

Der WirtschaftsReport

Nachrichten und Kommentare

September 2010

2. Jahrgang

GROSSBRITANNIEN – das Mutterland der „Industriellen Revolution“ hat seine Industrie vernachlässigt: Rückbesinnung zur Industrie Großbritanniens

Die Technik der maschinellen Produktion ist untrennbar mit Großbritannien (vor allem England, Wales und Schottland) verbunden. Ebenfalls ist England das Mutterland der Eisenbahn und deren weitere Entwicklung. Nach der 1707 erfolgten Vereinigung der britischen Länder England, Wales und Schottland setzte sich der Begriff Großbritannien für die britischen Inseln durch. 1801 kam dann noch Irland zum Vereinigten Königreich; 1921 wurde Irland unabhängig – Nordirland verblieb bei Großbritannien.

Der Verlauf der handwerklichen Produktion zur maschinellen Fertigung begann in Großbritannien und dort ganz konkret im Bereich des Textilgewerbes. Noch im 18. Jahrhundert waren im Vereinigten Königreich ca. 800.000 Menschen, vorwiegend in England und Wales, mit der Wollherstellung beschäftigt. Dies waren damals beachtliche 27% der gesamten Erwerbstätigen. Durch den maschinellen Einsatz bei der Textilproduktion – eine Voraussetzung für die dann einsetzende Massenherstellung von Textilien – wurden weitere Entwicklungen der Technik angestoßen. Ein Beispiel dafür waren Lösungen für den Transport (Eisenbahnwesen) und für die mit der Produktion verbundene Energieumwandlung. Im „Umfeld“ der nun einsetzenden maschinellen Textilherstellung beschäftigten sich berühmte englische Konstrukteure wie Richard Roberts, Joseph Whitworth und James Nasmyth mit der Entwicklung und Fertigung von Werkzeugmaschinen.

Die wichtigste Grundlage der industriellen Kraft Großbritanniens war aber die von James Watt entwickelte Dampfmaschine als innovative Lösung der Probleme der Antriebskraft. Eine weitere „bahnbrechende“ Entwicklung war die Konstruktion und der Bau einer Dampflokomotive durch den englischen Bergwerksingenieur George Stephenson, der auch die erste große Eisenbahnlinie zwischen Liverpool und Manchester vorantrieb. Ebenfalls von Bedeutung war die Erfindung des Dampfhammers durch den Schotten James Nasmyth. Damit konnten dann für riesige Maschinen die Schmiedestücke gefertigt werden, eine Voraussetzung für Anlagen der Schwerindustrie – aber auch um Schaufelräder herzustellen. Schließlich muss an den englischen Erfinderpionier Sir Henry Bessemer erinnert werden, der das Patent für sein „Bessemer-Verfahren“ (Bessemer-Konverter) erhielt, mit dem es möglich wurde, Qualitätsstahl in großen Mengen zu produzieren. Textilmaschinen, die Dampfkraft, Lokomotiven, Werkzeugmaschinen und die Stahlherstellung – dies sind alles große Beiträge der britischen Ingenieurskunst, die die „Industrielle Revolution“ angestoßen und geprägt haben. Heute hat das klassische Land der frühen Industrie seine „Kernkompetenzen“ aufgegeben – aber es gibt immer noch hervorragend aufgestellte Industrieunternehmen aus dem Vereinigten Königreich. Der folgende Bericht versucht eine Bestandsaufnahme zu vermitteln, ohne den Anspruch der Vollständigkeit zu erheben.

> Günter Spahn

Das Vereinigte Königreich (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) hat insbesondere unter Margaret Thatcher (Premier von 1975 bis 1990) seine wirtschaftliche Struktur grundlegend geändert. Die Wiege der industriellen Revolution mit den Zentren Manchester, Sheffield, Bristol, Leeds und Glasgow hat ihre Bedeutung als die ehemals führende Industrienation der Welt aufgegeben. Allein das schottische Glasgow gehörte zu den größten Industriezentren weltweit. Besonders exponiert war die britische Schwerindustrie. Auch die Autoindustrie hatte noch nach dem 2. Weltkrieg einen exzellenten Ruf, wenngleich die britischen Marken nie größere Absatzvolumen im internationalen Maßstab erreichten. Der Niedergang der britischen Automobilindustrie wurde oft als eine charakteristische Entwicklung für die Gesamtindustrie des Landes angesehen. Wenigstens sind die Edelmarken Aston Martin (wieder muss man sagen) und Morgan noch in britischer Hand, nachdem die Luxusfahrzeuge Rolls Royce (nicht zu verwechseln mit dem namensgleich führenden englischen Triebwerke- und Turbinenhersteller Rolls Royce plc.) und Bentley seit einigen Jahren zu BMW bzw. VW gehören.

Autofabriken wurden „Filialen“ ausländischer Konzerne

Freilich gibt es noch Autofabriken – aber sie sind „Filialen“ ausländischer Konzerne. Vielleicht kann Jaguar und Land Rover unter dem neuen Eigner Tata zu neuen Höhen ansetzen. Immerhin hat UK zur ehemaligen „Kolonie“ Indien immer noch eine starke Affinität und umgekehrt. Die großen indischen Familien (und Tata gehört an die vorderste Front) sind alle vom Empire geprägt und ihre Sprösslinge wurden infolgedessen an den berühmten britischen Eliteschulen ausgebildet. Dies verbindet und es ist kein Zufall, dass wichtige Mitglieder der Familie Mittal (ebenfalls eine der großen indischen Unternehmerfamilien) inzwischen ihren Privatwohnsitz in London bzw. UK haben. Tata hat in UK neben Jaguar und Land Rover auch den führenden britischen und innovativen Stahlkonzern Corus Steel (früher British Steel) übernommen.

Die entscheidende Neuformierung der britischen Wirtschaft hin zur modernen Dienstleistungsgesellschaft wurde ganz wesentlich durch die teilweise bürgerkriegsähnlichen Auseinandersetzungen zwischen den britischen Gewerkschaften und eben der Regierung unter der „Eisernen Lady“ geprägt. Die frühere

mer weniger akzeptiert. Dies hat Margaret Thatcher verstanden und zweifelsohne brach sie die Macht der Gewerkschaften. Vor allem aber hat Thatcher die Chancen der britischen Finanzwirtschaft auf der Basis des schon damals starken und international ausgeprägten Finanzplatzes London erkannt. Wie kein zwei-

Einher mit der Ausdehnung des Finanzplatzes London ging die ebenfalls unter Margaret Thatcher eingeleitete Entwicklung der „Docklands“ im Osten Londons zum neuen futuristischen Finanzviertel neben der „City of London“. Nachdem eine ultramoderne U-Bahn realisiert wurde, haben sich die Docks zu

Großbritanniens zu skizzieren, genügt nur ein Vergleich. Noch in den 1970er Jahren trug die Industrie des Landes zu einem guten Drittel zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei. Heute erwirtschaftet die britische Industrie lediglich noch 16% des BIP. Der Sektor Dienstleistungen (Banken, Versicherungen, Consulting und Wirtschaftsprüfung, Werbung und Marketing – aber auch die in UK wichtige Tourismusbranche mit Hotels) trägt inzwischen 73% des britischen BIP. Energiequellen wie Erdgas und Öl erreichen 10% und die britische Landwirtschaft ist mit einem Prozent fast bedeutungslos.

Finanzplatz London unangefochten

London war selbst in der Finanzkrise 2008/2009 mit 300.000 Beschäftigten mit Abstand das größte europäische Finanzzentrum und in einigen Segmenten, etwa im Devisenhandel, ist die Stadt weltweit führend. Vor allem im internationalen Finanzgeschäft ist London im Gegensatz zu New York und Tokio, die ihr Fundament auf den inländischen Volkswirtschaften haben, an der Spitze. Neben der „Old Lady“, der Bank of England, ist die britische Hauptstadt Sitz der größten Banken wie HSBC, Barclays oder Lloyds Bank (nicht zu verwechseln mit Lloyd's of London – siehe hierzu WirtschaftsReport-Letter August 2010). Alle namhaften Banken der Welt sind in London vertreten und gleichzeitig ist der Finanzplatz auch ein führender Versicherungsplatz. Allein der Finanzplatz London trägt mit 8% zum BIP bei. Vor diesen Hintergründen ist es fast schon wieder verständlich, dass die Briten von einer straffen Regulierung vor allem des Umfeldes für Banken eigentlich nichts wissen wollen. Für die Angelsachsen ist der Finanzsektor zu wichtig geworden, nachdem man der Industrie nicht mehr den früheren Stellenwert beigemessen hat.

