

Egbert Lemcke

Reform der russischen Schiffbauindustrie – Chance nicht nur für Russland

*Die konsequente Ausrichtung auf den kommerziellen zivilen Schiffbau wird zum Gradmesser für die generelle Zukunftsfähigkeit des Schiffbauzweiges in Russland.
Eine Analyse zur komplexen Strategieentwicklung in der Branche*

(Der Beitrag erschien am 07.12.2006 in verkürzter Fassung in der Tageszeitung „junge Welt“.
URL: <http://www.jungewelt.de/2006/12-07/017.php>)

Aufgrund der Charakteristika der Branche verfügt die moderne Schiffbauindustrie weltweit über einige Besonderheiten, die faktisch eine staatliche Unterstützung unausweichlich machen. Dies gilt auch und besonders in Staaten, die sich ansonsten gerne als extrem marktliberal definieren. Lange Zyklen der Produktentwicklung und eine hohe Wissenschafts- und Kapitalintensität der Produktion machen gewaltige und langfristige Bankkredite erforderlich. Dies schafft Risiken, die selbst große Banken nach dem Staat rufen lassen. Die Schiffbau- und Marinepolitik berührt somit sofort auch die grundsätzliche außenpolitische Orientierung von Staaten.

Als Hauptform staatlicher Unterstützung kommen zumeist Regierungsgarantien bei der Kreditvergabe zur Anwendung. Erstmals eingeführt wurde ein derartiges System Ende der 50er Jahre in Japan, - und dies trug wesentlich dazu bei, dass das Land zu einer führenden Schiffbaumacht aufsteigen konnte. In der Folgezeit entwickelten sich vielfältige direkte und indirekte Formen staatlicher Unterstützung bei anderen Staaten, sei es um sich aggressiver Konkurrenz zu erwehren bzw. die eigene Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen. In Zeiten des krisenbedingten weltweiten Niedergangs der gesamten Branche Ende der 70er Jahre wurde der Ruf nach Nationalisierung dieser Industrie insbesondere in Westeuropa zu einer populären Antwort. In Großbritannien, Spanien, Italien, den Niederlanden und Schweden erhielten die so unter der Ägide des Staates geschaffenen Branchenvereinigungen umfangreiche Subventionspakete und andere Unterstützungen. In den 80er Jahren begann erneut eine Privatisierungswelle im westlichen Schiffbau, und zu Beginn des XXI. Jahrhunderts hielt sich bei den EU-Staaten nur noch in Italien und Spanien eine starke staatliche Beteiligung. Direktunterstützungen des Schiffbaus vor allem in Form von Finanzierungsprogrammen zur Konsolidierung und Restrukturierung der Branche bleiben dennoch verbreitete Praxis in der EU. Dem erklärten Streben nach vollständiger Liberalisierung des Schiffbauzweiges stehen gerade in Westeuropa lange Traditionen einer Direktsubventionierung entgegen. Seit 1. Januar 2001 sind Direktsubventionierungen zwar verboten, seitdem jedoch einige postsozialistische Staaten in die EU aufgenommen wurden, gerät die ökonomische Realität vielfältiger Unterstützung der Branche in noch krasserem Widerspruch zur postulierten ökonomischen Liberalität. Nimmt man alle Arten der Subventionierung zusammen, werden die nationalen Werften in Deutschland so faktisch im Umfang von ca. 30% des Bauwertes von Schiffen subventioniert, in Spanien bis zu 19% und in Italien bis zu 13%.

Wie sieht vor diesem Hintergrund die Situation in Russland aus?

Anfang September 2006 wurde dem Präsidenten das Projekt eines Komplexprogramms zur Reformierung des Schiffbauzweiges zur Bewertung vorgelegt. Dieses vom Ministerium für Industrie und Energetik erarbeitete Dokument sieht den Zusammenschluss aller einheimischen Werften, der Brancheninstitute und Konstruktionsbüros zu integrierten Profilstrukturen

auf dem Gebiet des Über- und Unterwasserschiffbaus, der Schiffsreparatur und auch der Grundlagenforschung vor. Durch eine Konsolidierung typgleicher Betriebe sollen interne Konkurrenzen reduziert und Produktivitätsverluste drastisch gesenkt werden. Das Hauptziel des Staates wird jedoch darin gesehen, einen Wirtschaftszweig, der bislang auf militärische Aufträge fixiert ist, an die Anforderungen des Marktes im kommerziellen zivilen Schiffbau anzupassen. Dazu erweist es sich als erforderlich, die Prioritätsrichtungen zur Entwicklung des Wirtschaftszweiges generell zu definieren. Putin selbst vertrat dazu kürzlich die Auffassung, dass man es unterlassen sollte, sich mit China und Süd-Korea auf eine Konkurrenz auf dem Gebiet großtonnagiger Schiffe einzulassen, sondern sich auf solche Nischenprodukte konzentrieren müsse, bei denen Russland über unstrittige Konkurrenzvorteile verfügt. Dabei geht es vor allem um Eisbrecher, um Plattformen und Spezialschiffe zur Erschließung des Kontinentalschelfs. Einige russische Analytiker vertreten die Auffassung, dass der Erfolg einer solchen Reform eine Schicksalsfrage für den Schiffbau in Russland überhaupt sein werde.

