

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Krise der Großwerften

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1983) : Krise der Großwerften, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 63, Iss. 4, pp. 160-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135784>

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

Krise der Großwerften

Die für den 21. April in Hamburg geplante Werftenkonferenz der vier norddeutschen Küstenländer steht unter einem denkbar schlechten Stern. Rund drei Wochen zuvor hat der Aufsichtsrat der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW), die zu 74,9 % der bundeseigenen Salzgitter AG und zu 25,1 % Schleswig-Holstein gehört, beschlossen, Kapazitäten und Belegschaften in Hamburg und in Kiel drastisch abzubauen. Dieser Beschluß sowie der sicherlich nicht zufällig gewählte Zeitpunkt seiner Bekanntgabe nach der Bundestagswahl und der Landtagswahl in Schleswig-Holstein und vor der Werftenkonferenz veranlaßten Hamburg, mit den Vorstellungen seines Senats zur künftigen Werftenpolitik vorzeitig an die Öffentlichkeit zu treten. Dieser Vorstoß verstimmte wiederum die anderen Teilnehmer der Werftenkonferenz, die durch die Öffentlichkeit präjudizierte Lösungen zu ihren Lasten befürchten, so daß gegenwärtig nicht einmal sicher ist, ob alle vier Küstenländer in Hamburg vertreten sein werden. Inzwischen hat auch Bonn bereits signalisiert, daß mit

zusätzlichen Hilfen für die Großwerften wegen der Bemühungen um die Haushaltskonsolidierung nicht zu rechnen sei. An der Küste herrscht Verstimmung, und keiner weiß so recht, wie es mit dem deutschen Großschiffbau weitergehen soll.

Daß es zu dieser Krise kommen konnte, liegt zu einem Gutteil an den Politikern selbst und an fatalen Fehlentscheidungen des Managements der Großwerften, die von den Ländern und vom Bund alimentiert wurden. Der Grundstein für die Krise wurde gelegt, als sich die Großwerften entschlossen, auch den Serienbau von technisch anspruchslosen Großtankern in ihr Programm aufzunehmen, und entsprechende Anlagen errichteten. Damit sollten an die Japaner verlorengegangene Marktanteile zurückgewonnen werden. Bald zeigte sich jedoch, daß dieser Kampf um Marktanteile gegen die billiger produzierenden Japaner und die noch billigeren neuen Schiffbauländer wie Südkorea, Brasilien, Taiwan und Spanien selbst bei hohen Subventionen nicht zu gewinnen war. Ein Industrieland wie die Bundesrepublik hatte sich der Produktion eines technologisch relativ einfachen Gutes zugewandt, bei der es im Wettbewerb mit Niedriglohnländern unterliegen mußte. Hinzu kamen zwei kräftige Ölpreiserhöhungen und eine damit einhergehende rückläufige Weltkonjunktur, die einen Tonnageüberhang von gegenwärtig 30 % zur Folge hatten.

Doch die einmal geschaffenen technischen Produktionskapazitäten mit ihren hohen fixen Kosten blieben weitgehend bestehen, auch als die Zahl der Arbeitsplätze bereits kräftig abgebaut wurde. Der Großschiffbau wurde weiter subventioniert u. a. mit dem Hinweis, daß die anderen noch Schiffbau betreibenden Länder in Europa ebenfalls Subventionen gewähren. Um ihre Kapazitäten auszulasten, unterboten sich die deutschen Groß-

werften bei den wenigen Bauaufträgen für Großschiffe gegenseitig und nahmen dabei gewaltige Verluste hin. Selbst die rund 40 kleinen und mittleren Werften, die stärker spezialisiert, technisch flexibler und damit noch konkurrenzfähig sind, wurden von den Großwerften schon das eine oder andere Mal unter Hinnahme von Verlusten beim Bau von kleineren Schiffen unterboten, so daß sich die Krise der Großwerften zu einer Krise der deutschen Werften schlechthin auszuweiten drohte.

Einig waren sich die Werften und die vier Küstenländer eigentlich nur bei den Subventionsforderungen an die Bundesregierung. Insgesamt wurden den deutschen Werften seit 1960 Subventionen zur Förderung und Erhaltung des Schiffbaus in Höhe von 12 Mrd. DM gewährt. Bonn will jetzt aber keine zusätzliche Hilfe mehr gewähren, bis die Küstenländer und die Werftindustrie ein Strukturkonzept vorgelegt haben. Das dürfte eine schwierige Geburt werden, wie das „Strukturprogramm Norddeutschland“ von 1979 zeigt, das bis heute im Ländergerangel steckengeblieben ist. Mit Blick auf die Beschäftigung und die Arbeitslosenquote im eigenen Land wurde bisher seitens der Länder nicht auf die betriebswirtschaftlich notwendigen Kapazitätsanpassungen der Großwerften gedrungen. Ja, es wurden sogar Strukturanpassungspläne von Großwerften abgelehnt, wenn sie zu Lasten eines Landes zu gehen schienen. Der Kampf gegen die Kräfte des Marktes war jedoch nicht zu gewinnen, wie die drastischen Kapazitätsanpassungen und Massenentlassungen bei HDW aufgrund von jährlichen Verlusten von mehr als 100 Mill. DM in den letzten beiden Geschäftsjahren zeigen. Wenn die deutschen Großwerften überhaupt überleben sollen, so ist ihnen aber nur mit noch rigoroseren Kapazitätsanpassungen zu helfen, so schmerzlich diese für die Beschäftigten heute auch sein mögen.