

Alarmsignale für den deutschen Schiffbau

Schmerzliche Personalreduzierungen drohen

Hans Jürgen Witthöft

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) wollte auf seiner Jahrestagung in Hamburg zwar keineswegs in Pessimismus machen, wies aber warnend darauf hin, dass sich die Alarmsignale für die deutschen und auch europäischen Schiffbauer mehren. Flender in Lübeck, SSW in Bremerhaven und die Neue Gernermerheimer Schiffswerft seien krasse Beispiele für den Ernst der Lage. Darüber hinaus drohen schmerzliche Personalreduzierungen in Kiel, Papenburg, Wismar und Warnemünde. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Ganz sicher ist an erster Stelle der rabiate Verdrängungswettbewerb der koreanischen Werften mit nach wie vor unverfrorenem Preisdumping zu nennen, aber es gibt auch hausgemachte Einflüsse, wie beispielsweise die hohen Lohnnebenkosten oder die Verringerung der Arbeitszeit von 38 auf 35 Stunden in Mecklenburg-Vorpommern. Energisches Gegensteuern und nach vorn gerichtetes Handeln ist dringend geboten.

Rückblickend waren die deutschen Werften im vergangenen Jahr dank der vorhandenen Auftragsbestände gut beschäftigt. Nicht nur

im Handelsschiffbau, sondern auch im Marineschiffbau sowie im Boots- und Jachtbau kamen zahlreiche Aufträge zur Ablieferung – insgesamt konnte die höchste Produktion seit vielen Jahren erreicht werden. Die Gesamtumsätze einschließlich Reparaturen, Umbauten und anderer Aktivitäten aller deutschen Schiffbaubetriebe erhöhten sich auf 5,3 Mrd. Euro gegenüber 4,7 Mrd. Euro im Jahr davor.

Trotz dieser an sich erfreulichen Umsatzentwicklung hat sich die Ertragslage der Unternehmen wegen des anhaltenden Preisdrucks und der Wettbewerbsverfälschungen aber nicht verbessert. Leider konnten deshalb auch die während der vergangenen Jahre stabilen und sogar leicht ansteigenden Beschäftigtenzahlen nicht gehalten werden. Ein Trend, der sich angesichts des Ausbleibens ausreichender Anschlussaufträge im laufenden Jahr fortsetzen wird. Maßnahmen zur Produktivitätsverbesserung verstärken diesen Prozess, der dadurch nicht nur negativ gesehen werden darf.

Die Fertigstellungen von Handelsschiffsneubauten auf den deutschen Werften, die mehr als 60 Prozent des Gesamtumsatzes ausmachen, bestanden nach VSM-Angaben im vergangenen Jahr weitgehend aus Aufträgen des Jahres 2000, als bei boomender

Schifffahrt die auslaufende europäische Schiffbauförderung noch zusätzlich umfangreiche vorgezogene Aufträge initiierte. Dank ihrer technologischen und personellen Kompetenz, die sie mit etlichen außergewöhnlichen Ablieferungen immer wieder unter Beweis stellen können, haben sich die deutschen Schiffbauunternehmen dabei gut im Markt behauptet. Insgesamt lieferten die deutschen Werften 68 Seeschiffe mit 1,3 Mio. BRZ und 1,2 Mio. cgt im Wert von mehr als 3,4 Mrd. Euro ab.

Der mit fast 50 Prozent größte Anteil an den Ablieferungen entfiel, wie auch schon in den Vorjahren, auf Containerschiffe. Nach wie vor große Bedeutung haben aber auch aufwändige Fähr- und Passagierschiffe, bei denen die deutschen Werften ihre systemtechnischen Erfahrungen und ihre über einen langen Zeitraum gefestigte Zusammenarbeit mit vor allem den deutschen Zulieferbetrieben erfolgreich zur Geltung bringen konnten und können. Diese Schiffe erreichten 2002 einen Anteil von fast 40 Prozent an den gesamten deutschen Ablieferungen. Zu den übrigen Schiffsneubauten gehören u.a. ein LPG-Tanker und zwei Doppelhüllentanker, die höchste Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen erfüllen, sowie vier wirtschaftlich und

technisch optimierte Ro/Ro-Schiffe für das britische Verteidigungsministerium, die aber von einer privaten Reederei betrieben werden und dem Ministerium nur auf Anforderung zur Verfügung stehen. Ein ähnliches Modell mit wahrscheinlich ebenfalls vier Schiffen wird mit großer Priorität vom deutschen Verteidigungsministerium verfolgt. Eine entsprechende Ausschreibung, die Reederseite betreffend, ist bereits erfolgt.

Den durchaus eindrucksvollen Ablieferungen stehen jedoch deutlich geringere Auftragsgänge gegenüber, sodass das Auftragspolster deutlich kleiner geworden und die Auslastung der Werften für die kommenden Jahre noch nicht gesichert ist. Allerdings ließ es in diesem Zusammenhang vonseiten des VSM, dass es wohl so aussähe, als ob es zumindest bei Containerschiffen »wieder losgehe«. Erste Akquisitionserfolge gäbe es zwar bereits, aber letztlich wisse doch noch niemand, wohin die Entwicklung gehe.