Diese drastische Aussage mag verwundern, denn so schlecht sieht die Lage des einheimischen Schiffbaus auf den ersten Blick gar nicht aus. In den vergangenen 6 Jahren verzeichnete der Wirtschaftszweig einen Verkaufsanstieg um das 3,5fache, von 42 Mrd. Rubeln auf 140 Mrd. Rubel. Der Produktionsumfang steigt gegenwärtig weiter an, wobei sein Tempo das des mittleren Wachstums im Militär-Industrie-Komplex noch übersteigt. So betrug das Wachstum der Produktion im Schiffbau im vergangenen Jahr annähernd 15%, während die gesamte Rüstungsindustrie lediglich 4% zulegte. Jedoch resultieren diese Erfolge der Schiffbauer vornehmlich aus großen Rüstungsaufträgen. So befinden sich gegenwärtig im Interesse der russischen Seekriegsflotte u.a. vier neue Korvetten (Projekt 20380) und eine Fregatte (Projekt 22350) im Bau. Die Arbeiten am Bau von Atom-U-Booten neuer Generation vom Projekt 885 „Sewerodwinsk“(NATO: „Granay“) und der anderen strategischen Raketenträger vom Projekt 955 „Jurij Dolgorukij“, „Alexander Newskij“ und „Wladimir Monomach“ (NATO: „Borey“) wurden beschleunigt. Noch günstiger sieht es beim Export von maritimen Rüstungsgütern aus. Im Jahre 2005 erzielte man hier einen Umfang von 2,8 Mrd. US-Dollar, was fast die Hälfte der gesamten Rüstungsexporte des Landes ausmacht. Allein China bezog 2005 6 U-Boote vom Projekt 636 (NATO: „Kilo-Klasse“) und einen Zerstörer vom Projekt 956EM (NATO: „Sowremennyj“-Klasse) über einen Gesamtbetrag von 1,5 Mrd. US-Dollar.

Aber, auf dem Weltmarkt des zivilen Schiffbaus ist Russlands Position äußerst schwach. Russland hat hier nicht nur gegenüber den führenden Staaten, wie Südkorea und Japan, seine Position eingebüßt, sondern auch gegenüber solchen Staaten, wie Vietnam, Kroatien und den Philippinen, ja sogar gegenüber Staaten, wie der Türkei oder dem Iran, die gerade erst dabei sind, eine Schiffbauindustrie aufzubauen. Darüber hinaus verlieren die Schiffbauer ihre Position selbst auf dem eigenen Binnenmarkt. Während sich die Gesamttonnage der russischen Schifffahrt auf etwa 7% der Welttonnage belaufen (10. Platz), werden jedoch in Russland selbst nicht mehr als 0,6% der in Dienst gestellten Schiffe gebaut. Von den fast 5,5 Mill. t Tonnage, die seit 1996 für russische Reeder gebaut wurden, stammen nur 320.000 t (5,8%) von russischen Werften. In den kommenden zwei Jahren werden im Ausland im Auftrag russischer Reedereien 43 Schiffe gebaut werden, während es in Russland selbst nicht mehr als 30 sind.

Das Erbe der UdSSR

Das Übergewicht der militärischen Produktion resultiert aus der strukturellen Hinterlassenschaft der UdSSR. Die Schiffbaubauindustrie war einer der größten Maschinenbauzweige, und der militärische Auftrag war immer Motor der Industrie. Auf die UdSSR entfiel ein Drittel des

Gesamtumfangs an militärischem Schiffbau in der Welt, während gleichzeitig der massenhafte zivile Schiffbau mit Ausnahme einiger Segmente, wie bei Eisbrechern, schwimmenden Bohranlagen, Booten mit Unterwasserflügeln und auf Luftkissen, schwach entwickelt war. Im Zenit der Entwicklung, also etwa in der Mitte der 70er Jahre, stellte der Wirtschaftszweig für die Seekriegsflotte jährlich Kampfschiffe mit einer Gesamtverdrängung von 300.000 t her. Gleichzeitig wurden dem Binnenmarkt Seetransportschiffe mit einer Gesamttonnage von bis zu 550.000 t gefertigt. Dabei übergaben die allein auf dem Territorium Russlands befindlichen Schiffbaubetriebe an ihre Auftraggeber bis zu 45 Kampfschiffe, über 140 Transport-, Fischerei- und Sicherstellungsschiffe und darüber hinaus eine große Anzahl unterschiedlicher Schiffsausrüstungen. Die Schiffbauindustrie befriedigte den Bedarf des Binnenmarktes an Seetransportschiffen etwa zur Hälfte und bei Fischereischiffen etwa zu 60%. Der noch verbleibende Bedarf für die eigene Flotte wurde durch Importe aus Polen, der DDR und Finnland gedeckt.

