus Mecklenburg-Vorpommern, die sie im Auftrag einer niedersächsischen Werft durchführt, im bundesdeutschen Initialeffekt des Schiffbaus bereits erfasst. Wird jedoch der niedersächsische Schiffbau als Initialeffekt betrachtet, so handelt es sich bei diesem exemplarischen Vorgang um einen Erstrundeneffekt, der sich positiv auf die Multiplikatoren auswirkt. Ähnliches gilt für bundesweite Doppelzahlungen. So ergeben sich beispielsweise große Teile des Erstrundeneffektes des Schiffbaus durch die deutsche Zulieferindustrie, die aber bereits im Initialeffekt der maritimen Wirtschaft berücksichtigt wird. Um Doppelzahlungen zu vermeiden, werden diese Effekte in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung nicht nochmal zusätzlich als Erstrundeneffekt erfasst. Bezieht in der regionalen Betrachtung aber zum Beispiel eine niedersächsische Werft Zulieferprodukte aus Baden-Württemberg, so würde die hiermit verbundene Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung nicht im Initialeffekt erfasst, da in der regionalen Betrachtung nur die niedersächsische Zulieferindustrie in diesem berücksichtigt wird. Die Auswirkungen der Zulieferungen aus Baden-Württemberg sind daher Bestandteil des Erstrundeneffektes des niedersächsischen Schiffbaus und erhöhen damit die Multiplikatoren.

den Erhalt und Ausbau der Leistungsfähigkeit und der Potenziale der maritimen Wertschöpfungsketten notwendigen Bedingungen wurden im Rahmen der Studie mittels einer SWOT-Analyse ermittelt, deren Ergebnisse im Folgenden als Zusammenfassung dargestellt werden.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Ausgangs- und Wettbewerbspositionen der einzelnen maritimen Bereiche unterschiedlich sind. Auch die potenziellen Folgen der übergeordneten Entwicklungstrends unterscheiden sich teilweise. Dennoch lassen sich für eine Reihe von Bereichen der maritimen Wirtschaft Gemeinsamkeiten im Hinblick auf Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken identifizieren.

Innovationskraft, technologische Leistungsfähigkeit und anerkannte hohe Technologie- und Qualitätsstandards sind Charakteristika der produzierenden Unternehmen und der Dienstleister in allen Bereichen der deutschen maritimen Wirtschaft. So ist Deutschland ein etablierter und konkurrenzfähiger Standort, der weltweit wahrgenommen wird. Die Unternehmen der maritimen Wirtschaft sind innerhalb Deutschlands intensiv über Wertschöpfungsketten miteinander vernetzt. Sie sind aber auch international in Produktionsnetzwerke eingebunden und erreichen mit ihren Produkten Inlands- und Auslandsmärkte. Ganz erheblich tragen die Qualität der Fachkräfte und die hohen Standards in der beruflichen und akademischen Bildung zur Standortstärke für die maritime Wirtschaft in Deutschland bei. Eine wichtige Basis für die Innovationsfähigkeit, Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft leisten die in weiten Bereichen sehr gut positionierten zahlreichen kleinen und mittelständischen Unternehmen. Es gibt intensive Kooperationen zwischen den Unternehmen und den vielen renommierten Forschungseinrichtungen mit Bezug zur maritimen Wirtschaft, etwa in Forschungsverbänden. Dazu trägt eine hohe Anzahl von Förderprogrammen der deutschen Bundesministerien bei, die gezielt Forschung und Entwicklung zu maritimen Themen adressieren. Begleitet wird die Entwicklung der maritimen Wirtschaft durch zahlreiche leistungsfähige Verbände, die über ausgeprägte Netzwerke in die Unternehmen und die Politik verfügen.

Die maritime Wirtschaft steht in einem intensiven internationalen Wettbewerb. Nachteilig für die Wettbewerbsposition in diesem Umfeld sind die im internationalen Vergleich relativ hohen Lohnkosten. Außerdem zeigen sich bereits Engpässe bei der Gewinnung von Arbeitskräften – sowohl für die Besetzung von Ausbildungsplätzen als auch im Hinblick auf Experten und Spezialisten mit akademischer Ausbildung. In einigen Bereichen der maritimen Wirtschaft gibt es eine hohe Abhängigkeit von der Nachfrage des öffentlichen Sektors, mit entsprechenden Abhängigkeiten von der Situation der öffentlichen Haushalte und der Ausgabenpolitik des Staates. In der maritimen Wirtschaft gibt es potenziell negative Effekte auf Naturraum und Tierwelt, was negative Imageeffekte in sich birgt.