Die EU-Kommission hatte zum Jahresende 2000 trotz anhaltender ruinöser Wettbewerbsverzerrungen durch Korea wider jede ökonomische und politische Vernunft in Erwartung entsprechender Verhandlungserfolge gegenüber Korea alle Förderungsmöglichkeiten für den Schiffbau einseitig eingestellt. Als Folge dieser krassen Fehlentscheidung, denn das koreanische Preisdumping änderte sich nicht einmal ansatzweise, haben die deutschen Werften in 2001 und fortgesetzt im ersten Quartal 2002 nur sehr wenige Aufträge hereinnehmen können. Das änderte sich erst, als die EU nach langen internen Querelen die weiterhin kompromisslose Preispolitik der Koreaner letztlich dann doch offiziell zur Kenntnis nehmen musste und endlich Abwehrmaßnahmen einleitete – zum Einen eine Klage vor der Welthandelsorganisation (WTO) und zum Anderen die Genehmigung von limitierten Beihilfen für bestimmte Schiffstypen. Erst danach konnten deutsche Schiffbauunternehmen, wie erwähnt, zusätzliche Aufträge buchen, bis jetzt sind es aber zu wenig.

Auftragsbestände verringert

Die im gesamten Jahr 2002 von deutschen Werften akquirierten Neubaufträge mit 0,8 Mio. BRZ bzw. 0,7 Mio. cgt im Wert von 1,7 Mrd. Euro entsprechen denn auch in etwa nur der Hälfte einer Jahresproduktion der deutschen Schiffbaubetriebe. Die Auftragsbestände der rund 20 deutschen Seeschiffswerften haben sich unter dem Strich bis zum Ende des Vorjahres auf 119 Aufträge mit 1,9 Mio. BRZ und einem Auftragswert von 5,5 Mrd. Euro verringert.

Um diesen nicht nur unbefriedigenden sondern sogar existenzgefährdenden Trend aufzufangen, fordert der VSM eine Strategie, die nach seinem Dafürhalten nur lauten kann:

► Weitere Stärkung der technologischen Basis durch Intensivierung von FuE in enger Kooperation zwischen Werften und der Zulieferindustrie;

► Verbesserung und Absicherung der nationalen und internationalen politischen Rahmenbedingungen durch Bundesregierung und EU;

► Durchsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen.

Die deutsche Industrie für Marine-technik kann zurzeit ebenfalls Spitzenprodukte vorweisen, auf denen sie im europäischen Kontext aufbauen kann. Im Gegensatz zu den Werften im übrigen Europa haben die deutschen Werften nach Meinung des VSM ihre Stellung als Systemhäuser für Fregatten, Korvetten, Patroller, U-Boote und Minenkampffahrzeuge weiterhin festigen und durch ihre Fähigkeit zur Systemintegration von weltweiten Zulieferern für Sensoren und Effektoren ausbauen können.

Das laufende Fregattenprogramm F 124 umfasst bekanntlich drei führungsfähige Einheiten, von denen das Typschiff SACHSEN bereits an das BWB abgeliefert worden ist. Es unterstreicht eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit der beteiligten Werften, ebenso wie das anlaufende Korvettenprogramm K 130 mit zunächst fünf Einheiten und das laufende U-Boot-Programm U 212A mit zunächst vier Einheiten für die Deutsche Marine. Auch das Programm Minenjagd 2000 bestätigt erneut die Spitzenstellung der deutschen Industrie im Minenabwehrbereich. Nach Beendigung der Definitionsphase ist die Entwicklungsphase für System, Plattform und Ausrüstung für vier Jahre bis 2006 im Plan, anschließend ist die Beschaffung vorgesehen. Die Akzeptanz des Systems ist laut VSM-Bericht bei den europäischen Partnern vorhanden, der Einsatz dort ist vorgesehen.

Trotz dieser Erfolge gibt es seriösen Ansatz zur Sorge, und das ist einmal die politisch gewollte Wettbewerbsungleichheit innerhalb der Europäischen Union zu Lasten der deutschen Industrie und die Dotierung des deutschen Verteidigungshaushaltes, der trotz immer weiter steigender Auslandseinsätze nicht entsprechend angepasst wird. Die Belastung der beteiligten Einheiten und Soldaten durch eine auch in dieser Beziehung schon ins Unseriöse abgleitende Politik darf dabei nicht unerwähnt bleiben.



