

Russlands Werften bekommen mehr Aufträge

Hoher Bedarf an Tankern, Flusskreuzfahrtschiffen und Schwimmbaggern / Von Gerit Schulze

Moskau (GTAI) - Russland hat riesigen Bedarf an neuen Schiffen. Der Staat versucht, immer mehr Aufträge im Inland zu platzieren. Allerdings sind die Kapazitäten der einheimischen Werften begrenzt.

19.04.2019

Nach Angaben des führenden Ingenieurbüros für den Schiffbau MEB braucht Russland bis 2022 mindestens 300 neue Tanker, Massengutfrachter und andere Wasserfahrzeuge, um das wachsende Transportvolumen bewältigen zu können. Die Kapazitäten der russischen Werften reichen dafür jedoch nicht aus. Laut dem staatlichen Beratungsgremium Morskaja kollegija sind 2018 in Russland 51 Schiffe vom Stapel gelaufen, darunter 19 für militärische Zwecke. Neu auf Kiel gelegt wurden 38 Schiffe.

Unter den zivilen Neubauten waren sieben Lastkähne (Bargen), sieben Trockenfrachter, fünf Motorboote, vier Fischfangschiffe, zwei Passagierschiffe und zwei Eisbrecher. Die meisten Schiffe haben die beiden Flusswerften AO Okskaja sudowerf (sechs Schiffe) und PAO Krasnoje Sormowo (vier Schiffe) zu Wasser gelassen.

Abweichende Zahlen zum russischen Schiffbau präsentierte das Marktforschungsinstitut Infoline. Demnach wurden 2018 insgesamt 89 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 50 Tonnen fertiggestellt (2017: 98 Schiffe). Die Gesamttonnage stieg auf 287.000 Tonnen. Das ist ein Viertel mehr als im Vorjahr. Über 70 Prozent der Einnahmen entfielen auf Aufträge des Militärs.

Zwei Drittel der Umsätze erzielten die Werften der staatlichen Schiffbauholding OSK. Dahinter folgten die Werften der Holdinggesellschaft Ak Bars (<http://www.abh.ru>) und der UCL Holding des Milliardärs Wladimir Lissin (<http://www.uclholding.ru>).

Neue Lokalisierungsanforderungen für Schiffbau festgelegt

Trotz der Umsatzzuwächse können Russlands Werften den Bedarf der einheimischen Reedereien nicht decken. Der Transport von russischem Erdöl auf dem Seeweg erfolgt überwiegend mit ausländischen Schiffen. Das Industrieministerium hatte deshalb schon 2015 einen Plan zur Importsubstitution im zivilen Schiff- und Offshore-Bau erstellt. Er sieht vor, die Fertigung von großen Öl- und LNG-Tankern, Transportschiffen, Schiffen zur Rohrverlegung, Bohrschiffen sowie von Fabrikschiffen für Fischfang und -verarbeitung zu lokalisieren. Ersetzt werden sollen auch importierte Teile und Komponenten der Zulieferindustrie, wie Antriebs- und Steuertechnik, Kompressoren und Rettungsmittel.

Am 28. März 2019 hat die russische Regierung neue Lokalisierungsanforderungen für den Schiffbau festgelegt, deren Einhaltung zum Erhalt staatlicher Subventionen notwendig ist. Es handelt sich um Änderungen am Schiffsbauabschnitt der Verordnung Nr. 719, die festlegt, welche Produkte als russisch gelten können. Für Seeschiffe sind die Kriterien sehr weich. Dadurch kann beispielsweise die fernöstliche Werft Swesda ihre Öl- und Flüssiggas-Tanker teilweise vorgefertigt aus Südkorea beziehen und in Russland einfach zusammenbauen. Außerdem darf sie Teile und Baugruppen aus Südkorea importieren und montieren.

Hersteller von Fischerei-, Fluss- und Fluss-See-Schiffen müssen dagegen den Lokalisierungsgrad bis 2024 von 60 auf 90 Prozent erhöhen. Bei Binnenschiffen müssen die Werften - zusätzlich zu den Anforderungen an die Vorlage des technischen Projekts, die Fertigstellung, die Prüfung und Inbetriebnahme des Schiffes - den Rumpf aus Sektionen fertigen, die in der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) hergestellt wurden.