Trotzdem immer noch starke industrielle Säulen

Trotz der beschriebenen Entwicklung hat aber Großbritannien immer noch starke industrielle Säulen und in einigen Branchen ist UK sogar weltweit hervorragend positioniert.



Die von BAE Systems entwickelten und produzierten Atom-U-Boote der Astute Class gelten als das derzeit innovativste System für die Sicherheit und Aufklärung gegenüber neuen Szenarien der Bedrohung.

© BAE Systems

Streikfreudigkeit der Gewerkschaften hat der britischen Industrie in Bezug zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit stark zugesetzt. Termine wurden nicht eingehalten und dies wurde auf den Weltmärkten für britische Produkte im-

tes Land setzte UK auf Deregulierung (1986 unter dem Stichwort Big Bang) der Finanzwirtschaft und Privatisierung ehemals staatlicher Institutionen und Unternehmen – ein ideales Umfeld für Investment Banking.

einem der größten Bürozentren vor allem für die internationale Finanzwelt entwickelt. Greater London wurde immer stärker zum Goldesel der gesamten britischen Volkswirtschaft. Um den Strukturwandel der Wirtschaft

Fortsetzung auf Seite 2

RIESIGE ROHSTOFFKONZERNE haben ihre Konzernzentrale in London

Rio Tinto, BHP Billiton und Anglo American sind die Marktführer im Rohstoffgeschäft

Traditionell sehr stark in der britischen Unternehmenslandschaft, außerhalb des Finanzbereiches mit Banken und Versicherungen, sind die von London aus gesteuerten Rohstoffkonzerne. Obwohl Großbritannien von Kohle abgesehen (das britische Nordseeöl spielt keine große Rolle mehr und das Nordseeogas geht zur Neige) keine nennenswerten Rohstoffe bzw. Bodenschätze hat, ist der Einfluss von UK im Bereich der strategischen Rohstoffe wie Erze für die Stahlerzeugung (aber auch Kupfer, Gold, Diamanten, Platin und sonstige Industriemineralien) sehr groß.

Der Grund ist historisch und einfach: Das „Empire“ lässt grüßen. Die großen Rohstoffländer Australien, Kanada und Südafrika wurden zur Basis für das Entstehen riesiger Rohstoffkonzerne. Hinzu kommt die Drehscheibe für Rohstoff und Mineralien in London mit der führenden Metallbörse LME (London Metal Exchange). Außer der Produktion von Aluminium durch den Riesen Rio Tinto und Kohlebergbau befinden sich in Großbritannien durch die Rohstoffkonzerne keine industriellen Aktivitäten. Gleichwohl werden die Rohstoffkonzerne BHP Billiton Ltd., Rio Tinto plc und Anglo American in den Rankings als britische Großunternehmen geführt.

Wer Bilanzpressekonferenzen der großen Stahlkonzerne besucht, kennt die Problematik. Die Rohstoffversorgung mit Erz beeinflusst ganz wesentlich die Geschäfts- und Gewinnentwicklung etwa von ThyssenKrupp, ein Konzern ohne eigene Rohstoffbasis. Umgekehrt bilanzieren die Rohstoffkonzerne – vor allem auch jetzt im abgelaufenen 1. Halbjahr 2010 – hervorragende Über-



Für die internationale Stahl-Industrie ist die gesicherte und preiswerte Versorgung mit Erz wichtig.

© ThyssenKrupp

schusszahlen. So konnte Rio Tinto im 1. Halbjahr 2010 sein Konzernergebnis um 125% auf 5,8 Mrd. US-Dollar erhöhen. Der zweitgrößte Erzkonzern der Welt erwirtschaftete selbst im Krisenjahr 2009 einen Jahresum-

satz von fast 30 Mrd. Euro und einen Überschuss von 4,15 Mrd. Euro. Durch die Übernahme des Aluminium-Riesen Alcan für 38 Mrd. US-Dollar wurden die Londoner zum Weltmarktführer bei Aluminium. Durch die

Übernahme hat sich der substanzstark Rio Tinto-Konzern zwar erheblich verschuldet – aber bereits im aktuellen Geschäftsjahr 2010 wurde diese Verschuldung aufgrund der brillanten Ergebnisse, verbunden mit ei-

nem enormen Cashflow, wieder drastisch zurückgefahren. Bei Rio Tinto werden weitere Übernahmen nicht ausgeschlossen.

Der „Erz“-Rivale BHP Billiton Ltd., gilt zwar auch als australischer Konzern, doch auch bei BHP Billiton befinden sich wichtige Bereiche der Konzernzentrale (neben Melbourne) ebenfalls in London. Auch BHP Billiton „marschiert“ unaufhaltsam und konnte den Halbjahresüberschuss 2010 ebenfalls um 116,5% auf 12,7 Mrd. US-Dollar steigern. Derzeit beabsichtigt der australisch-britische Koloss die Übernahme des kanadischen Düngemittelherstellers Potash für 39 Mrd. US-Dollar. BHP Billiton Ltd. erreichte im GJ. 2009 einen Umsatz von 36 Mrd. Euro und einen Überschuss von 4,5 Mrd. Euro.

Auch Anglo American hat seine Konzernzentrale in London (in Johannesburg befindet sich ein zusätzlicher Hauptsitz) und die von Sir Ernest Oppenheimer 1917 gegründete Gesellschaft entstand durch Startkapital britischer Investoren. Hauptzweck war zunächst die Förderung und der Verkauf von Gold aus Südafrika. Bekannt ist die Gruppe einer breiteren Öffentlichkeit durch das Beteiligungspaket von 45% an dem renommierten Diamantenunternehmen De Beers. Längst verfolgt auch Anglo American Interessen in allen wichtigen Rohstoffländern. Die Hauptinteressen werden durch Aktivitäten in den Bereichen Platin, Diamanten, Kupfer, Nickel, Eisenerz und Kohle dargestellt. Anglo American erzielte im GJ. 2009 ein Betriebsergebnis von 5 Mrd. Euro.

In einer Zeit aufstrebender Schwellenländer mit einem enormen Bedarf an Rohstoffen hat London und somit das Vereinigte Königreich ein wichtiges Einflusspotenzial für die Weltwirtschaft. Vor allem in China ist der Rohstoff-Bedarf, etwa von Kupfer, riesig. KS

Fortsetzung von Seite 1

So ist das Land vor allem in der Hochtechnologie mit der Kommunikation (Beispiel Vodafone) und in der Informatik in der Spitzengruppe und schließlich in der Pharmaindustrie mit führenden Unternehmen im weltweiten Wettbewerb vertreten. Ein Beispiel dafür sind die Weltplayer GlaxoSmithKline und AstraZeneca. Aber auch die chemische Industrie hat exzellente Unternehmen in UK. Eine Spitzenposition (BAE Systems und Rolls Royce) nehmen die Briten auf den Weltmärkten in der Militär- und Sicherheitstechnologie ein.

Ähnlich wie die Deutschen, die auf das Hightech-Produkt des mit einem Brennstoffzellen-Antrieb ausgerüsteten konventionellen U-Bootes von HDW (ThyssenKrupp) stolz sind, verweisen die Briten und hier konkret der Hersteller BAE Systems auf das derzeit wohl modernste nukleare U-Boot der Welt hin, die „Astute Class“. Die Royal Navy wird die Boote vor allem für die Aufklärung und im Einsatz offensiver Waffensysteme gegen Ziele auf See und auf dem Festland vorsehen. Die Sonar- und Radarsysteme der Astute Class sind so leistungsfähig, dass die U-Boote sogar vom schottischen Stützpunkt kleinste Fischerboote, über die riesige Entfernung, im Hafen von New York aufspüren. Der Antrieb erfolgt durch einen Rolls Royce PWR 2 Atomreaktor. Der in UK entwickelte Reaktor muss während der gesamten Lebensdauer der U-Boote nicht wiederaufgefüllt werden. Bewaffnet sind die Astute-U-Boote der Briten mit den üblichen Torpedos und Harpoon Seezielflugkörpern und TacTom Marschflugkörpern. Angesichts neuer Bedrohungsszenarien, etwa vom Iran, stellen die neuen Boote ein gutes Stück Sicherheit auch für Deutschland dar.