Nach dem Zerfall der Sowjetunion änderte sich die Situation drastisch. Der Einfluss des „militärischen Faktors“ auf den einheimischen Schiffbau wurde bestimmend. Dafür gab es mehrere Gründe. Erstens befand sich nun eine Reihe von großen Schiffbaubetrieben mit nichtmilitärischer Produktion, wie z.B. die Schiffbauwerke in Tschernomorsk, Nikolajew und Kertsch, auf ukrainischem Territorium. Von den in Russland verbliebenen Betrieben kann nur eine geringe Zahl zu den großen gezählt werden, die in der Lage sind, Schiffe mit einer Länge von über 170 m zu bauen. Das sind das Baltische Werk und die „Admiralitätswerften“ in St. Petersburg, wie auch die beiden in Sewerodwinsk ansässigen Werften „Sewmaschpred-prijatije“ und „Swosdotschka“. Darüber hinaus sind 15 Werften innerhalb des Landes in der Lage, Schiffe von einer Länge zwischen 100 und 150 m und weitere 22 von einer Länge unter 100 m zu bauen. Doch sind all diese Betriebe sowohl technologisch als auch logistisch für den Bau von Kampfschiffen optimiert. Dabei konzentriert sich der größte Wertanteil im Bau auf die Waffen- und Informationssysteme, während die Schiffskörper von Kampfschiffen eine relativ geringe Wasserverdrängung besitzen und zudem relativ billig sind. Selbst große Einheiten, wie z.B. die Atomraketenkreuzer vom Projekt 1144 „Peter der Große“ haben eine Wasserverdrängung von lediglich 28.000 t, was im Vergleich zu Tankern der Klasse VLCC, deren TDW sich auf 500.000 t beläuft, verschwindend wenig ist. Ein weiteres Problem besteht darin, dass aufgrund der rückläufigen Auftragslage für den Bau ziviler Schiffe im Russland der mittleren 90er Jahre eine Reihe von Projekten eingefroren wurde. Ein Beispiel dafür ist der Atomeisbrecher „50. Jahrestag des Sieges“, dessen Übergabe aufgrund chronischer Unterfinanzierung ständig verschoben wurde.

Zu teuer und zu langsam

Russlands Konkurrenzfähigkeit auf dem Sektor des zivilen Schiffbaus ist nicht nur aus historischen Gründen gering. Das Hauptproblem wird in der aktuellen Gesetzgebung gesehen, die einheimische Unternehmen im Kampf um neue Aufträge direkt benachteiligt. Ein bedeutender Teil moderner Schiffsausrüstungen wird bekanntlich in Russland nicht produziert. Bei einem Ankauf solcher Komponenten im Ausland sind diese mit bis zu 30% zu verzollen und umsatzsteuerpflichtig. Wenn auf dieser Grundlage ein Schiff mit Importausrüstungen für den Binnenmarkt hergestellt wird, können sich die Aufwendungen um 20-25% erhöhen, und die allgemeine Steuerlast erreicht bei solchen Aufträgen bis zu 30% des Wertes des Endproduktes, während diese Belastung beim Bau von Schiffen für den Export 10-15% nicht übersteigt.

Folglich war und ist es in Russland weder attraktiv, eine Flotte für den Binnenmarkt zu bauen, noch Exportaufträge über den vollen Produktzyklus anzunehmen. Aus diesem Grunde werden bis heute auf einheimischen Werften im Wesentlichen nur Schiffskörper gebaut, wobei zu

betonen ist, dass man mit dem Bau eines Schiffskörpers bestenfalls ein Drittel des Gesamtwertes eines Schiffes erwirtschaften kann. Die Fertigstellung erfolgt dann zumeist in Westeuropa.

Ein weiteres Problem besteht im System der Kreditierung des Schiffbaus. Die Fertigung von Schiffen auf ausländischen Werften erfolgt unter Nutzung von Bankkrediten unter dem Aspekt einer späteren Rückzahlung durch die erwirtschafteten Erlöse während des Einsatzes der Schiffe. Dazu gibt es internationale Abkommen, die vereinheitlichte Normen der Kreditierung für alle Staaten mit entwickeltem Schiffbau definieren. Ein Kredit gelangt dabei zur Auszahlung in Höhe von etwa 80% des Wertes eines Schiffes bei einem Jahreszins von 6-8% über eine Laufzeit von 10 und mehr Jahren. Daneben gibt es, wie oben erläutert, direkte Subventionierungen des Baus von Schiffen, die zumeist 6% des Wertes des Schiffes nicht übersteigen.

