

Europas Schiffbauer in schwerer See

Hans Jürgen Witthöft

Jahrelang hat der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) vor den strukturellen Verschiebungen der Schiffbaumärkte nach Asien gewarnt. Auf der Jahrespressekonferenz des Verbands unterstrich er diese Aussage nicht nur erneut, sondern stellte darüber hinaus als Folge dieser Entwicklung einen immer deutlicher sich abzeichnenden dramatischen Substanzverlust des deutschen und europäischen zivilen Seeschiffbaus fest. Dieser könnte letzten Endes sogar bis in die Bedeutungslosigkeit führen. Um diesen steilen Weg bergab aufzuhalten, seien durchgreifende politische Maßnahmen erforderlich, denn die Privatwirtschaft allein könne es nicht schaffen. Es gelte jetzt, keine Zeit mehr zu verlieren.

Den Ernst der Lage konnte der VSM leicht anhand weniger Daten verdeutlichen. Zwar habe sich der Weltmarkt im vergangenen Jahr positiv entwickelt und die Auftragseingänge hätten die Ablieferungen weit übertroffen, aber auf europäischen oder gar deutscher Werften sei davon kaum etwas angekommen, und das sei alarmierend, zumal sich die seit Jahren stetige Abwärtsbewegung erneut in erschreckendem Maße bestätigte. Trotz der Verdoppelung der globalen Neubaunachfrage mit einem Volumen von insgesamt 30 Mrd. US-Dollar (28 Mrd. Euro) sind die bei europäischen Werften eingegangenen Bestellungen auch im Vergleich mit dem schon extrem schlechten Vorjahr noch einmal um 20 % zurückgegangen. Dagegen sind

Foto: Hyundai



Asiens Schiffbauer, hier Südkorea, beherrschen dank massiver Subventionen den Markt

57 % aller im Jahr 2021 weltweit vergebenen Aufträge bei Werften in Korea und 38 % in China platziert worden. Beide Länder haben ihre Schiffbauindustrie seit vielen Jahren mit massiven Subventionen aufgebläht und unterstützen sie in gleicher Weise bis in die Gegenwart. Selbst Japans Werften, die noch immer von einer hohen Inlandsnachfrage profitieren, bringen es heute nur noch auf kaum 10 % Weltmarktanteil. Der VSM weist darauf hin, dass sich Europas Reedereien – deutsche sogar überdurchschnittlich – in erheblichem Umfang von Lieferungen aus Asien abhängig gemacht haben. Dort können sie nämlich wegen der hohen Werft-Subventionen günstig ihre Schiffe zu Preisen bauen lassen, gegen die europä-

sche Unternehmen keine Chance hätten. Deutsche Reedereien beispielsweise platzierten 2021 Neubauten im Wert von rund 4 Mrd. Euro, davon flossen 55 % nach China und 44 % nach Korea. Obwohl die Reedereien durch erhebliche Steuermittel unterstützt würden, sei gerade einmal 1 % der Neubauinvestitionen in der EU verblieben. Mit 54 Schiffen im Gesamtwert von 15 Mrd. Euro ist der Auftragsbestand im zivilen deutschen Schiffbau zum Ende des Jahres 2021 auf den niedrigsten Stand seit sechs Jahren gefallen. Die heimische Marineschiffbauindustrie erwirtschaftet nach VSM-Angaben, ohne Details zu nennen, rund ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffbauindustrie, was zum genannten Auftragswert im zivilen Schiffbau noch in etwa hinzuzurechnen ist.

Foto: MV Werften



Viel Spezialwissen droht verloren zu gehen

Fazit

Vor dem Hintergrund dieser Gesamtsituation droht Europa laut VSM der Totalverlust des Seeschiffbaus. „Wir müssen etwas tun, damit wir diese Branche, diese strategische Fähigkeit in Europa nicht verlieren“, wird gemahnt. „Wenn das nicht gelingt, bleiben uns noch zehn Jahre. Danach wird Europa im Seeschiffbau keine signifikante Rolle mehr spielen, weil dann einfach die Akteure nicht mehr da sind.“ 