Das neu entwickelte Rolls Royce Triebwerk Trent XWB für den A350.

© Rolls Royce plc

BAE Systems ist mit über 105.000 Beschäftigten der größte britische Industriekonzern und erzielte im GJ. 2009 einen Umsatz von 22,415 GBP (1 GBP = 1,22 Euro, Stand August 2010). Geliefert werden Kampffjets, Hubschrauber, Panzer, Atom-U-Boote und Flugzeugträger. BAE Systems ist hochprofitabel und in der Branche nicht nur ein bevorzugter Partner des Pentagon, sondern auch zahlreicher anderer Länder.

Eine weitere Säule der britischen Industrie ist Rolls Royce. Das Unternehmen ist einer der weltweit führenden Triebwerkebauer u.a. für den Riesen Airbus A380 mit dem Trent 900. Außerdem liefert Rolls Royce Schiffsantriebe sowohl für den militärischen als auch für den zivilen Sektor. Bevorzugte Produkte sind Rolls Royce Kompressoren für die Gas- und Ölindustrie (Pipelines) sowie Turbinen für dezentrale Energiesysteme. BAE Systems und Rolls Royce sind die Eckpfeiler der britischen Rüstungsindustrie, die mit ca. 300.000 Beschäftigten gut 10% der gesamten Industrieproduktion von UK erwirtschaftet.

Einen hervorragenden Klang im In- und Ausland hat auch der Technologie- und Engineering-Konzern GKN, der auch in Deutschland starke Aktivitäten in Offenbach und Lohmar bei Köln (GKN Walterscheid) hat. GKN gehört zu den traditionsreichsten Industriefirmen Großbritanniens und liefert Komponenten für die Luftfahrt-, Automobil- und Landmaschinenindustrie.

Gelenkachsen und Gelenkwellen werden ebenso produziert wie Teile für die F18 Kampffjets oder das Space Shuttle. GKN, über 250 Jahre alt, beschäftigt 40.000 Menschen in 30 Ländern. Als ein familiengeführtes Unternehmen ist auch JC Bamford, kurz JCB, eine Weltklassefirma für Maschinen und Geräte für die Bauwirtschaft. JCB gehört weltweit zu den drei größten Firmen der Branche und ist in 150 Ländern ein Begriff. Über 7.000 Mitarbeiter werden mit der Entwicklung und Fertigung leistungsstarker Raupenbagger, Kettenbagger, Muldenkipper und Power Systems (Hightech-Aggregate) beschäftigt. Insgesamt werden über 300 verschiedene Pro-

dukte hergestellt. Das privatrechtliche Unternehmen hat selbst in der Wirtschaftskrise den Gewinn im GJ. 2009 (in einem Umfeld großer Herausforderungen für die Baumaschinenindustrie) auf 29 Mio. GBP erhöhen können. JCB setzt weiterhin auf eine prosperierende Entwicklung und investiert derzeit in ein neues Baggerwerk für 40 Mio. GBP.

In der Schwerindustrie ist in den Bereichen Stahlguss und Schmiedestahl die Firma Sheffield Forgemasters International weltweit eine erste Adresse. Mit den zwei Säulen Engineering und Produktion ist das Unternehmen führend bei der Herstellung von Komponenten mit einem Gewicht von 350 Tonnen beim Stahlguss und bei Schmiedestücken bis zu 200 Tonnen. Sheffield Forgemasters hat einen strategischen Stellenwert für das Vereinigte Königreich bei der Herstellung von Anlagen der Nuklearindustrie und für Militärtechnologie. Auch dieses Unternehmen hat eine globale Präsenz auf drei Kontinenten und ist im Schmiedebereich bevorzugter Partner für die Energiewirtschaft.

Der Reigen der Spezialisten der britischen Industrie geht weiter mit dem relativ kleinen Unternehmen Martin-Baker Company. Dieses Unternehmen ist weltweit führend bei der Entwicklung und Herstellung von Schleudersitzen.

Unzählige Piloten verdanken ihr Leben dem Martin-Baker Schleudersitz. Zum Produktionsprogramm von Martin-Baker gehören auch Spezialsitze für Hubschrauber sowie Hitzeschilde und Fallschirme für Raumfahrzeuge.

Ebenfalls ein familiengeführtes Privatunternehmen, jetzt wieder als internationaler Großkonzern mit einem Umsatz von über 30 Mrd. GBP, ist INEOS in den Bereichen Petro- und Spezialchemie und Ölprodukte. In Köln sind die Briten mit 2.200 Beschäftigten am Standort der drittgrößte industrielle Arbeitgeber.

Eine Betrachtung und eine Welt für sich ist das Flaggschiff (trotz Katastrophe im Golf von Mexiko) der britischen Wirtschaft, BP plc, London. Der Konzern erzielte im GJ. 2009 bei einem Umsatz von 199.447 Mio. Euro einen Jahresüberschuss von über 12 Mrd. Euro. Der Konzern wird entgegen von Zeitungsgerichten ausdrücklich an seinem deutschen Tankstellennetz ARAL festhalten (siehe weiterer Bericht auf diesen Sonderseiten). Eine ebenfalls außergewöhnliche Position nimmt Shell plc (UK und Niederlande) mit einem Umsatz von 199.447 Mio. Euro und einem Überschuss von 9.118,2 Mio. Euro ein. Traditionell sehr stark verankert ist UK mit Bergbau- und Rohstoffkonzernen.

Der WirtschaftsReport

www.zielgruppen-medien.de

Verlag:

Zielgruppen-Medien Verlag
Günter und Christian Spahn
Postfach 11 42; 85435 Erding b. München
Tel. 08122/48632, Fax 08122/95 70 77
E-Mail: info@zielgruppen-medien.de

Herausgeber & Chefredakteur:

Günter Spahn
guenter.spahn@zielgruppen-medien.de

Koordination & Layout:

Christian Spahn
christian.spahn@zielgruppen-medien.de

Technische Herstellung/Druck:

Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Frankenallee 71-81, 60327 Frankfurt/Main

Copyright:

Zielgruppen-Medien Verlag Erding

DAS FLAGGSCHIFF der Briten braucht nach der Ölkatastrophe vor allem wieder gute Botschaften: BP kann und muss auch künftig eine starke Rolle spielen

Nach der Ölkatastrophe im Golf von Mexiko, für die BP voreilig allein verantwortlich gemacht wurde, obwohl die Bohrplattform Deepwater dem Unternehmen Transocean als Betreiber gehörte, liegt das Ansehen des britischen Riesen am Boden. Doch voreilige Häme und Wut – so verständlich in den ersten Reaktionen dies war – ist unangebracht. Die Rolle von BP ist zu wichtig, auch für die USA. Doch der Reihe nach.

Der global aufgestellte Energiekonzern BP plc., London, ist das Flaggschiff der britischen Industrie. Über die Funktion eines reinen Unternehmens hinausgehend, ist aber BP aufgrund seiner Größe auch eine wirtschafts- und gesellschaftspolitische Institution und zwar nicht nur im Vereinigten Königreich. Nur ein Beispiel vorab. Viele Pensionsfonds und Versicherungen aus Großbritannien haben viel Geld bei BP angelegt und sind im Interesse der Versicherten auf die guten Dividendenzahlungen von BP dringend angewiesen; BP ist der wichtigste Dividendenzahler in UK. Warum hat BP einen so wichtigen Stellenwert?

Slogan: beyond petroleum

Die früher unter dem Namen British Petroleum auftretende Firma nennt sich seit dem Jahre 2001 nur noch kurz BP (der Slogan „bp“ steht für „beyond petroleum“ – also jenseits vom Öl). BP will damit unterstreichen, dass der Konzern ein breites Spektrum bis hin zur klimafreundlichen Energieversorgung abdeckt. Kurz gesagt ist BP eine Welt für sich. Selbst im weltweiten Krisenjahr 2009 erzielte der Konzern mit einem Umsatz von 239,3 Mrd. US-Dollar (die Mineralölindustrie rechnet international in Dollar) einen Gewinn nach Steuern in Höhe von 16,6 Mrd. US-Dollar. Zum Vergleich: die fünf umsatzstärksten deutschen Industriekonzerne (VW, Eon, Siemens, Daimler und BASF) erreichten zusammen, mit 14,5 Mrd. US-Dollar weniger Gewinn als BP.