In Russland existiert ein solches Kreditierungssystem im Schiffbau nicht. Russische Banken gewähren Kredite über eine maximale Laufzeit von 2-3 Jahren bei einem jährlichen Zins von 15-20%. Die Nutzung von Krediten ausländischer Banken wird jedoch neben der Notwendigkeit einer Gewährung von staatlichen Garantien damit verbunden, dass die Kreditgeber sowohl den Ankauf von Schiffsausrüstungen im Westen als auch eine Registrierung der so gebauten Schiffe unter ausländischer Flagge zur Bedingung machen. Darüber hinaus werden im Ausland zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit des nationalen Schiffbaus staatliche Subventionen für die technische Umrüstung der Werften gewährt. In Russland gibt es so etwas nicht.

Die Hauptgefährdung der Konkurrenzfähigkeit des russischen Schiffbaus besteht jedoch darin, dass ausnahmslos alle Schiffbaubetriebe des Landes gegenüber den führenden Unternehmen in Europa und Asien bezüglich der Bauzeit und der Arbeitsintensität bei Schiffen aller Klassen zwei- bis dreimal schlechtere Kennziffern aufweisen. Nach Angaben der Föderalen Agentur für See- und Flusstransport sind 85% der Ausrüstungen in den mechanischen Werkhallen, 73-75% der Gießereiausrüstungen und 65% der Dockanlagen verschlissen. Aufgrund der überalterten materiell-technischen Basis bauen russische Schiffbauer teuer und langsam. Beispielsweise beträgt die Bauzeit eines Tankers von 47.000 TDW in den „Admiralitätswerften“ im Durchschnitt 19 Monate. Die Aufwendungen zur Bearbeitung einer Tonne Metall betragen 105 Arbeitsstunden. Nach internationalem Standard beläuft sich die Bauzeit solcher Schiffe auf 7-8 Monate bei 29 Arbeitsstunden pro Tonne Metall. Wenn es in den nächsten zwei bis drei Jahren zu keiner technischen Umrüstung kommt, wird es in absehbarer Zukunft unmöglich sein, der Konkurrenz ausländischer Unternehmen, die mit moderner Technologie ausgestattet sind, zu widerstehen.

Der zivile Imperativ

Der Idee nach könnte sich Russland, wie es beispielsweise die USA tun, mit Verlusten im kommerziellen Schiffbau abfinden, indem die Konkurrenzvorteile im militärischen Sektor ausgebaut werden. Doch besteht diese Alternative für Russland in Wahrheit nicht.

Erstens steht der Auftragsumfang auf dem russischen Binnenmarkt in keinem Verhältnis zum amerikanischen und kann nicht einmal den Erhalt des Wirtschaftszweiges selbst im gegenwärtigen Zustand absichern. Die militärischen Aufträge im Rahmen des Staatlichen Bewaffnungsprogramms bis zum Jahre 2015 gewährleisteten eine Auslastung der Werften zu gerade einmal 30%. Dabei geht der Löwenanteil noch in den Bau von atomaren Raketenträgern, und Überwasserschiffe werden nach wie vor nur in einzelnen Exemplaren in Dienst gestellt.

Zweitens, so merkwürdig es erscheinen mag, – der zivile Schiffbau ist innovativ. Dieser Wirtschaftszweig ist im Vergleich zum militärischen Schiffbau, wo technologischer Fortschritt sich vor allem auf die Waffensysteme und weniger auf den Schiffskörper bezieht, weitaus dynamischer.

Drittens weist der Marineringsexport, der gegenwärtig etwa ein Drittel der Verkäufe ausmacht, objektiv die Tendenz zur Reduzierung auf. Die russischen Hauptkunden Indien und China weiten ihre eigene Kompetenz beim Bau von Korvetten, Fregatten und Zerstörern aus und werden in den nächsten 5-7 Jahren vollständig auf den Import russischer Plattformen verzichten können. Die Ankäufe werden sich dann auf Flugkörper- und Luftabwehrsysteme sowie Antriebsanlagen konzentrieren. Dabei ist die Tendenz zu einer Kompensation der Importe nicht nur bei diesen großen Ländern zu beobachten, sondern generell bei der Mehrheit der traditionellen und potenziellen Importeure russischer Bewaffnungen, die aktiv den Bau von Schiffskörpern auf eigenen Werften entwickeln.

