

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

## Strukturkonzept für den Schiffbau

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Kwasniewski, Klaus (1978) : Strukturkonzept für den Schiffbau, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 58, Iss. 6, pp. 272-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135196>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



Klaus Kwasniewski

## Strukturkonzept für den Schiffbau

**D**ie deutsche Schiffbauindustrie kündigte kürzlich an, entsprechend der Forderung des BMWi ein Strukturkonzept für einen leistungsfähigen Schiffbau in den achtziger Jahren erarbeiten zu wollen. Nachdem bisher jede Werft ihre eigene optimale Betriebsgröße im Visier hatte und alle Anpassungsmöglichkeiten weitgehend ausschöpfte, soll jetzt eine weitere, übergreifende Zusammenarbeit in einzelnen Bereichen, vor allem in der Ent-

wicklung und in der Konstruktion, erreicht werden. Entsprechend den Sachzwängen könnte es zu noch intensiveren Kooperationen und sogar zu Fusionen kommen.

Wie wichtig solch ein Strukturkonzept ist, ergibt sich allein daraus, daß die gegenwärtige Krise des deutschen und des Weltschiffbaus nach allgemeiner Ansicht erst 1979/80 ihren Tiefstand erreichen wird. Die Auswirkungen für die deutschen Werften werden bis dahin beträchtlich sein. Wurden im Jahre 1977 noch Gesamtumsätze von rund 7,3 Mrd. DM getätigt, so konnten im gleichen Zeitraum nur noch Neubaufträge über rund 1,8 Mrd. DM verbucht werden. Die Folge sind eine weitere Verringerung der Beschäftigtenzahl und eine Erhöhung der Kurzarbeit.

Die Realisierung des angekündigten Strukturkonzeptes wird ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung sein. Welche Erfolge mit solch einem Strukturkonzept für den Schiffbau zu realisieren wären, zeigt das Beispiel Japan. Dieses Land hat seinen hohen Marktanteil von 60 % an den Weltschiffbauaufträgen in den Jahren 1975 und 1976 nicht nur niedrigen Löhnen, sondern sicherlich auch zu einem Gutteil der starken horizontalen und vertikalen Integration, den Werftgrößen, der optimalen Rationalisierung und der hohen Produktivität der wichtigsten Schiffbauunternehmen zu verdanken. Wieweit auf der anderen Seite „manipulierte Wechselkurse“ oder „unerlaubte Handelspraktiken“ seitens Japans für die bessere Wettbewerbssituation gegenüber den europäischen Staaten verantwortlich zu machen sind, ist nicht ohne weiteres festzustellen. Bei der für das japanische Volk typischen Konsensusbedürftigkeit untereinander sowie gegenüber dem Ausland dürften derartige Maßnahmen in den seltensten Fällen direkt erfolgen und daher nur anhand von Einzelbeispielen nachzuweisen sein.

Nun wird das angekündigte und nur langfristig zu realisierende Strukturkonzept der deutschen Schiffbauindustrie aber nicht ausreichen, eine kurz- und mittelfristig stabile Entwicklung dieses Industriezweiges zu sichern. Abgesehen von einer staatlichen Unterstützung der Kooperation in der Schiffbauindustrie müßten in nächster Zukunft Förderungsmittel für den Ausbau und die Erweiterung schiffbaufremder Fertigungen bereitgestellt werden. Des Weiteren wäre an eine marktgerechte Modifizierung der OECD-Vereinbarung über Schiffbauexportkredite zu denken. Auch kämen als Soforthilfen Baukostenzuschüsse in Frage. Die Bundesregierung sollte sich jedoch nicht an dem Subventionswettbewerb beteiligen, wie er gegenwärtig bereits unter einigen EG-Mitgliedstaaten und anderen Ländern herrscht. Vielmehr sollte sie auf internationaler Ebene ihre Bemühungen um einen Abbau der staatlich induzierten Wettbewerbsverzerrungen fortsetzen.

Angesichts der vorgeschlagenen Maßnahmen und der bereits geleisteten staatlichen Förderungen mag sich mancher die Frage stellen, ob die Bundesrepublik überhaupt eine derart kostspielige Schiffbauindustrie benötigt. Sollte nicht der Schiffbau, der häufig der sogenannten „mittleren Technologie“ zuzurechnen ist, industrialisierten Entwicklungsländern wie z. B. Taiwan, Südkorea oder Brasilien überlassen bleiben, die kostengünstiger produzieren? Abgesehen von den sich daraus ergebenden negativen Beschäftigungswirkungen insbesondere in den Küstenländern kann aber heute noch festgestellt werden, daß die deutsche Schiffbauindustrie beim Bau von Spezialschiffen, die eines großen Know-how bedürfen, durchaus international wettbewerbsfähig ist. Und sie wird es nach der Überwindung der weltweiten Werftkrise und der Verwirklichung des Strukturkonzeptes in Zukunft in einem noch stärkeren Maße sein.