Im laufenden Geschäftsjahr 2010 konnte BP im I. Halbjahr gegenüber dem noch von der Krise geprägten Vergleichszeitraum den Umsatz deutlich auf 146,8 Mrd. US-Dollar steigern. Und dies gilt auch für das Halbjahresergebnis

nach Steuern, das operativ (also durch laufende Geschäfte) 14,5 Mrd. US-Dollar erreichte – fast soviel, wie im ganzen Jahr 2009.

BP war aber schon 2009, gemessen am Gewinn, das zweiterfolgreichste Unternehmen der Welt, wenn man vom russischen staatlich kontrollierten Unternehmen Gazprom mit seiner besonderen Struktur einmal absieht. BP übertrifft in den Volumen komplette Volkswirtschaften etwa in der Größenordnung von Portugal.

Kerngeschäftsfelder sind Öl und Gas

BP ist in zwei traditionsreichen Feldern und in einem relativ jungen Bereich tä-

rikanischen Ölreserven. Bereits dadurch wird übrigens deutlich, dass sich die Vereinigten Staaten und BP wieder „zusammenraufen“ müssen – trotz allem berechtigten und verständlichen Ärger im Umfeld der Ölkatastrophe (siehe weiteren Beitrag). Schließlich sind die Briten auch im wichtigen westeuropäischen Markt eine Macht! Der Teilkonzern Deutsche BP, jetzt BP Europe SE mit Sitz in Hamburg und Bochum, erreichte noch im Krisenjahr 2009 einen Umsatz von 32,4 Mrd. Euro und einen Überschuss von 297 Mio. Euro. Im letzten Vorkrisenjahr 2007 wurde ein Überschuss (und dies ist der Maßstab) von 658 Mio. Euro bei einem Umsatz von 42 Mrd. Euro er-

der deutschen Raffinerien festhalten. Im Übrigen wäre ein Verkauf aus Gründen der Wettbewerbsposition auch nicht aus Sicht der Verbraucher zu begrüßen.

BP kann die Ölkatastrophe finanziell durchaus meistern

Es ist in den letzten Wochen die Frage aufgeworfen worden, ob BP die Ölkatastrophe finanziell beherrschen kann. Aufgrund seiner Marktstellung und dem vorhandenen stabilen Fundament wird BP die enormen finanziellen Belastungen der Ölkatastrophe darstellen können. Man muss berücksichtigen, dass BP allein in den letzten Jahren einen enormen

kanntheitsgrad (im Gegensatz zu BP) besitzt, war und ist BP sowohl in der amerikanischen Politik als auch in den Medien der alleinige Sündenbock.

Tatsächlich wird BP den Tiefseebohrspezialisten Transocean bei der Regulierung der Schäden in die Verantwortung nehmen. Ebenfalls wird die versicherungstechnische Frage mit den Versicherungsgesellschaften und den Rückversicherungen zu klären sein. So hat z.B. bereits der Rückversicherer Hannover Rück von enormen Belastungen der Gesellschaft infolge der Explosion der Ölplattform gesprochen. In jedem Fall wird ein Teil der Schäden von der Assekuranz übernommen.

In diesen Zusammenhängen muss dann – von den bisher veröffentlichten plakativen Zahlen abgesehen – der ganz konkrete Schaden (Fischerei und Tourismus infolge vieler Absagen) ermittelt werden. Die bisher über die Medien spekulativ genannten Summen der Schäden sind endgültig noch nicht bekannt. Auch die bisher noch unbekanntene Größenordnung für Strafzahlungen infolge von Festlegungen der amerikanischen Administration bzw. nach gerichtlichen Entscheidungen bleibt abzuwarten und vor allem wird zu klären sein, inwieweit dann der Plattformbetreiber Transocean in Regress genommen wird.

Feindbilder sind kontraproduktiv



Die BP-Marke ARAL (Marktführer in Deutschland) steht auch künftig nicht zum Verkauf an.

© Deutsche BP

tig. Neben der Exploration und Produktion von Erdöl und Erdgas (erstes Geschäftsfeld) sowie der Verarbeitung und dem Vertrieb von Mineralölprodukten (zweites Geschäftsfeld) forciert BP seit einigen Jahren den Bereich regenerative Energien inklusive der Erforschung neuer Energien mit einem erheblichen Aufwand. Eine wichtige Beteiligung stellt das Joint-Venture mit dem russischen Energiekonzern TNK dar. BP ist mit 50% an der gemeinsam mit den Russen gegründeten Firma TNK-BP beteiligt und ist somit in Russland bereits der drittgrößte Ölproduzent. Die russische Regierung hat in diesen Tagen BP demonstrativ den Rücken gestärkt.

Im Golf von Mexiko ist, unabhängig von der dramatischen Ölkatastrophe durch die Explosion der Ölplattform Deepwater, BP der größte Ölproduzent und hat Zugriff auf fast ein Drittel der nordame-

wirtschaftet. Mit 8.254 Mitarbeitern (davon 5.300 in Deutschland) ist die Deutsche BP auch ein beschäftigungspolitischer Faktor. Mit anderen Worten: die deutsche Tochter allein ist schon ein wichtiges Unternehmen für die deutsche Volkswirtschaft.

Nach dem Zusammenfallen der Länder Deutschland, Niederlande, Belgien, Österreich, Luxemburg und Polen erreicht BP Europe SE ein Umsatzpotenzial von gut 70 Mrd. Euro. Mit der Marke ARAL ist BP mit einem Anteil von 23% Marktführer mit Mineralölprodukten in Deutschland. Trotz des Desasters im Golf von Mexiko und entgegen vieler falsch verbreiteter Meldungen zur Zukunft von BP, werden die Briten ihr deutsches Engagement, etwa das Tankstellennetz Aral, nicht verkaufen. Man werde, so die Konzernzentrale in London, an diesen Aktivitäten einschließlich

Cashflow (Geldzufluss) von fast 100 Mrd. US-Dollar aufgebaut und damit locker seine gewaltigen Investitionen tätigen konnte. BP ist natürlich nach wie vor eine Prime-Adresse für die Finanzmärkte. Namhafte Vertreter anderer Mineralölkonzerne verweisen auf das hohe und auch künftig darzustellende operative Ertragspotenzial. Bei der ganzen derzeitigen verständlichen Hektik ging und geht auch unter, dass BP eigentlich Pächter bzw. Leasingnehmer der Bohrplattform Deepwater war. Die explodierte Anlage gehörte dem Betreiber Transocean, selbst ein großer Konzern mit Milliardenumsätzen, mit Sitz in der Schweiz. BP weist darauf hin, dass die Verantwortung für Schwachstellen der Anlage der Bohrplattform bei Transocean liege. Da Transocean als Fachunternehmen für Tiefseebohrungen in der breiten Öffentlichkeit keinen hohen Be-

Die Ölkatastrophe war ein Desaster und kann nicht beschönigt werden. Trotzdem sollte gerade die amerikanische Administration an einer weiteren Zuspitzung nicht interessiert sein. Nach dem Schließen des Bohrloches und der erfolgreichen Beendigung der 48-stündigen Druckprobe müssen alle Beteiligten zur Tagesarbeit zurückkehren. BP ist vor allem auch aus britischer Sicht ein Politikum. Immerhin ist UK der treueste Verbündete der Vereinigten Staaten. Auch ist BP aus strategischen Gründen als einer der wichtigsten Produzenten von Öl und Gas weltweit zu beurteilen. Feindbilder gegen den britischen Konzern sind daher kontraproduktiv. Zu erinnern wäre daran, dass auch amerikanische Konzerne wie Exxon mit Katastrophen konfrontiert wurden. 1979 flossen bis zu 1.400 Mio. Liter Öl in den Golf von Mexiko (Ölgesellschaft PEMEX) und 1989 war Exxon bei der Ölkatastrophe vor der Küste Alaskas betroffen. Sp

BP ZEIGT VERANTWORTUNG – im Gegensatz zu seinen Partnern im Golf von Mexiko:

Das Desaster bei der Ölkatastrophe ist nicht entschuldbar

Der 20. April 2010 gehört zu den schwärzesten Tagen der Mineralölwirtschaft. Die Bohrplattform Deepwater Horizon explodierte und der dann folgende Brand führte zwei Tage später zum Untergang der Anlage und zum unkontrollierten Abfluss des Öls ins Meer. Am 2. August 2010 wurde mit dem endgültigen Verschließen des Bohrloches begonnen und nochmals drei Wochen später wurde nach einer 48-stündigen Druckprobe am 21. August 2010 endgültig Sicherheit gemeldet.

