

ROBUSTES WACHSTUM UND HARTE BANDAGEN



Die globale Schiffbauindustrie konnte die Talsohle mit einer extrem schwachen Nachfrage in 2016 hinter sich lassen und eine Verdopplung der Auftragseingänge (in cgt) verbuchen.

Damit sind die Sorgen allerdings keinesfalls vorbei. Trotz der deutlichen Verbesserung reichen die Aufträge bei weitem nicht, um die weltweiten Produktionskapazitäten zu füttern. Diese lagen im letzten Jahr immer noch um fast 75% über dem Bestellvolumen. Die Bandagen im globalen Wettbewerb werden immer härter. China zieht mit Preisen unterhalb der Materialkosten immer mehr Aufträge in Nischenmärkten an sich. In Korea finanzieren die staatseigenen Banken, die nach Restrukturierungen heute oft Haupteigentümer bei den Werften sind, inzwischen auch wieder Verlustprojekte. Zusätzlich hat der Staat dort trotz Überkapazitäten angekündigt, 200 große Handelsschiffe bestellen zu wollen. Japan verweigert den Subventionswettlauf bisher noch und verzeichnete ein weiteres Jahr mit sehr geringen Bestellungen. Die japanische Regierung prüft inzwischen eine WTO-Klage gegen Korea.

Der deutsche und europäische Schiffbau konnte sich bisher insgesamt von dem globalen Trend absetzen. Aufgrund der gesunden Nachfrage in den Spezialmärkten bei gleichzeitig eklatanter Schwäche in den Volumemärkten sprang der wertmäßige Marktanteil Europas zwischenzeitlich von unter 10% auf über 50%. Auch 2017 betrug der Wert immer noch beein-

druckende 35%. Die Auftragseingänge in Deutschland reichten 2017 dagegen erwartungsgemäß bei weitem nicht an das Rekordjahr 2016 heran. Auf Basis des robusten Auftragsbuchs entwickelt sich die Produktion der deutschen Werften aber weiterhin positiv. Die Spezialisierung der europäischen und insbesondere der deutschen Schiffbauindustrie und die erfolgreiche Fokussierung auf High-Tech-Nischenmärkte zahlt sich aus.

„Heute werden reihenweise einzigartige Großprojekte, die den höchsten Anforderungen genügen, pünktlich abgeliefert. Diese Meisterleistung wird von den Werften in enger Zusammenarbeit mit Hunderten hochspezialisierter Unternehmen vollbracht. Die erstklassige Systemkompetenz ist ein wesentliches Merkmal, das unseren Standort stark und unsere Branche für Deutschland besonders wertvoll macht“, erklärt VSM-Präsident Harald Fassmer, Geschäftsführer der Fassmer Werft GmbH auf der Pressekonferenz anlässlich der jährlichen Mitgliederversammlung des Verbandes.

Der weitgehende Rückzug aus dem Frachtschiffbau hatte allerdings auch schmerzhaft Anpassungen und Arbeitsplatzabbau auf den Werften erforderlich gemacht. Die Anzahl der in Deutschland gebauten Schiffe nahm deutlich ab und reicht für die vielfältige heimische Zulieferindustrie schon lange nicht mehr aus. Dafür sind die Wertschöpfungsketten heute viel komplexer, sodass die Branche insgesamt bei Umsatz und Beschäftigung deutlich zulegen konnten.

Die schwache Weltmarktkonjunktur gepaart mit der zunehmend interventionistischen Politik in wichtigen Schiffbauländern erfordern neue Antworten. Effektive globale Handelsregeln wären für alle Marktteilnehmer hilfreich, denn Überkapazitäten und ein überzogener Preiswettbewerb schlagen sich in der gesamten Wertschöpfungskette nieder. Hinzu kommen weitere Marktverzerrungen durch wachsende Local-Content-Anforderungen sowie durch erschwerte Rahmenbedingungen in den Zielmärkten. „So manches Mal wurde aus einer erhofften ‚WinWin‘ schnell eine ‚Win-and-Regret‘-Situation“, macht Fassmer deutlich.

Die globalen Risiken nehmen zu. Wachsender Protektionismus, Technologieklaue und Kampfpreise wie aktuell im Fährsegment stellen sehr konkrete Bedrohungen dar. Der maritime Wirtschaftsstandort Deutschland ist gut beraten, Kräfte zu bündeln und alles zu unternehmen, was die Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

„Die Verabschiedung der Maritimen Agenda 2025 im letzten Jahr war ein wichtiger Schritt und auch der Koalitionsvertrag bietet viele gute Anknüpfungspunkte. Aber allen Beteiligten muss bewusst sein, dass eine Fortschreibung des Status Quo alleine für die Zukunft nicht mehr ausreichen wird“, mahnt auch VSM-Hauptgeschäftsführer Dr. Reinhard Lüken. „Finanzierungsthemen, die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, steigende Sozialabgaben, ausufernde Tarifabschlüsse sowie zunehmender Bürokratismus sind eine große Herausforderung und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland. Bei unserer Innovationsoffensive dürfen wir nicht nachlassen. Und auch die Zusammenarbeit in Europa könnte ein verstärktes Engagement gut vertragen,“ erläutert Lüken weiter.

„Wir haben gute Chancen, wenn alle Akteure der maritimen Industrie näher zusammenrücken und an einem Strang ziehen. Die Marktverzerrungen verstärken die Überkapazitäten und belasten damit auch die Schifffahrt, der dann das Geld fehlt, um in unsere saubere und sichere Technologie zu investieren. Darum ist eine kluge Standortpolitik und behertes Handeln, das der Bedeutung der maritimen Wirtschaft gerecht wird und alle zur Verfügung stehenden Stellschrauben nutzt, so wichtig“, unterstreicht Lüken abschließend.

Quelle und Foto: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V., Norbert Brackmann (CDU), Maritimer Koordinator der Bundesregierung