

Japan's Schiffbau sucht nach neuen Impulsen

Moderne Technologien sollen den Schiffbau wettbewerbsfähiger machen / Von Jürgen Maurer

Tokyo (GTAI) - Für Japans Werften wird der Klimaschutz ein wichtiges Thema. Denn höhere Emissionsstandards für Schiffe, geringerer Kraftstoffverbrauch und Nutzung der Windenergie können für neue Aufträge sorgen.

25.09.2019

Mit herkömmlicher Schiffsproduktion kann die Werftindustrie in Japan nicht überleben. Zu stark ist die Konkurrenz aus Südkorea und China. Moderne, emissionsenkende und -freie Antriebe, Spezialanfertigungen sowie autonome Schiffe sollen bei den verbleibenden Werften für zukünftige Konkurrenzfähigkeit sorgen. Dafür ist die maritime Industrie des Landes auf Kooperationen mit lokalen und internationalen Lieferanten angewiesen.

Der Wettbewerb um neue Schiffsbestellungen wird immer härter. Südkorea hat sich - mit Hilfe staatlicher Subventionen - an die Spitze der Herstellerländer für Schiffe gearbeitet, was die japanischen Werften weiter zurückwirft. Bei Flüssiggastankern oder großen Containerschiffen ist Japan mehr oder weniger aus dem Rennen. International punkten können die Werften jedoch noch mit sauberen Ölfrachtern, für die gemäß Clarkson Research bis Ende 2021 gegenwärtig 56 Bestellungen bestehen.

Auftragsbestand für neue Schiffe schwindet

Zählte das Orderbuch Ende des Fiskaljahrs 2017 (1. April bis 31. März) laut der Japan Ship Exporters' Association (JSEA) noch 512 Einheiten, lag es Ende des Fiskaljahrs 2018 bei 496. Die neu eingegangenen Aufträge kamen auf 214 Einheiten (rund 10,7 Millionen Bruttoregistertonnen, BRT) und die ausgelieferten Schiffe auf 211 (11,1 Millionen BRT).

Dabei wurden die Aufträge zu 85 Prozent von japanischen Reedereien erteilt. Bei den meisten handelt es sich um Bulk-Transportschiffe. Der Lieferzeitraum liegt überwiegend im Fiskaljahr 2020, wohingegen die Auftragslage für 2021 und danach noch sehr schwach aussieht. Jedoch sollten die verschärften internationalen Emissionsstandards, die eine Verringerung des Schwefelausstoßes (von 3,5 auf 0,5 Prozent) ab Januar 2020 und eine Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2050 vorschreiben, bei den Werften insgesamt für höhere Aufträge sorgen.

Geplante Lieferung von Schiffen (Anzahl in Einheiten; Kapazität in Mio. BRT)

Fiskaljahr	Anzahl	Kapazität
2019	261	14,0
2020	195	9,4
2021	40	1,7

Quelle: JSEA

Umstellung auf neue Emissionsstandards

Im Gegensatz zu herkömmlichen Dieselantrieben will Nippon Yusen Kaisha (NYK) zukünftig alternative Technologien einsetzen. So entwickelten sie mit dem "NYK Super Eco Ship 2050" ein Konzeptschiff, das mit Hilfe von Brennstoffzellen fortbewegt werden soll. Die Reederei plant, die Flotte ab 2020 mit neuen Schiffen auszustatten, die auf saubere Energie setzen wie Methanol- oder Flüssiggas-Betrieb. Das Ziel ist, ab 2050 nur noch wasserstoffbetriebene Schiffe zu nutzen. Wie viele Schiffe davon allerdings in Japan selbst gebaut werden, bleibt abzuwarten.

Einen anderen Antrieb erproben gegenwärtig die Reedereien MOL und Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line oder KKK), die den herkömmlichen Antrieb durch automatische Segel unterstützen wollen. Sie haben angekündigt, 2020 beziehungsweise 2021 das erste Schiff mit einem Segel einzusetzen. Mittels Windenergie sollen bei großen Frachtschiffen Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemissionen gesenkt werden.