Somit besteht der Imperativ des Überlebens und einer weiteren Entwicklung des Wirtschaftszweiges darin, diesen in seiner Gesamtheit von einer primär militärischen Orientiertheit zu einer kommerziell effizienten Industrie zu transformieren, die in der Lage ist, um zivile Aufträge zu kämpfen. Dafür sprechen gewichtige ökonomische Voraussetzungen. Alljährlich werden von russischen Reedern neue Schiffe für 1 Mrd. US-Dollar gekauft. Nach sehr groben Schätzungen beträgt der Bedarf Russlands an Schiffen und schwimmenden Einrichtungen - vor allem auf dem Öl- und Gas-Sektor - bis zum Jahre 2030 mindestens 250 Objekte mit einem Wert von 50 Mrd. US-Dollar. Lediglich ca. 30 dieser Schiffe mit einem Wert von etwa 3-4 Mrd. US-Dollar werden dabei aus technischen Gründen nicht in Russland gebaut werden können. Hier geht es hauptsächlich um Tanker mit über 80.000 TDW, zu deren Bau gegenwärtig keine russische Werft ausgestattet ist. Somit wird man bei einer vernünftigen Kombination von administrativen Barrieren und ökonomischen Stimuli diesen Bedarf auf russische Kapazitäten lenken können und damit deren normale Existenz und Entwicklung gewährleisten. Vorerst jedoch ist die Durchführung der von der Regierung geplanten Reform des Wirtschaftszweiges erforderlich.

Horizontale Integration

Bisher berührten die Integrationsprozesse im russischen Schiffbau vornehmlich den privaten Sektor. So wurde die *Überregionale Investitionsbank* (*Межрегиональный инвестиционный банк*) zum Initiator bei der Bildung des Konzerns für mittleren und kleintonnagigen Schiffbau, der eine ganze Reihe von Schiffbaubetrieben zwischen Kaliningrad und Komsomolzk-am-Amur vereinigte. Und die *Meschprombank* (*Межпромбанк*) stellte die Kontrolle über zwei der größten St. Petersburger Werften her – die „Nordwerft“ („Северная верфь“) und das Baltische Werk (Балтийский завод) – und schuf damit die Voraussetzungen zur Entstehung eines Unternehmens von Weltrang. Doch der Staat blieb im Prozess der Konsolidierung der Schiffbauindustrie lange Zeit ein passiver Mitspieler. Dies wirkt sich in sofern negativ aus, da gerade die staatlichen Aktiva in diesem Wirtschaftszweig ein unstrukturiertes Gemenge von konkurrierenden Werken und Konstruktionsbüros verkörpern, von denen jedes für sich alleine ums Überleben kämpft.

Zunehmend unverzichtbar werden aktive staatliche Anstrengungen mindestens in den folgenden drei Sektoren:

- auf dem Gebiet der Grundlagenforschung,
- dem Bau von U-Booten und
- dem Schiffsreparatursektor.

Gegenwärtiges Zentrum einer Konsolidierung der Grundlagenforschung ist das ZNII Krylow (ЦНИИ имени КРЫЛОВА). Außer Zweifel steht die Form des künftigen wissenschaftlichen Zentrums als einer staatlichen Institution, die grundlegend aus dem Staatsbudget finanziert wird, doch dabei auch das Recht zu kommerzieller Tätigkeit besitzen wird.

Offenkundig ist auch, dass sich der Unterwasserschiffbau um die Sewerodwinsker Betriebe „Sewmaschpredprijatije“ und „Swosdotschka“ konzentrieren wird, die zu einer Holding zusammen mit den Konstruktionsbüros „Malachit“ und „Rubin“ vereint werden. Die grundlegende Aufgabe dieser integrierten Struktur wird in der Erhaltung und Entwicklung der Gruppierung maritimer Kräfte zur nuklearen Zügelung in der Nord- und Pazifikflotte bestehen. Dabei wird mit großer Sicherheit allen kommerziellen Aufträgen eine untergeordnete Bedeutung zugeordnet werden. Als Haupt-, wenn nicht sogar einziger Auftraggeber dieser „Unterwasser-Holding“ wird der Staat auch eine vollständige Kontrolle wahren, die sich in einem 100%igen Aktienpaket niederschlagen wird.

Was den weiteren führenden Vertreter im U-Bootbau – die „Admiralitätswerften“ – betrifft, gibt es zwei mögliche Varianten: Im ersten Fall gelangt das Werk in die Holding für Unterwasserschiffbau. Dann kann der Betrieb auf einen Teil der militärischen Aufträge hoffen und wird weiterhin U-Boote bauen. Nach der anderen Variante wird es zu einer Konsolidierung nach territorialem Prinzip kommen und nicht nach dem Wirtschaftszweig. In diesem Falle wird es als zweckmäßig angesehen, die „Admiralitätswerften“ mit dem Baltischen Werk und der „Nordwerft“ im Rahmen einer privat-staatlichen Partnerschaft zu integrieren. In diesem Falle wird die Produktion von nichtatomaren U-Booten sich auf den Norden konzentrieren. Die „Admiralitätswerften“ aber werden sich, wie das Baltische Werk, auf den kommerziellen Schiffbau konzentrieren mit der Perspektive einer allmählichen Verlagerung der Produktion auf das Territorium der „Nordwerft“ durch Freiräumen des Grundstückes für Stadtentwicklungsprojekte.