Die Medien hatten über drei Monate hinweg ein Thema. Interessanterweise standen dabei mehr die Jungvögel als die Tragödie der elf menschlichen Todesopfer im Vordergrund. Und es ist auch müßig, darüber zu spekulieren, ob die jetzige Katastrophe die von 1979 unter dem Namen Ixtoc 1 (die mexikanische Pemex-Gesellschaft) übertraf. Beides war ein Desaster! Die schlimmste Ölpest

entstand übrigens 1991 in Südkuwait während des Golfkrieges 1991. Nun sollen nach vorläufigen Aussagen des US-Krisenstabes ca. 780 Mio. Liter Öl ausgeströmt sein.

Interessanterweise war von der ersten Stunde BP in der öffentlichen Wahrnehmung der Verursacher. Das Unternehmen hatte in einer aufgeregten Welt nicht die Spur der Chance, darauf hinzuweisen, dass eigentlich ein anderes Unternehmen, nämlich der Tiefbohrspezialist Transocean, als Eigner und Betreiber für die Bohrplattform verantwortlich war und auch die amerikanische Anadarko Petroleum Corporation Mitglied im Konsortium für die operativen Tätigkeiten im „Block MC252“ (Bohrloch der Plattform Deepwater Horizon) ist. Zwar ist BP Betriebsführer – aber in einem Vertrag über die Pachtrechte (hinterlegt bei der US-Regierung) haben die Pacht-Mitglieder im Golf von Mexiko (konkret für den Block MC252) vereinbart, die im

Falle eines Ölaustritts verursachten Kosten entsprechend der Anteile umzulegen. Alle Mitbesitzer der Pachtrechte



BP-Konzernchef Tony Hayward übernimmt die Verantwortung der Ölkatastrophe und tritt zum 1.10.2010 zurück. © BP plc.

sind einverstanden, gesamtschuldnerisch bei Ölerschmutzungen und Schadenersatzforderungen zu haften. Aber BP

kennt halt jeder. Wer weiß schon, wer Transocean – außer der Fachwelt – ist und wer kennt schon Anadarko? Dies war und dies ist das Pech von BP bei der jetzigen Ölkatastrophe.

Gleichwohl ist natürlich BP als größter Partner in der Verantwortung und wird, so in einer Presseerklärung von BP Press Office London vom 18. Juni 2010, sein „Versprechen zur Schadenbeseitigung und der Begleichung rechtmäßiger Schadenersatzforderungen trotz Meinungsverschiedenheiten mit anderen Vertragsparteien in vollem Umfang erfüllen“. In ersten Maßnahmen hat BP innerhalb von 16 Wochen fast 400 Mio. US-Dollar an Schadenersatz ausgezahlt. Der Konzern hat weiterhin sichergestellt und in einer Vereinbarung mit der US-Regierung fixiert, dass über 20 Mrd. US-Dollar in Tranchen für Schadenersatzansprüche gezahlt werden.

Inzwischen lichtet sich Dichtung und Wahrheit. Wie auch Spiegel-Online be-

richtet, löst sich der Ölteppich schneller als gedacht auf. Der Großteil des Öls verdunstete auf der Wasseroberfläche und wurde von Bakterien im Wasser „aufgefressen“. John Amos von der Umweltschutzorganisation SkyTruth sagte der New York Times: „Das Öl löst sich gerade wirklich richtig schnell auf.“ Und selbst Präsident Barack Obama demonstrierte mit seiner Tochter Sasha bei einem Badeausflug an die Golfküste, dass man wieder bedenkenlos schwimmen kann. Die Strände, so die Botschaft des Präsidenten, seien wieder sicher und sauber.

War's das? Natürlich nicht. Die Mineralölindustrie muss ihre Sicherheitsstandards wesentlich verbessern. Häme aber ist gegenüber BP völlig unangebracht – niemand hat den Schaden mit Absicht verursacht. Materielle Schäden können immer wieder reguliert werden. Schlimmer ist die große Tragödie der elf menschlichen Opfer. G. Spahn



Jaguar XJ

ENGLISCHER LUXUS – FAHRVERGNÜGEN – ÜBERLEGENHEIT: Jaguar feiert 75-jähriges Jubiläum

JAGUAR – FOREVER YOUNG, FOREVER SPORT, FOREVER EXCELLENCE

> Sven Skoglund

Die Legende lebt – kraftvoll, dynamisch und erfolgreich! Jaguar feiert in diesem Jahr sein 75-jähriges Bestehen und erinnert an zahlreiche Highlights seiner ruhmreichen Unternehmens-, Sport- und Technikgeschichte. Jaguar, dies ist auch die kurze Übersetzung für die weltweiten Liebhaber exklusiver englischer Autos: I like british! Dies ist zunächst einmal gar nicht selbstverständlich, wenn man nur daran denkt, was aus großen Namen aus UK geworden ist. Wer kennt noch Fahrzeuge wie Bristol, Daimler (nicht zu verwechseln mit den Fahrzeugen unter der Marke Mercedes-Benz), Healey, Jensen, Riley, Austin oder Connaught?

Der Kreis der englischen „Klassiker“ wurde kleiner. Jaguar gehört dazu und steht gemeinsam mit seinem Schwesterunternehmen Range Rover sowie den Konkurrenten Aston Martin, Morgan, Bentley und Rolls Royce für das besondere Flair, das Autos von der Insel immer ausgezeichnet hat. Jaguar, das wird auch durch die Raubkatze symbolisiert, verkörpert Geschmeidigkeit, Kraft und durchaus auch eine Portion Bissigkeit. Die Jaguar-Geschichte beginnt eigentlich schon 1922, als William Lyons und William Walmsley in Blackpool unter dem Namen Swallow Sidecars eine Firma gründeten, die zunächst Seitenwagen für Motorräder herstellte. Nach dem 1928 erfolgten Umzug nach Coventry bei Birmingham wurde dann erstmals ein Fahrzeug mit der Typenbezeichnung SS I gebaut, ein Sportwagen, der 1931 auf den Markt kam. Aus dieser Typenfamilie entwickelte sich dann der Jaguar SS 100,

der 1935 im feinen Mayfair Hotel in London durch Willam Lyons als „Jaguar“ vorgestellt wurde. Eine erfolgreiche Markengeschichte wurde geboren! Aus der erfolgreichen Modellbezeichnung Jaguar wurde 1945 dann der offizielle Firmenname JAGUAR Cars Ltd.

eingetragen. Unvergessen im Nachkriegsdeutschland sind die ebenso schönen wie kraftvollen Fahrzeuge unter der Typenbezeichnung Mark. Vor allem der 1959 vorgestellte Mark II als die klassische repräsentative Limousine und der 1961 auf den Markt gebrachte Sportwagen JAGUAR E-Type sorgten für Furore. Jaguar stand ohnehin immer auch für große Erfolge im Autosport z.B. mit Rekordfahrzeugen, die Sieger in Le Mans oder in der Formel 1 wurden. Es würde den Raum dieses Beitrages sprengen, wollte man alle Erfolge einzeln erwähnen – sie wären Hintergrund für ein ei-

genes und sicher lesenswertes Buch. Mit dem Namen JAGUAR waren in der Automobilindustrie immer auch Innovationen und technische Leckerbissen verbunden. Die heute selbstverständlichen Scheibenbremsen kamen erstmals bei JAGUAR zum Einsatz und auch die

selbsttragende Aluminiumkarosserie wurde ebenfalls erstmals weltweit beim XJ umgesetzt. Auch Innovationen für den Komfort wurden durch die Briten angestoßen, etwa die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, die, man lese und staune, bereits 1999 von JAGUAR als ersten Autohersteller überhaupt angeboten wurde. JAGUAR stand immer auch für Kultur und Prestige im internationalen Automobilbau. Mit der Erfüllung dieses Grundsatzes ist JAGUAR die Prestigemarke schlechthin, wurde Trendsetter und ist somit jung geblieben: Forever young! In