Spezialschiffbau ist eine Option

Mit Wind hat ein Bauauftrag für die einheimische Werft Japan Marine United (JMU) zu tun. Laut einer Pressemeldung vom Juli 2019 hat der Baudienstleister Shimizu dort ein Spezialschiff für die Installation von Offshore-Windanlagen in Auftrag gegeben. Mit 28.000 Tonnen soll diese Konstruktion eine der größten Offshore-Installationsschiffe weltweit werden. Die Investitionen sind auf 462 Millionen US-Dollar (US\$) angesetzt. Der Bau des Spezialschiffes soll 2019 beginnen und im Herbst 2022 abgeschlossen werden.

Japan beginnt gerade erst, seine Offshore-Windenergienutzung zu entwickeln. Die entsprechende Gesetzgebung wurde im April 2019 verabschiedet. Laut der Japan Wind Power Association (JWPA) besteht hier ein Potenzial von ungefähr 100 GWp. Deshalb erwartet Shimizu einen ausreichenden Bedarf für einen solchen schwimmenden Transport- und Baukran.

Neue Konzepte für die Traditionsbranche

Jedenfalls soll die Fokussierung auf innovatives Design und moderne Produktion sowie Sonderanfertigungen der einheimischen Maritimindustrie neue Impulse geben. Das Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT) hat dazu ein i-Shipping-Projekt aufgelegt, das die Planung und Herstellung von Schiffen in smarten Werften und den effizienten und sicheren Betrieb von Schiffen durch automatische und autonome Systeme fördert.

Die Testphase für autonomes An- und Ablegen von Schiffen hat der japanische Reeder MOL 2019 mit einem Trainingsschiff abgeschlossen. Der nächste Schritt ist ein Demonstrationstest mit einer großen Küstenfähre. An diesem Projekt, das vom Transportministerium unterstützt wurde, sind eine Reihe von Akteuren beteiligt. Das MLIT rechnet damit, dass autonome Schiffe bis 2025 in japanischen Gewässern zugelassen sind.

Trend geht zu autonomen Schiffen

International könnte dies schneller erfolgen. In der One Sea Alliance verschiedener japanischer und skandinavischer Reedereien wird bereits mit autonomen Schiffen geprobt. Gemäß einer Meldung des One Sea Ecosystem wurden solche Versuche bereits Ende 2018 von ABB, Kongsberg Maritime und Wärtsilä an der finnischen und norwegischen Küste durchgeführt.

Der Trend zu semi- und vollautonomen Schiffen im internationalen Wassertransport soll sich in den nächsten Jahren deutlich beschleunigen. Laut dem Marktforschungsunternehmen Credence Research wird zwischen 2017 und 2025 ein Zuwachs um durchschnittlich 12,8 Prozent pro Jahr erwartet. Bis 2023 könnte der Markt bereits einen Umfang von etwa 155 Milliarden US\$ erreichen.

Ausfuhr von Schiffen (SITC 793; in Mio. US\$; Veränderung im Vergleich zum Vorjahr in %) *)

Land	2018	2019	Veränderung
Welt insgesamt	118.300	110.100	-6,9
Korea	20.334	20.375	0,2
China	25.136	20.000	-20,4
Japan	12.619	13.565	7,5
Indien	3.548	8.000	125,5
Deutschland	8.817	5.580	-36,7

*) 2019 = Hochrechnung auf Basis der ersten sieben Monate

Quellen: Comtrade; International Trade Center (ITC)

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht und Zoll in Japan können Sie unter <http://www.gtai.de/japan> abrufen. Die Seite <http://www.gtai.de/asien-pazifik> bietet einen Überblick zu verschiedenen Themen in Asien-Pazifik.

Dieser Inhalt ist relevant für:

Japan


Wasserfahrzeuge / Schiffsverkehr, Häfen

Branchen

Kontakt

Oliver Höflinger

Wirtschaftsexperte

 +49 30 200 099 327

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2020 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

