



INFORMATION

Europäischer Schiffbau stabilisiert sich- Asien baut Kapazitäten aus

Produktion und Auftragseingänge im Weltschiffbau sind im Jahr 2004 nochmals gestiegen. Hierzu haben das hohe Wirtschafts- und Welthandelwachstum, die positive Entwicklung der Schifffahrtmärkte und günstige Finanzierungsmöglichkeiten aufgrund niedriger Zinsen beigetragen. Motor der Entwicklung war vor allem der anhaltend wachsende Transportbedarf Chinas.

Mit Auftragseingängen für 2.410 Schiffe mit 72,7 Mio. GT bzw. 45,1 CGT wurde das Rekordergebnis von 2003 nochmals übertroffen. Gewinner dieser Entwicklung waren insbesondere die Schiffbauländer in Fernost. 80 % aller Aufträge des Jahres 2004 entfielen auf sie. Der Vorsprung der koreanischen Werften vor den japanischen Konkurrenten fiel trotz geringerer Aufträge als 2003 noch deutlicher aus als bei den Ablieferungen. Mit 15,8 Mio. CGT erzielten Koreas Schiffbauunternehmen einen Marktanteil von 35,0 % (2003: 44,8 %) und verwiesen damit Japan mit 30,3 % (13,7 Mio. CGT) erneut auf die zweite Position. Chinas Werften steigerten zwar ihr Auftragsvolumen auf 5,7 Mio. CGT konnten aber ihren Marktanteil des Vorjahres mit 12,6 % nicht weiter ausbauen.

Dank des zunehmenden Bedarfs an kleinen und mittleren Containerschiffen sowie Fähr- und Passagierschiffen konnten die deutschen Schiffbauunternehmen in 2004 zahlreiche Aufträge hereinholen, die mit 1,3 Mio. CGT zu einem Marktanteil von 3,0 % führten und die vierte Position in der Weltrangliste der Schiffbauländer (Platz 1 in Europa) sicherten. Es folgten Italien (2,5 %), Kroatien (2,2 %) und Polen (1,9 %). Der europäische Schiffbau war insgesamt nach den sehr schlechten Ergebnissen der beiden Vorjahre wieder erfolgreicher. Mit 4,4 Mio. CGT erholte sich der Marktanteil der EU-15-Länder von 6,5 % in 2003 auf 9,7 %, einschließlich der neuen EU-Beitrittsländer sogar auf 11,7 %.

Da die Bestelltätigkeit auf hohem Niveau weiterging und viele Werften gut ausgelastet waren, setzten sich im Jahr 2004 Preisanhebungen in großer Breite durch. Zugleich kam es aber zu explosionsartigen Erhöhungen der Kosten, insbesondere der Stahlpreise und zu bedeutenden Aufwertungen der Währungen wichtiger Schiffbauländer gegenüber dem US-Dollar. Aktuelle Geschäftsberichte einiger koreanischer und japanischer Werften zeigen, dass die durchgesetzten Neubaupreiserhöhungen nicht ausgereicht haben, die Ertragssituation der Unternehmen zu verbessern.

Die weltweite Produktion umfasste im Jahr 2004 insgesamt 1.729 Schiffe mit 40,2 Mio. GT bzw. 25,5 Mio. CGT. Dabei waren die koreanischen Werften Marktführer mit Ablieferungen von 8,3 Mio. CGT und einem Marktanteil von 32,8 %. Die japanische Konkurrenz erreichte mit 8,0 Mio. CGT einen Anteil von 31,4 %.

Die expandierenden Schiffbauunternehmen Chinas erreichten 2004 mit 2,9 Mio. CGT einen Anteil von 11,5 % und übertrafen damit erstmalig die Produktion der EU-15-Länder. Der Ausbau der chinesischen Werften wird das Produktionsvolumen in den kommenden Jahren mit Sicherheit weiter erhöhen, zumal Chinas erklärtes Ziel das Erreichen der Marktführerschaft im Weltschiffbau bis zum Jahr 2015 ist.



Der Anteil der bisherigen EU-15-Länder verringerte sich von 14,9 % in 2003 auf 11,3 % (EU-25: 13,5 %). Führend unter den europäischen Schiffbauländern und weltweit auf Platz 4 blieb weiterhin Deutschland mit 3,4 %.

Viele Werften arbeiten gegenwärtig an ihrer Kapazitätsgrenze und versuchen, durch Verbesserung der Effizienz bzw. durch Erweiterung der Anlagen (insbesondere in China) ihren Output zu erhöhen. Prognosen der OECD von Anfang 2004 erwarten, dass der durchschnittliche Neubedarf in den kommenden Jahren niedriger sein wird als die sich abzeichnenden Kapazitäten. Ein durchaus realistisches Nachlassen der Neubaunachfrage würde dazu führen, dass die in Fernost weiter übermäßig wachsenden Kapazitäten erneut einen ruinösen Wettbewerb auslösen. Gelegentlich in Schifffahrtskreisen geäußerte Befürchtungen vor zu knappen Kapazitäten sind demgegenüber eher spekulativ und von der Erwartung eines vorteilhaften Marktungleichgewichts bestimmt.

Um dieser Entwicklung zu begegnen, sind einheitliche Rahmenbedingungen für die Schiffbauunternehmen von besonderer Bedeutung. Insbesondere im WTO-Verfahren der EU gegen die koreanischen Schiffbausubventionen hat sich gezeigt, dass die Handelsregeln der WTO nur unzureichend geeignet sind, den Wettbewerbsverzerrungen im Weltschiffbau zu begegnen. Die EU und auch die europäische Schiffbauindustrie haben in den bisherigen Verhandlungsrunden in der OECD zur Erzielung eines internationalen Schiffbauabkommens deutlich gemacht, dass ein effektiver Mechanismus gegen Dumpingpraktiken im Schiffbau ein unverzichtbarer Bestandteil des Übereinkommens sein muss. Nach dem jetzigen Stand der Verhandlungen ist wegen der Widerstände Koreas und Chinas eine Lösung nicht in Sicht. Auch Japan will sich anscheinend eher mit einem schwachen Übereinkommen begnügen. Ein Scheitern der Verhandlungen wäre angesichts der Notwendigkeit des Abbaus staatlicher Subventionen im Weltschiffbau und der Herstellung eines gesunden Preisniveaus enttäuschend. Gleichwohl sollte der Abschluss eines Übereinkommens um jeden Preis nicht die Alternative sein.

Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik enthält der Jahresbericht 2004 des VSM. Sie können ihn beim VSM anfordern oder finden ihn im Internet unter <http://www.vsm.de>.

Rückfragen an Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.
 An der Alster 1
 20099 Hamburg
 Tel. (040) 2801 52-22
 Fax (040) 2801 52-30
 eMail info@vsm.de

04. Mai 2005