Die Hauptaufgabe auf dem Gebiet der Schiffsreparatur wird letztlich darin bestehen, die Schiffsreparaturwerke des Verteidigungsministeriums in die zu schaffende integrierte Struktur zu überführen, was eine spürbare Senkung der Reparaturkosten begünstigen soll. Besondere Aufmerksamkeit soll dabei der Entwicklung dieses Sektors im Fernen Osten gewidmet werden, wo als natürliches Integrationszentrums das Werk „Swesda“ in Bolschoj Kamen (im Süden von Primorje) angesehen wird. Interessant ist dabei auch eine Variante der Einbeziehung auf der Basis des Prinzips privat-staatlicher Partnerschaft im fernöstlichen Schiffsreparaturzentrum des Schiffbauwerks Amur. Mit zunehmender Versandung des Amur wird der Bau von Atom-U-Booten hier immer problematischer, und eine Auslastung des Werkes kann wesentlich durch Beteiligung bei Projekten auf Sachalin und in der Schiffsreparatur erfolgen.

Auf dem Sektor des Überwasserschiffbaus sollte der Staat nach Auffassung russischer Experten seine Präsenz am besten reduzieren. Die aktuellste Aufgabe ist hier die Integration des Nördlichen, des Selenodolsker und des Konstruktionsbüros in Newskij mit dem Zentralen Konstruktionsbüro „Almas“ zu einem einheitlichen ingenieur-innovativen Zentrum. Die Schaffung eines solchen Zentrums trägt dazu bei, einen gleichen Zugang für alle Marktteilnehmer zu neuen konstruktiven Entwicklungen zu ermöglichen. Ein weiteres wesentliches Moment besteht darin, dass zur Überwindung der technologischen Rückständigkeit Russlands ein umfangreicher Ankauf von Lizenzen, Patenten und Technologien im Ausland eingeleitet werden muss. Und hier tendiert man dazu, einen einheitlichen, durch den Staat kontrollierten Rezipienten von importiertem Know-how zu besitzen. In einer zweiten Etappe ist durchaus damit zu rechnen, dass auch privates Kapital zu diesem Projektierungszentrum herangezogen wird.

Zielgerichtete staatliche Unterstützung

Für eine erfolgreiche Reformierung des russischen Schiffbaus sind jedoch Strukturreformen allein nicht ausreichend. Notwendig ist außerdem eine Reihe administrativer Maßnahmen zur Unterstützung der Schiffbauer. Russland ist heute die einzige Schiffbaumacht der Welt, die auf den ganzen Komplex weltweit üblicher protektionistischer Maßnahmen zum Schutz der eigenen Produzenten verzichtet. Dieser Anachronismus ist nicht länger haltbar. Maßnahmen, die die Steuer-, Kredit- und Zollbelastungen für russische Betriebe denen der asiatischen, europäischen und amerikanischen Konkurrenten angleichen könnten, erscheinen in Russland in höchstem Maße erforderlich. Experten vertreten dazu die Auffassung, dass der Staat zu einer Subventionierung der Kreditzinsen bei russischen Banken sowie zu einem Aussetzen der Zahlung von Mehrwertsteuer und Einfuhrzöllen bei ausländischen Ausrüstungen übergehen müsse, sofern diese beim Bau von Schiffen auf russischen Werften eingesetzt werden. Im Ideal sollten nach dieser Meinung Schiffe, die in Russland gebaut werden, generell von der Umsatzsteuer befreit werden. Allein durch diese Schritte werden Kostenreduzierungen um bis zu 20-25% prognostiziert. Bei einem solchen Preis werden die Schiffe auf dem Binnenmarkt nachgefragt werden, und es entsteht eine Konkurrenzfähigkeit auf dem Außenmarkt.