den letzten Jahren wurde die gesamte Modellpolitik einem Relaunch unterworfen und modernisiert. Dafür stehen u.a. das bildschöne Flaggschiff (siehe Bild oben), der brandneue XJ, oder das nicht weniger aufregende Coupé unter der Typenbezeichnung XKR. Mit den Fahrzeu-

gen der Reihe XF verbindet JAGUAR die Eigenschaften der Dynamik und des Design eines Sportwagens mit dem Raumangebot einer Limousine. Bei der wunderschönen Autogeschichte Jaguar gibt es leider auch eine unternehmenspolitisch unglückliche Entscheidung aus dem Jahre 1968. Die „Alteigner“ von JAGUAR stimmten der Mitgliedschaft zum Firmenverband British Leyland zu, die bis 1980 anhalten sollte. Zwar wurde British Leyland mit seinen zahlreichen Marken zum größten Automobilhersteller in UK, aber gerade der „Hoffnungsträger“ British Leyland ver-

lor weltweit an Reputation. Synergien gab es nicht, man arbeitete teilweise offen gegeneinander und auch die britischen Gewerkschaften mit ihrer kurz-sichtigen Gewerkschaftspolitik trugen nicht gerade zur Verbesserung der Motivation in den britischen Autofabriken bei. Es kam, wie es kommen musste: BL verlor Marktanteile.

1981 löste sich JAGUAR wieder vom Verbund British Leyland und 1984 erfolgte die Re-Privatisierung zur JAGUAR Cars. Die Erfolge stellten sich prompt durch wieder steigende Verkaufsziffern ein. JAGUAR, wieder auf sich allein gestellt, war zwar ein großartiger „Einzelkämpfer“, aber in seiner Nische zu groß – nicht aber in der notwendigen Struktur, um mit den internationalen Riesen mithalten zu können. Es kam 1989 zu einer Übernahme der elitären Marke durch die amerikanische Ford Motor Company und viele sagen heute, dass damit die britische Identität verloren ging.

Neuer Hoffnungsträger ist die TATA-Gruppe (Indien), die JAGUAR von Ford übernahm. TATA ist eine weltweit hochangesehene Unternehmensgruppe mit einer sehr ausgeprägten Kultur eines familiengeführten Konzerns. Durch die langjährige Zugehörigkeit (bis 1949) Indiens zum britischen Empire entwickelte sich eine gewisse Affinität Indiens zu UK und umgekehrt. Alle großen Familien Indiens haben mehr oder weniger eine Verbindung zu den britischen Eliteschulen. Auch deshalb ist die Familie Tata der richtige Shareholder bei JAGUAR. Das Unternehmen schreibt prompt wieder schwarze Zahlen.

Mit den neuen Modellen ist JAGUAR für die Herausforderungen gut gerüstet.



JAGUAR



Sport-Coupe Jaguar XKR

Bilder: Jaguar Deutschland



WELTKLASSEUNTERNEHMEN AUS UK: Tabak, Getränke, Nahrung, Körperpflege und Hygiene

Alles für das täglich angenehmere Leben

> Günter Spahn

In einigen Branchen – auf diesen Sonderseiten wurden sie dargestellt – ist Großbritannien nach wie vor führend aufgestellt. Dazu gehört vor allem auch der große Bereich der Markenartikelhersteller für Tabak, Getränke, Kosmetik, Gesundheit, Körperpflege und Hygiene. Hier kann UK mit einer ganzen Armada hervorragend positionierter Unternehmen aufwarten, mit Fabriken auch in Deutschland. Dafür zwei Beispiele mit einem hohen Bekanntheitsgrad: Langnese Speiseeis, eine Marke der Unilever-Gruppe, wird im südhessischen Heppenheim hergestellt und der britische Tabakriese BAT produziert u.a. in Deutschland in Bayreuth. Auch der renommierte hanseatische Traditionskonzern Reemtsma gehört seit 2002 (inzwischen zu 100%) zur Konkurrenz von BAT, der ebenfalls britischen Imperial Tobacco.

Aber auch so schöne Produkte wie die Spirituosen Smirnoff (Wodka), Baileys, Gin und vor allem Whisky sind Erzeugnisse aus UK, von riesigen Unternehmen der Premium-Getränke-Industrie hergestellt. Zwar hat das Vereinigte Königreich auch in der Getränke- und Nahrungsmittelindustrie mit Scottish & Newcastle und Cadbury (Süßwaren) zum Leidwesen der Briten „Institutionen“ als eigenständige britische Unternehmen durch Übernahmen verloren, aber insgesamt ist UK bei den Markenartiklern mit Weltunternehmen sehr stark.

Die Liste der großen britischen Unternehmen aus dem Bereich der Markenartikel- bzw. Konsumgüterindustrie wird angeführt von Unilever plc, London, den Getränkeriesen Diageo und SAB Miller sowie Reckitt Benckiser. Relativ unbekannt in Deutschland sind die im Segment Nahrung tätigen Unternehmen Compass Group, die Associated British Foods plc (Zucker und landwirtschaftli-



Die Whiskyherstellung boomt wieder; vor allem Scotch ist ein wichtiger Exportträger aus Großbritannien.

© Wikipedia

che Produkte) und Tate & Lyle (ebenfalls Produkte aus der Landwirtschaft).

Internationale Tabakkonzerne

Im Tabakbereich stellt Großbritannien mit BAT und Imperial Tobacco von den vier größten Tabakkonzernen der Welt gleich zwei Unternehmen. Nach der amerikanischen Firma Philip Morris (Weltmarktanteil 16%) kommt bereits BAT mit 13%. Weltweit produziert die Tabakindustrie 5.400 Milliarden Zigaretten jährlich (2009). Die Briten sind mit zahlreichen Marken vertreten. Bekannt in Deutschland sind vor allem von BAT Kent, Dunhill, Lucky Strike und Pall Mall. In Bayreuth ist BAT mit seinem großen Werk ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

BAT (British American Tobacco) ist in 180 Märkten vertreten. In 41 Ländern

hat der Konzern 50 Zigarettenfabriken und ist somit auch ein wichtiger Beschäftigungsfaktor außerhalb des Vereinigten Königreichs. Mit der Abnahme von ca. 400.000 Tonnen Tabakblättern pro Jahr ist BAT Partner der Landwirte (Tabakanbau). BAT gehört zu den auch wirtschaftlich erfolgreichsten Gesellschaften. Im I. Halbjahr 2010 erreichte der Konzern ein operatives Ergebnis von 2,271 Mrd. GBP bei einem Umsatz von 7,298 Mrd. GBP. Im gesamten Geschäftsjahr 2009 setzte BAT 14,208 Mrd. GBP um und erzielte einen Gewinn von 4,101 Mrd. GBP.

Auch Imperial Tobacco ist global in 160 Ländern vertreten. Wie bereits erwähnt, gehört Reemtsma als wesentlicher Teil zum Gesamtkonzern. In Deutschland ist Reemtsma mit einem Marktanteil von 25% die Nummer 2. Die bekanntesten

Marken sind West, Gauloises, Peter Stuyvesant, Davidoff und Route 66. In Deutschland beschäftigt Imperial Tobacco (Reemtsma) ca. 2000 Mitarbeiter(innen). Neben der Deutschlandzentrale in Hamburg mit Forschung und Entwicklung befinden sich Zigarettenfabriken in Hannover-Langenhagen und Berlin. Im Vereinigten Königreich befindet sich die größte Zigarettenfabrik in Nottingham. Imperial Tobacco erreichte 2009 ein Vorsteuerergebnis von 2,233 Mrd. GBP bei einem Umsatz von 6,818 Mrd. GBP.

Whisky und Bier

Eine herausragende Stellung nimmt auch die Diageo plc als einer der führenden Getränkekonzerne – insbesondere für den Premiumbereich – ein. Der Name wurde beim Zusammenschluss der be-

kannten Vorgängerunternehmen Guinness und Grand Metropolitan gewählt. Mit zahlreichen Marken in den Teilbereichen Spirituosen, Wein und Bier ist Diageo in 180 Märkten und Niederlassungen in 80 Ländern aktiv. Über 20.000 Mitarbeiter erwirtschafteten im GJ. 2009/10 ein operatives Ergebnis von 2,574 Mrd. GBP bei einem Nettoumsatz von 9,78 Mrd. GBP.