Bei einem wachsenden Welthandel wird auch die Nachfrage nach Leistungen der maritimen Wirtschaft steigen. Dies dürfte sich aufgrund der intensiven Vernetzung der einzelnen Bereiche in der deutschen maritimen Wirtschaft insgesamt positiv auswirken. Ebenso wirkt sich die Digitalisierung positiv auf die meisten Bereiche der maritimen Wirtschaft aus: Sie schafft Innovationspotenziale und bietet Chancen für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Mit der weiteren Zunahme digitaler Technologien entstehen Möglichkeiten zu Effizienzsteigerungen, etwa durch Automatisierung der Produktionsprozesse und Verbesserung der Sicherheit. Damit wird die Wettbewerbsposition der maritimen Wirtschaft gestärkt.

Zukünftige Innovationen in der maritimen Wirtschaft werden durch F&E-Aktivitäten der Unternehmen gesichert und vorangetrieben. In diesem Zusammenhang sind aber auch die staatlichen Förderprogramme relevant, mit denen die spezifischen Zukunftsthemen, wie Umwelt- und Klimaschutz sowie High-Tech und Spitzentechnologien, adressiert werden. Darüber hinaus eröffnen auch die staatlichen Initiativen, mit denen neue Nutzungsformen der Meere gefördert werden, potenzielle neue Geschäftsmöglichkeiten. Dabei geben Forschungsk Kooperationen von Unternehmen der maritimen Wirtschaft mit Wissenschaftseinrichtungen zu den Zukunftsthemen und deren Anwendungsmöglichkeiten wichtige Entwicklungsimpulse. Diese Kooperationen sind auch für die Weiterentwicklung der universitären Bildungsangebote für die maritime Wirtschaft und ihrer Internationalisierung sowie für die Ausbildung von Fachkräften für die Unternehmen bedeutsam.

Negative Folgen für die maritime Wirtschaft könnten sich ergeben, wenn sich die Handelskonflikte verschärfen und das Wachstum des Welthandels dadurch gebremst wird. Auch die bisher nicht absehbaren Folgen der COVID-19-Pandemie und der Maßnahmen zu ihrer Eindämmung könnten die maritime Wirtschaft in allen Bereichen negativ treffen. Dabei sind zunächst jeweils der Handel und die Schifffahrt betroffen, was jedoch über die Vernetzung zwischen den Bereichen und Teilbereichen insgesamt negativ wirkt.

In verschiedenen Bereichen der maritimen Wirtschaft besteht die Gefahr, dass die relativ hohen Kosten bei einem sich verschärfenden internationalen Wettbewerb zur Verlagerung bestimmter Tätigkeiten ins Ausland und zum Verlust von Marktanteilen führen. Dabei stellen auch verschärfte Klimaschutz- und Umweltauflagen – zumindest, wenn sie einseitig nur Deutschland betreffen – für viele Bereiche der maritimen Wirtschaft eine Herausforderung dar. Die Auflagen erzeugen Investitionserfordernisse, welche die finanziellen Spielräume der Unternehmen beeinträchtigen. Die regulatorischen und administrativen Rahmenbedingungen stellen für die Unternehmen der maritimen Wirtschaft ein besonderes Risiko dar, weil der Planungshorizont im Bereich der Schifffahrt sehr lang und die Unsicherheit über Veränderungen der technologischen und der regulatorischen Rahmenbedingungen sehr groß ist. Ein anderes erhebliches Risiko für die zukünftige Entwicklung der maritimen Wirtschaft stellt der Fachkräftemangel in verschiedensten Berufsgruppen dar.

Zusammenfassung und Ausblick

In der Untersuchung wurden erstmals die wirtschaftlichen Effekte der gesamten maritimen Wirtschaft in Deutschland untersucht. Zunächst erfolgte eine Definition und Abgrenzung sowie eine Unterteilung der maritimen Wirtschaft im engeren und im weiteren Sinne.