Startaufträge

Eine Angleichung der ökonomischen Bedingungen kann es den russischen Schiffbauern ermöglichen, auf dem Sektor von Schiffen mit 47.000–75.000 TDW erfolgreich zu konkurrieren. Theoretisch kann dies dazu führen, dass sich der Anteil Russlands am Weltmarkt des kommerziellen Schiffbaus von gegenwärtig 0,6% auf 2% erhöht, was etwa einem Bauumfang von jährlich 800.000 TDW entsprechen würde. Doch ein wirklich entscheidender Durchbruch wird erst möglich, wenn der einheimische Schiffbau mit Aufträgen im Rahmen der arktischen und fernöstlichen Projekte zur Erschließung des Schelfs abgesichert wird. Dazu wird gefordert, dass der Staat mit administrativen Methoden die Systemintegratoren solcher Projekte („Gasprom“, „Rosneft“ und andere Rohstoffunternehmen) mit den Transportoperatoren („Sowkomflot“, „Nowoschip“) und den Schiffbauunternehmen verbindet. Bei der Realisierung solcher Projekte eröffnen sich mindestens zwei Nischen:

- Beim Bau von Eisbrechern und Schiffen mit Eisklasse verfügen die russischen Schiffbauer über große Erfahrung und können sich eine große Konkurrenzfähigkeit bewahren. Bis zum Jahre 2020 ist es erforderlich, in Russland etwa ein Dutzend Atomeisbrecher mit einem mittleren Wert von jeweils bis zu 100 Mill. US-Dollar und über 20 dieselgetriebene Eisbrecher zu einem Preis von jeweils 30-35 Mill. US-Dollar in Dienst zu stellen.
- Noch interessanter stellt sich der Markt der Gastanker dar, der gegenwärtig einen wahren Boom durchlebt und das am schnellsten wachsende und teuerste Segment im Weltschiffbau ist. Bemerkenswert ist hier, dass die Mehrzahl der gegenwärtigen Kiellegungen bei Gastankern für den Transport von russischem Gas bestimmt ist. Den Bedarf in dieser Schiffsklasse schätzt man in Russland auf 17 Einheiten mit einer Ladefähigkeit von bis zu 90.000 Kubikmetern bis 2015 und auf über 40 Einheiten großer Schiffe mit einer Ladekapazität von bis zu 150.000 Kubikmetern (jeweiliger Wert über 200 Mill. US-Dollar) nach 2015. Erst in einer zweiten und dritten Phase der Realisierung des Stockman-Projektes werden Gastanker über eine Summe von 7 Mrd. US-Dollar erforderlich sein. Die Nachfrage nach solchen Schiffen übersteigt gegenwärtig das Angebot, und Aufträge werden erst mit Lieferfristen ab 2011 angenommen. Das Problem besteht darin, dass Russland weder über Erfahrungen noch über Technologien zum Bau solcher Schiffe verfügt. Die Produktionsmöglichkeiten der einheimischen Werften ermöglichen selbst in der Theorie nur den Bau von Schiffen mit einer maximalen Ladefähigkeit von 70.000 bis

90.000 Kubikmetern, während sich gleichzeitig die Nachfrage hin zu weitaus größeren Schiffen von 150.000 bis sogar 200.000 Kubikmetern verschiebt. Somit entsteht das Erfordernis, für einen Durchbruch in dieser perspektivischen Nische eine neue große Werft zu bauen und die entsprechende Technologie im Westen, beispielsweise in Frankreich, zu kaufen.

Nach Ansicht russischer Experten könnte der Sektor des Baus von Gastankern der einzige sein, auf dem Russland noch eine Chance hat, einen seriösen Anteil nicht nur auf dem Binnenmarkt, sondern auch dem Weltmarkt zu besetzen. Jedoch birgt gerade das Fehlen von Erfahrungen und Voraussetzungen beim Bau von Gastankern auch die Möglichkeit, nun eine derartige Produktion nach den modernsten Technologien aufzubauen. In diesem Umfeld ist zu beachten, dass ein Verzicht auf die Entfaltung dieses Projektes sich auch negativ auf die Positionen von „Gasprom“ in Europa und Asien auswirken kann. Denn gerade dort wird der Bau von Kapazitäten zur Aufnahme von Flüssiggas aktiv vorangetrieben. Dadurch wiederum wird es perspektivisch möglich, die Quellen für den Bezug des Gases zu diversifizieren und somit die gegenwärtige Quasi-Monopolstellung von „Gasprom“ auf einer Reihe von Märkten zu schwächen. Andererseits kann aber die Perspektive, Flüssiggas mit eigenen Gastankern zu liefern, die Abhängigkeit von „Gasprom“ gegenüber den Transitstaaten drastisch reduzieren. Damit besteht für Russland auch die Möglichkeit, seine geopolitischen Risiken auf diesem Gebiet weiter zu reduzieren.

Aktuelle Anmerkungen

Am 18.10.2006 informierte der Minister für Industrie und Energetik der RF W. Christenko darüber, dass das Projekt der „*Strategie zur Entwicklung und Reformierung der Schiffbauindustrie*“ erarbeitet sei. Dieses Dokument soll eine „*optimale Auswahl von potenziellen Marktnischen und Mechanismen staatlicher Unterstützung des Wirtschaftszweiges...*“ bestimmen.