Zahlreiche Produkte erfreuen sich auch in Deutschland einer hervorragenden Akzeptanz durch die bekannten Marken Guinness, Smirnoff (Wodka), Johnnie Walker, Cardhu, Dimple, J & B, Tanqueray (Gin) und Captain Morgan (Rum). Gleichzeitig ist Diageo mit seinen Produkten ein wichtiger Exporteur des Vereinigten Königreichs. Das Geschäft mit Whisky brummt weltweit. Deshalb haben die Briten in Schottland mit einer Investitionssumme von 40 Mio. GBP eine brandneue Brennerei gebaut.

Eine Sonderrolle bei den britischen Getränkekonzernen nimmt der 2002 nach der Fusion der amerikanischen Braugruppe Miller mit der südafrikanischen SAB entstandene Brauerei SAB Miller ein, der eine Gesellschaft nach britischem Recht mit Hauptsitz in London wurde, obwohl der Konzern in UK keine Brauerei besitzt.

Allerdings gehören zu SAB Miller Grolsch (Niederlande) und Pilsner Urquell (Tschechische Republik). Das Markenportfolio hebt ab auf Premium-Biere. Die zu den größten Braukonzernen gehörende SAB Miller plc hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2009/10 (31.3.2010) einen Vorsteuergewinn von 3,8 Mrd. US-Dollar und einen Umsatz von 26,35 Mrd. US-Dollar erzielt.

Insgesamt gehören die Unternehmen der britischen Markenartikel-, Tabak- und Getränkeindustrie zu den auch wirtschaftlich erfolgreichen Referenzgesellschaften des Landes und stehen für die gute Reputation Großbritanniens.

Ein unbekannter Marktführer – Unilever

Der Markenartikel- und Konsumgüterhersteller Unilever ist – da er vorwiegend unter seinen Qualitätsmarken auftritt – in der Öffentlichkeit relativ unbekannt, obwohl jeden Tag 2 Milliarden Menschen auf der Welt irgendein Produkt des britisch-niederländischen Riesen benutzen. Die Unilever plc., die in London ihr Headquarter hat, gehört nicht nur in der Branche zu den weltweit größten Unternehmen überhaupt. Allein im I. Halbjahr des Geschäftsjahres 2010 wurde mit einem Halbjahresumsatz von 21,9 Mrd. Euro ein operatives Ergebnis von 3,1 Mrd. Euro erreicht. Im Geschäftsjahr 2009 wurde mit 264 Produkten ein Umsatz von 39,8 Mrd. Euro erzielt. 163.000 Mitarbeiter(innen) beschäftigen sich in 100 Ländern mit der Herstellung und dem Vertrieb von Produkten aus den Bereichen Ernährung, Körperpflege und Hygiene (Reinigungsmittel). Unilever gilt als eines der ersten länderübergreifenden Joint-Venture: Während die Niederländer van den Bergh und Jurgens sich ab 1869 als junge Margarinefabrikanten leidenschaftlich bekämpften, haben die Briten James und William Lever in Großbritannien mit der Herstellung von Seifen

begonnen. Vor allem William Hesketh Lever setzte schon früh auf internationale Expansion und gründete in Mannheim 1899 eine weitere Seifenfabrik. Der Standort besteht heute noch und produziert Körperpflegemittel der Marke Dove. Zu Hause in England beschäftigten sich die Brüder auch mit der Fetherstellung.

Nachdem die beiden Holländer ihre Margarine-Rivalitäten beendeten und eine Margarine Unie gründeten (gleichzeitig in London die Margarine Union), kam es 1929 zur Fusion mit der Lever Brothers Ltd. – Unilever war entstanden: Uni, die ersten drei Buchstaben von „Union“ und Lever als Name der Brüder Lever.

Der Konzern ist heute mit seinen Marken in den Bereichen Nahrung, Körperpflege und Hygiene (Reinigung) entweder Marktführer oder in den vordersten Bereichen. Weltweit gilt Unilever als größter Speiseeisproduzent (in Deutschland Langnese). Weitere wichtige Marken im Nahrungsbereich sind Pfanni, Rama, Knorr und Becel; im Bereich Körperpflege Rexona, Signal, Axe und Dove und im Segment Reinigung Sunil, Coral, Viss, Domestos.

Eine Eigenheit des Unilever-Konzerns besteht seit Gründung bis zum heutigen Tag



Von der prächtigen Unilever-Zentrale in London wird ein riesiger international aufgestellter Markenartikel-Konzern aus den Bereichen Nahrung, Körperpflege und Hygiene mit unzähligen Erfolgsmarken gesteuert.

© Unilever plc.

ge. Als ein echter britisch-niederländischer Konzern wird das Unternehmen in zwei Konzernzentralen, London und Rotterdam, geführt und gleichzeitig gibt es

nach wie vor zwei verschiedene Hauptversammlungen. Allerdings wird Unilever von einem gemeinsamen Management (mit gleichzeitigem Sitz in den beiden

Konzernzentralen) geführt. Genau genommen gibt es sogar zwei Rechtsformen, die Unilever plc. in London und Unilever N.V. in Rotterdam. Sp

ZUM HINTERGRUND der Deepwater Horizon-Katastrophe im Golf von Mexiko:

Tiefenbohrungen – Risiken und Lösungen

Die Explosion der Explorationsplattform Deepwater Horizon im Golf von Mexiko gehört zu den größten Katastrophen im Umfeld der Ölindustrie. Zwar ist – siehe auch Seite 3 dieses Specials – inzwischen am 2. August 2010 das Bohrloch verschlossen und nochmals drei Wochen später nach einer 48-stündigen Druckprobe am 21. August 2010 endgültige Sicherheit gemeldet worden, doch eine sensibilisierte Öffentlichkeit stellt nach wie vor Fragen.

Wie entstand das Desaster? Professor Dr. Wilhelm Dominik, Erdölgeologe an der TU Berlin, ist Leiter des Fachgebiets Explorationsgeologie im Institut für Angewandte Geowissenschaften und beschäftigt sich mit der Aufsuchung und Bewertung von Öl- und Gaslagerstätten, der Reservoir-Geologie und dem Reservoir-Engineering. Er erklärt, wie es überhaupt zur Katastrophe kommen konnte, welche Fehlentscheidungen getroffen wurden und welche Lösungsansätze es für die entstandenen Probleme gibt. (Vorspann Redaktion „The Epoch Times Deutschland“ und Redaktion „Der WirtschaftsReport“.

> Prof. Dr. Wilhelm Dominik, TU Berlin

Bevor man das menschliche Versagen der an der Havarie beteiligten Personen untersucht, muss man sich klar machen, dass zunächst – leider muss man es so sagen – ein Versagen der Politik vorausging. Man hätte den Tiefwasserbereich schon vor 20 Jahren nicht für die Exploration freigeben dürfen, ohne eine funktionsfähige Technologie für den Fall einer Havarie eingefordert und entwickelt zu haben. Die Region vor der Küste Louisianas ist bekanntermaßen sehr schwierig zu erschließen. In den Sedimentschichten und den Reservoirhorizonten herrscht ein von der Tiefe abhängiger extremer Überdruck, der sogenannte „Geo-Pressure“. Immerhin bohrte man bei einer Wassertiefe von 1.500 Metern bis in eine Tiefe von 5.500 Metern unter dem Meeresspiegel. Die Überdrucksituation kommt in allen Schelfregionen, also den küstennahen Meeresböden, und den vorgelagerten Kontinentalabhängungen der Welt vor. Es war den Beteiligten also von Anfang an bekannt, dass es sich um eine sehr kritische Bohrung handelt. Ich habe solche Bohrungen in die „Over-Pressure“-Zone im Golf von Mexiko in den 1980er-Jahren als Trainee selbst mitgemacht. Allerdings nur auf dem Schelf, in einer zur damaligen Zeit erreichbaren Wassertiefe von maximal 300 Metern.

90 Prozent Sicherheit

Natürlich gibt es inzwischen viele Sicherheitstechnologien. Aber man muss unterscheiden zwischen Bohr-, Produktions- und Havarietechnik. Die Explorations- und Produktionstechnologien sind längst optimal entwickelt mit einer Sicherheitswahrscheinlichkeit von deutlich mehr als 90%.