Für das Basisjahr 2018 ergibt sich eine Kenngröße von über 190.700 Beschäftigten, die direkt der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne zugeordnet werden können. Sie erwirtschafteten einen Umsatz in Höhe von 47,5 Mrd. Euro, der mit einer Bruttowertschöpfung in Höhe von 11,7 Mrd. Euro einherging.¹⁶ Die beschäftigungsintensivsten Bereiche

¹⁶ Die drei Bereiche der maritimen Wirtschaft im weiteren Sinne beschäftigen abermals rund 35.000 Personen direkt. Die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten geht auf den öffentlichen Dienst und das Verteidigungswesen zurück. Die maritime Wirtschaft im weiteren Sinne umfasst Bereiche, die ihrer Funktion nach zwar als maritim angesehen werden, aber nicht als wirtschaftliche Akteure im Sinne einer Marktorientierung agieren, wodurch keine klare Bezifferung von Umsatz und Wertschöpfung möglich ist.

der maritimen Wirtschaft sind der Schiffbau und die Zuliefererindustrie, die zusammengekommen fast die Hälfte der Beschäftigten und über ein Drittel des Umsatzes auf sich vereinen.

Die Nachfrage nach Vorleistungen, welche von den Unternehmen der maritimen Wirtschaft bzw. den Unternehmen, die deren Investitionsgüter herstellen, ausgelöst wird (Erstrundeneffekt), führt bei den liefernden Unternehmen wiederum zu einer steigenden Vorleistungsnachfrage und mündet somit in einen Wertschöpfungsketteneffekt. Mit den aus Produktionssteigerungen ableitbaren Konsumeffekten (induzierter Effekt) ergibt sich der Gesamteffekt der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Die mit den Tätigkeiten der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne in Deutschland verbundenen gesamtwirtschaftlichen Effekte beliefen sich im Jahr 2018 auf einen Umsatz in Höhe von 86,3 Mrd. Euro, aus dem eine Wertschöpfung von 29,8 Mrd. Euro resultierte. Die maritime Wirtschaft im engeren Sinne sichert über die verschiedenen Wirkungsebenen in Deutschland insgesamt 449.800 Arbeitsplätze.

Die deutschen See- und Binnenhäfen spielen darüber hinaus eine entscheidende Rolle für die Erschließung von Absatzmärkten in Übersee und sichern auf diese Weise mehrere Millionen Arbeitsplätze in der deutschen exportierenden Industrie.¹⁷ Ferner sind Schifffahrt und Häfen für die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und für die Energieversorgung von großer Bedeutung.

Die maritime Wirtschaft leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands und besitzt national wie international grundsätzlich eine sehr gute Reputation. Die heterogenen Bereiche der maritimen Wirtschaft in Deutschland eint, dass sie ihre Tätigkeiten an sich fortlaufend ändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen anpassen müssen. Der Politik stehen zur Sicherung und Stärkung des maritimen Standorts Deutschland verschiedene Instrumente zur Verfügung.

Kurzfristig spielt für die maritime Wirtschaft wie für so viele andere Wirtschaftsbereiche auch die Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie eine zentrale Rolle. Darüber hinaus kann die Politik auf verschiedenen Ebenen an der Weichenstellung für die zukünftige Entwicklung mitwirken. International gilt es, die Intensivierung des globalen Handels sowie Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz in europäischer, besser noch weltweiter Zusammenarbeit voranzutreiben. Zugleich setzen die staatliche Förderung der Digitalisierung, Maßnahmen zur Sicherung von Fachkräften sowie Investitionen in Erhalt und Ausbau benötigter Infrastrukturen wichtige Impulse auf nationaler Ebene. Es gilt jedoch auch, die Heterogenität der unterschiedlichen Bereiche der maritimen Wirtschaft zu berücksichtigen. In den jeweiligen Bereichen sind Unterstützungsmaßnahmen an den spezifischen Herausforderungen auszurichten, um die Leistungsfähigkeit zu sichern.

¹⁷ Siehe Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung (2019).