Die Fregatte Kl. 124 SACHSEN ist eindrucksvolles Beispiel für die Leistungsfähigkeit deutscher Werften
(Foto: B+V)

Festzuhalten ist, dass wichtige Programme in der laufenden Legislaturperiode auslaufen. Der Ingenieurbereich als Innovationsgarant wird bereits in erheblich kürzerer Zeit Anschlussaufgaben suchen müssen, für die nach Einschätzung des VSM Exportaufträge allein nicht ausreichen dürften. Es wird sich, so der VSM, an dieser Stelle zeigen, inwieweit Deutschland bereit ist, seine Haushaltsentscheidungen europabewusst zu treffen, um den politischen Mitspracheanspruch in der EU-Politik durch Handeln zu unterlegen, wobei die Anmerkung erlaubt sein sollte, dass es bei der gegenwärtigen Regierungskonstellation wohl kaum Anlass zu irgendwelchen Hoffnungen gibt. Dennoch empfiehlt der VSM als ein erstes Signal die Erhöhung der Mittel für Forschung, Entwicklung und Innovation für den Marineschiffbau.

Lichtzeichen im Binnenschiffbau?

Der Binnenschiffbau hat sich im vergangenen Jahr, wie der VSM hervorhebt, nach einer langen Durststrecke positiv entwickelt. Mit 45 Neubauforderungen im Wert von 72 Mio. Euro konnte eine beachtliche Umsatzsteigerung und ein, laut VSM, seit vielen Jahren nicht mehr so hohes Beschäftigungsniveau erreicht werden. Das ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass mehrere deutsche Werften im Bau von Binnenkreuzfahrtschiffen neue anspruchsvolle Märkte gefunden

haben, in denen ihre Kompetenz den Vorteil der niedrigeren Arbeitskosten in anderen Ländern überwiegt. So standen den nur fünf Frachtschiffsneubauten mit 7.000 Ladetonnen 14 hochwertige Fahrgastschiffe und Fähren sowie 26 Spezialschiffe, wie Hafenfahrzeuge, Schlepper, Behörden- und Sonderschiffe gegenüber. Die Exportquote lag bei zwölf Prozent.

Dennoch beurteilt der VSM die Aussichten auf eine nachhaltige Verbesserung im Binnenschiffbau weiterhin zurückhaltend: »Zu groß sind die Kostenvorteile – insbesondere bei den Arbeitskosten – in osteuropäischen Ländern wie Rumänien und der Ukraine. Mittlerweile ist es bei Reedern und Werften üblich geworden, Kaskos aus mittel- und osteuropäischen Ländern zuliefern zu lassen, um diese dann im eigenen Betrieb auszurüsten und fertig zu stellen.«

Fernöstlicher Verdrängungswettbewerb hält an

Zu Lage auf dem Weltschiffbaumarkt berichtet der Verband, dass aufgrund der konjunkturellen Erholung in der Schifffahrt und

der Belebung der Neubaunachfrage im vierten Quartal der Rückgang der Auftragseingänge geringer ausfiel, als ursprünglich befürchtet. Gemeldet wurden insgesamt rund 1.500 Bestellungen mit einer Tonnage von 30,6 Mio. BRZ bzw. 20,5 Mio. cgt. Das sei zwar weniger als in den beiden Vorjahren, entspreche aber in etwa einer Jahresproduktion.

Die meisten Bestellungen haben Japans Werften mit 7,5 Mio. cgt und einem leicht erhöhten Anteil von 37 Prozent erhalten. Korea nahm mit einem leicht verringerten Anteil von 28 Prozent bzw. 5,7 Mio. cgt den zweiten Platz ein. Im ersten Quartal 2003 meldeten die koreanischen Werften jedoch wieder einen starken Anstieg ihrer Auftragseingänge, der den Rückstand gegenüber der japanischen Konkurrenz mehr als ausgleichen dürfte.

Deutlich rückläufig waren demgegenüber die Bestellungen bei europäischen Werften, die nochmals eine drastische Einbuße ihrer Anteile von 13 Prozent in 2001 auf jetzt nur noch sieben Prozent erlitten. Damit wurden sie von China übertroffen, das seinen Anteil auf 13 Prozent steigerte. Die deutschen Werften erzielten einen Anteil von zwei Prozent

und hielten damit die vierte Position unter den Schiffbauländern.

Kennzeichnend für die Entwicklung des vergangenen Jahres waren wiederum die extrem niedrigen Preise durch nicht kostendeckende Angebote der koreanischen Werften. Das hat europäische Schiffbauländer dazu veranlasst, beim Ministerrat in Brüssel mehr Druck gegen diese Billigangebote zu verlangen und bei der WTO stärker aufzutreten.

Die EU-Kommission hat unterdessen neue Belege für den unlauteren Wettbewerb der koreanischen Werften vorgelegt. In ihrem siebten Schiffbaubericht macht sie, was aber keineswegs erst seit gestern bekannt ist, den scharfen Preiskampf für die schwere Krise der europäischen Schiffbauer verantwortlich. Bei der Überprüfung von Aufträgen an koreanische Werften im Jahr 2002 hat sich laut Kommissionsanalyse gezeigt, dass die Kluft zwischen den Angeboten und den Herstellungspreisen wieder wachse. Danach bieten koreanische Werften Schiffe zu Preisen an, die bis zu 25 Prozent unter den Baukosten liegen. Der Verdrängungswettbewerb hält damit unverändert an.