Die Strategie sieht eine Lösung von Fragen des Wirtschaftszweiges in drei Richtungen vor:

- Erstens soll die Gesetzgebung dahin so geändert werden, dass russischen Reedereien beginnend ab 2008 ein Teil der Aufwendungen für die Zinszahlungen auf Kredite für den Kauf oder Bau von Schiffen aus dem föderalen Budget ersetzt wird. Außerdem ist vorgesehen, Budgetmittel für die Erhöhung des gezeichneten Kapitals von Leasinggesellschaften aufzuwenden und russischen Reedereien einen Teil der Aufwendungen für die Zahlung von Leasingraten zu ersetzen.
- Eine zweite Richtung besteht in der technologischen Modernisierung des Wirtschaftszweiges. Christenko plädiert dafür, aus dem föderalen Budget den Erwerb von Lizenzen für fortschrittliche Technologien beim Bau von Seeschiffen zusätzlich zu finanzieren, sofern es sich um Technologien handelt, die gegenwärtig in Russland nicht verfügbar sind.
- Die dritte Richtung besteht in der Optimierung der Strukturen des Schiffbaukomplexes.

Um bis 2030 2% des Weltmarktes im zivilen Schiffbau zu erobern und 20% des Marktes im militärischen Schiffbau zu halten, sieht die Strategie vor, ab 2008 den Betrieben einen Teil ihrer Aufwendungen aus dem föderalen Budget zur Zinszahlung für Kredite beim Kauf oder Bau von Schiffen zu erstatten. Für die Umsetzung dieser Strategie sind bislang 107,9 Mrd. Rubel aus dem föderalen Budget eingeplant sowie 137,6 Mrd. Rubel an privaten Investitionen vorgesehen. Dadurch soll es möglich werden, bis 2011 den Produktionsumfang in der Branche von gegenwärtig 2 Mrd. US-Dollar auf 4,5-5 Mrd. zu steigern, bis 2015 auf 7-8 Mrd.

und bis 2030 auf 18-19 Mrd. US-Dollar. Der Anteil ziviler Schiffe am Gesamtumfang der Produktion soll von 23% auf 52% gesteigert werden. Bis 1. Dezember 2006 sollten die Strategie und ein Handlungsplan zu deren Realisierung der Regierung der RF zur Entscheidung vorgelegt werden.

Vom 15. November 2006 datiert der Vorschlag des Föderationsrates an die Regierung der RF zur Erarbeitung eines Föderalen Zielprogramms für den zivilen Schiffbau über den Zeitraum 2007 – 2015.

Auf der Tagung des Marinekollegiums der RF am 19. Dezember 2006 erfuhr das genannte Strategieprojekt unter der Bezeichnung „*Strategie der maritimen Tätigkeit der Russländischen Föderation bis zum Jahre 2020 und für die weitere Perspektive*“ (*"Стратегия морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу"*) eine weitere Präzisierung. Bereits im Jahre 2007 soll die Bildung von drei Schiffbauholdings - eine davon im Fernen Osten - erfolgen, wie S. Iwanow aus diesem Anlass informierte. Wiederholt wird darauf verwiesen, dass die Umfänge erforderlicher Investitionen im maritimen Bereich die systematische Entwicklung einer staatlich-privaten Partnerschaft zwingend machen.

Bleibt zu hoffen, dass diese Weichenstellungen auch in Westeuropa und speziell Deutschland in ihrer Dimension als Chance begriffen werden. Ja, Westeuropa ist abhängig von russischen Ressourcen und Russland zumindest teilweise von westlicher Technologie. „*Gegenseitige Abhängigkeit schafft Beständigkeit, Vorhersehbarkeit und Stabilität*“, - sagte Putin kürzlich der Süddeutschen Zeitung. Diese faktische Abhängigkeit verweist darüber hinaus auf eine zivilisatorische Dimension, die „westlichem Denken“ zumeist noch verschlossen bleibt. Es gibt Alternativen zu einer deutschen Marinepolitik, die vom Steuerzahler subventionierte Rüstungsgeschenke an Israel (U-Boote vom Projekt 212A) als Normalität ansieht, die eine zumindest maritime Absicherung einer globalen US-Interventionspolitik als notwendige Wahrnehmung wachsender Verantwortung verkauft.

Auch für Deutschland zeichnet sich der zivile Imperativ im Schiffbau ab. Verfügt Westeuropa aber schon über die Stärke, Russlands Angebot zur Umsetzung einer auch hier mitunter zitierten „strategischen Partnerschaft“ im eurasischen Raum anzunehmen? Oder, wirkt das Paradigma der transatlantischen Hörigkeit noch so stark, dass die originären Interessen der Menschen in Westeuropa weiter ignoriert werden können?

[Diese Betrachtungen greifen u.a. auf Materialien des Ministeriums für Industrie und Energetik und die Agentur „Expert RA“ zurück. (<http://www.cast.ru>)]

Bergen, 23. Dezember 2006