

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

Die Krise des Schiffbaus

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kwasniewski, Klaus (1986) : Die Krise des Schiffbaus, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 66, Iss. 7, pp. 324-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136173>

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

Die Krise des Schiffbaus

Der deutsche Schiffbau steckt in seiner tiefsten Krise. Ende dieses Jahres werden die meisten Werften in der Bundesrepublik ohne Arbeit sein. Zur Sicherung ihrer Existenz muß die Branche nach eigener Einschätzung mindestens 30 % ihrer Neubaukapazitäten bzw. ein Viertel ihrer Gesamtkapazitäten abbauen. Betroffen seien bis zu 10000 der jetzt noch rund 40000 Beschäftigten der deutschen Seewerften. Dieser Kapazitätsabbau könne nicht quer durch alle Werften erfolgen. Vielmehr müßten einzelne Betriebe schließen, damit die anderen besser ausgelastet werden könnten und geringere Gemeinkosten hätten. Zu diesem Ergebnis kommt auch ein jüngst vorgelegtes Gutachten, das von den vier norddeutschen Küstenländern in Auftrag gegeben wurde.

Die Ursachen der Krise sind bekannt. Den weltweiten Handelsschiffbaukapazitäten steht eine nicht annähernd gleiche Nachfrage nach Schiffsneubauten gegenüber, da bereits die bestehenden Flotten nicht ausgelastet sind. So wird im Bereich der Tankerfahrt die Überkapazität auf 25 bis 30 %, bei der trockenen Massengutfahrt auf 15 bis 20 % und bei der Containerfahrt auf 10 bis 15 % geschätzt. Darnieder liegen außerdem der Offshore-Bereich und die Schiffsreparaturen. Die Zeit bis zu einer möglichen Wiederbelebung des Marktes für Schiffsneubauten in einigen Jahren kann von den deutschen Werften wegen fehlender Liquidität nicht überbrückt werden. So wird wieder der Ruf nach dem Staat laut, den Kapazitätsabbau zu unterstützen und die Beschäftigung der verbleibenden Werften sicherzustellen.

Nun haben die bisherigen beträchtlichen Subventionszahlungen der Küstenländer und des Bundes den Niedergang der deutschen Werftindustrie nicht aufhalten, sondern nur verzögern können. Abgebaut wurden vor allem nicht spezialisierte Produktionsbereiche, bei denen die deutschen Werften schon wegen der hohen Lohnkosten Wettbewerbsnachteile gegenüber z. B. den Schwellenländern besaßen. In Mitleidenschaft gezogen wird in der gegenwärtigen Krise zunehmend auch der Spezialschiffbau, bei dem der deutsche Schiffbau generell wettbewerbsfähig sein dürfte, wegen höherer Subventionszahlungen der internationalen Konkurrenten auch in den Industrieländern aber nicht zum Zuge kommt.

Angesichts der Schwere der Krise ist es fraglich, ob der von der Branche angegebene verbleibende Kapazitätsbestand von 70 % aufrechtzuerhalten ist. Hierzu wäre eine erhebliche Aufstockung der Subventionen erforderlich. Damit verbunden wäre aber die Gefahr einer weiteren Eskalation des internationalen Subventionswettkampfs und

einer Erhöhung der Überkapazitäten an Schiffstonnage.

Die Unternehmer hätten daher zunächst festzustellen, welche Werftkapazitäten bei dem bestehenden Subventionsvolumen aufrechterhalten werden könnten. Sollte diese ermittelte Kapazität in den Augen des Staates zu niedrig sein, d. h. einen als notwendig erachteten Mindestbestand an Werftkapazität unterschreiten, wären die Subventionsmittel zu erhöhen. Gibt es für die Bundesrepublik solch einen notwendigen Mindestbestand an Werftkapazität?

Einigkeit besteht unter den Politikern allgemein darüber, daß die Bundesrepublik als eine der führenden Handelsnationen einer nationalen Flotte bedarf. Ihr Bestand wird staatlich gefördert. Ob eine nationale Handelsflotte aber eine nationale Werftindustrie voraussetzt, ist fraglich. Sicherlich sollten aber in den wichtigsten deutschen Seehäfen Werftkapazitäten für eventuell notwendige Schiffsreparaturen vorhanden sein. Auch sollte das Know-how im Handelsschiffbau aufrechterhalten bleiben, um Optionen offenzuhalten.

In einem zweiten Schritt sind die als nicht notwendig erachteten Werftkapazitäten schrittweise aus dem Markt zu nehmen. Hier sind die Werften selbst gefordert, der Einsatz eines „Moderators“ ähnlich wie in der Stahlindustrie könnte nützlich sein. Oberste Richtschnur sollte die Wettbewerbsfähigkeit der verbleibenden Werften und Werftenzusammenschlüsse sein. Länder- und Standortinteressen sind hintanzustellen. Nur hierdurch ist eine Minimierung künftiger Subventionszahlungen zu erreichen und weiteres Siechtum der Branche zu vermeiden. Es werden Mittel freigesetzt, die in den durch Werftenschließungen betroffenen Standorten für die Schaffung von dauerhafteren Arbeitsplätzen verwendet werden könnten.