Doch jedes Bohrloch hat seine Eigenheiten, insbesondere unter den angesprochenen Überdruckverhältnissen und Wassertiefen. Pannen und Havarien sind niemals gänzlich auszuschließen. Bisher wurde jedoch versäumt, die Havarietechnologie, die „Onshore“ und im Flachwasser eingesetzt wird, auf den Schadensfall im Tiefwasser der Ozeane anzupassen und zu ergänzen.

Diese Technik- und Methodenentwicklung muss BP jetzt unter einem immensen Zeitdruck nachholen. Im Oktober 2009

wurde mit der Bohrung begonnen. Unter großen Schwierigkeiten ist man zunächst nur bis zu einer Tiefe von 4.000 Metern vorangekommen, da die Druckverhältnisse unerwartet groß waren und hohe Spülungsverluste in der Bohrung auftraten, was einen erheblichen Kostenfaktor darstellt. Die Schwerepülung ist eine Mischung aus Wasser und Tonpartikeln, die im Bohrloch zirkulieren beziehungsweise stehen muss, um die Standfestigkeit des Bohrlochs zu gewährleisten und den Gegendruck zu den Fluiden in der Lagerstätte zu erzeugen. Hier gab es also schon erhebliche nicht eingeplante Mehrkosten.

bei der zuständigen Behörde beantragt. Jetzt begann die Katastrophe! Diese überaus kritische Bohrung hätte man zurückzementieren und aufgeben, also abschreiben müssen. „Plug and abandon“ nennt man das in der Fachsprache. Mit den umfangreichen Ergebnissen der Bohrung hätte man sorgfältig einen neuen Entwicklungsplan für die Produktionsbohrungen und Installationen zur Förderung des Öls aus der Lagerstätte planen müssen.

In den folgenden vier Tagen wurde die Bohrung abschließend mit geophysikalischen Methoden vermessen und für die

bekannt war. Zum Einsatz kamen die verschiedensten Methoden, die man unmittelbar nach dem Irakkrieg zur Bekämpfung der brennenden Förderanlagen oder zum Einschließen von einigen kleineren Ölaustritten im Flachwasser der Schelfregionen entwickelt hatte.

Ich selbst habe am 9. Mai bei der BP in Houston zwei Vorschläge zum Verschließen der Bohrung eingereicht: Zum einen den Bau einer Kuppel über dem Bohrloch am Meeresboden, um das ausströmende Öl und Gas zusammen mit dem Wasser durch eine Multiphasenpumpe zu evakuieren; zum an-

phasenpumpen vorzunehmen.

Beschleunigter Druckabfall

Das würde einen beschleunigten Druckabfall im Drainagebereich der havarierten Bohrung erzielen. So könnte die Bohrung unter Kontrolle gebracht und verschlossen werden. Mit diesem Verfahren, dem Einsatz von in Deutschland hergestellten Multiphasenpumpen am Meeresboden, produziert BP heute bereits erfolgreich 78 000 Barrel Öl am Tag aus dem „King Field“ im Mississippi-Canyon bei einer Wassertiefe von 1 800 Metern in nur circa 40 Kilometern Entfernung von der Havarie. Der inzwischen über dem Bohrloch angebrachte Abdeckzylinder beruht noch auf einem konventionellen Bolzenverschluss-Prinzip und kann keine Dauerlösung sein. Das von uns vorgeschlagene System arbeitet nach einem anderen Prinzip. Es würde eine Fläche von etwa zehn mal zehn Metern Meeresboden mit umschließen, um auch etwaige neben dem eigentlichen Bohrloch austretende Flüssigkeiten mit aufzunehmen.

Ich selbst bin seit 2005 an dem Forschungsverbundvorhaben „MPT – Mehrphasenfördersysteme und -anlagentechnik für Kohlenwasserstoffe in Offshore- und Onshore-Regionen“ beteiligt. Das TU-Teilprojekt befasst sich mit dem Lagerstättenverhalten bei Förderung durch Mehrphasenfördersysteme. Es wird unterstützt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

Ausblick

Auch wenn das Bohrloch am Meeresboden abgedichtet werden kann, wird sich BP noch mindestens ein Jahr mit der gesamten Bohrung bis zur Endtiefe in der Lagerstätte beschäftigen müssen. Die ökologischen Schäden im Meer und an den Küsten kann man heute noch nicht beziffern. Zur Beseitigung der Schäden wird man, gerechnet auf die nächsten zehn Jahre, mehrere zehn Milliarden US-Dollar aufwenden müssen.

Mit freundlicher Genehmigung der Zeitung „The Epoch Times Deutschland“ (www.epochtimes.de).



Ölbohrungen im Golf von Mexiko stellen kein Neuland dar. Im Bild die Thunder Horse-Ölplattform als eine der größten Plattformprojekte der BP im Golf von Mexiko. Aber, und dies ist kein BP-spezifisches Problem: Tiefbohrungen bergen Risiken. © BP Deutschland

Als dann ein Hurrikan dazukam und das Bohrschiff beschädigte, musste die Bohrung abgebrochen werden und konnte erst im Januar 2010 wieder aufgenommen werden. Die neue Bohrung wurde auf 96,2 Mio. US-Dollar budgetiert und die ständig steigenden Kosten sollten durch Zeiteinsparungen wieder ausgeglichen werden. Immerhin kostet die eingesetzte Offshore-Bohranlage „Transocean Deepwater Horizon“ 533.000 US-Dollar am Tag; für Material und entsprechende Dienstleistungen werden pro Tag durchschnittlich weitere 500.000 Dollar verbraucht.

Spülungsverluste und andere Probleme durch Überdruckverhältnisse

Die neue Bohrung war im Februar wieder an der bekannten Problemzone bei 4.000 Metern Tiefe angekommen. Erneut traten die Spülungsverluste und andere Probleme durch die gravierenden Überdruckverhältnisse in der Gesteinsabfolge auf. Mitte April erreichte man endlich das Bohrziel und fand das erhoffte Öl. Doch durch die ständigen Verzögerungen waren die Kosten deutlich aus dem Ruder gelaufen. Das Bohrschiff hätte längst an anderer Stelle in Betrieb genommen werden sollen. Nach der Fündigkeitserklärung entschloss man sich, die Bohrung zwar temporär auszusetzen, aber so weit zu komplettieren, dass sie für eine spätere Förderung des Öls genutzt werden konnte. Das wurde am 16. April

Komplettierung vorbereitet. Am vierten Tag, dem 20. April, wurden die warnenden Hinweise, dass eine Leckage in der Bohrung im Lagerstättenbereich aufgetreten war, nicht richtig erkannt. Man hätte hier noch immer einen kontrollierten Notverschluss der Bohrung am Meeresboden vornehmen können.

Stattdessen kämpfte man mehrere Stunden gegen den sich kontinuierlich aufbauenden Druck in der Bohrung an, bis schließlich gegen 21.47 Uhr Öl und Gas aus der Lagerstätte ausbrachen, die Schwerepülung auswarfen und nach anderthalb Minuten auf dem Bohrschiff austraten, ohne dass der automatische „Blow-out-Preventer“ funktionierte. Bereits 15 Sekunden später kam es zur Explosion und die Anlage stand in Flammen.

Erst sieben Minuten später wurde auf der Brücke des Bohrschiffs die manuelle Notabschaltung, die „BOP-EDS Emergency Disconnect Function“ betätigt, die einen mechanischen Verschluss und das Loslösen des Schiffes von der Bohrung zur Folge gehabt hätte. Aber auch diese Funktion versagte. Das Bohrschiff versank zwei Tage später, nachdem alle Lösversuche gescheitert waren.

Vorschläge aus der Wissenschaft

BP versuchte bislang erfolglos, die Bohrung am Meeresboden mit unterschiedlichen Methoden zu verschließen. Man hat alles versucht, was vorhanden und

deren zeitgleich die Ausstattung der Entlastungsbohrungen, die voraussichtlich im August die Lagerstätte erreicht haben, mit groß dimensionierten Multi-



Professor Dr. Wilhelm Dominik arbeitet an der TU Berlin als Leiter der Explorationsgeologie im Institut für Angewandte Geowissenschaften. © TU Berlin Pressestelle Dahl