RUSSLANDS WERTEN BEKOMMEN MEHR AUFTRÄGE

Darüber hinaus soll das Gewicht der Rumpfsektionen und -materialien aus der EAWU bis 2020 mindestens 50 Prozent, bis 2022 mindestens 70 Prozent und bis 2024 mindestens 90 Prozent betragen. Installation und Produktion müssen zudem mit bestimmten Ausrüstungen und Mechanismen durchgeführt werden, die in Russland hergestellt werden und in einer separaten Liste aufgeführt sind.

Durch die Lokalisierungsvorschriften soll die russische Schiffbaubranche stimuliert werden. Das Industrieministerium hofft auf weitere Produktionen analog zum Joint Venture von Rosneft und GE Sapphire zur Herstellung von Schwenkpropelleranlagen. Für einige bedeutende Komponenten sind inländische Material- und Ausrüstungsanaloge jedoch entweder wesentlich teurer als importierte oder fehlen völlig.

In Russland und der EAWU gibt es zurzeit keine Serienproduktion von Antriebseinheiten für Schiffe, Mittelgeschwindigkeitsreglern und Ballastwasser-Reinigungssystemen. Ein Problem ist auch das Fehlen von Netzwerken mit Garantie- und After-Sales-Service, Ersatzteilversorgung und Schulung von Spezialisten, berichtet die Wirtschaftszeitung "Kommersant".

Russische Banken bieten kaum langfristige Finanzierungen an

Ein weiteres Problem für den russischen Schiffbau stellt das Fehlen langfristiger Finanzierungen dar. Einheimische Banken bieten oft nur Laufzeiten von maximal 5 Jahren an und verlangen zweistellige Zinssätze. Der Ruf nach staatlicher Unterstützung bei der Finanzierung wird daher lauter. Ein Instrument soll die Transportleasing-Gesellschaft GTLK werden. Das Finanzinstitut will in den kommenden Jahren mindestens 150 Schiffsneubauten finanzieren, darunter Tanker der Aframax-Klasse.

Ein zweiter wichtiger Leasinggeber ist die AO Mashpromleasing, die zur staatlichen Schiffbauholding OSK gehört. Sie finanziert unter anderem die neue Frachtschiff flotte der Reederei Wolgotrans, aber auch Flusskreuzfahrtschiffe und Tragflächenboote.

Neue Großwerft Swesda soll bis 2024 fertiggestellt werden

Symbol für die Wiedergeburt des russischen Schiffbaus soll die neue Werft Swesda im fernöstlichen Gebiet Primorje werden (<http://sskzvezda.ru>). Für rund 2,7 Milliarden Euro entsteht hier bis 2024 der modernste Schiffbaubetrieb des Landes. Die Werft in einer eisfreien Bucht am Japanischen Meer soll es Russland ermöglichen, auch große Tanker mit einer Tragfähigkeit von bis zu 350.000 Tonnen zu produzieren. Im Auftragsbuch der Werft stehen zurzeit 12 Aframax-Tanker und 25 weitere Schiffe. Eigentümern sind der Ölkonzern Rosneft, Rostnefegaz und die Gazprombank. Von den aktuell 37 Bestellungen bei Swesda stammen 26 von Rosneft (Stand: Januar 2019).

Das Unternehmen PAO Novatek, das Flüssiggas (LNG) herstellt, hat auf der Swesda-Werft bereits Slots für den Bau von 15 Tankern reserviert. Die Schiffe der Arc7-Eisklasse sollen beim neuen Projekt Arctic LNG 2 zum Einsatz kommen, das Novatek bis 2023 auf der Halbinsel Gydan beginnen will. Allerdings liegen die Produktionskosten der Swesda-Werft für LNG-Tanker fast doppelt so hoch wie bei der südkoreanischen Konkurrenz, berichten russische Zeitungen. Daher soll ein Drittel der Kosten aus dem Staatshaushalt subventioniert werden. Alternativ bietet die koreanische Werft DSME an, die Tanker in Südkorea zu bauen und die Lokalisierung in Russland stufenweise von 10 auf 70 Prozent zu erhöhen.

Eisbrecher für Flüssiggas transport nötig

Bis 2030 will Russland seine LNG-Produktion von derzeit etwa 21 Millionen Tonnen auf 90 Millionen Tonnen pro Jahr erhöhen. Für den Abtransport der steigenden Flüssiggasmengen über den Nördlichen Seeweg werden eine große Tankerflotte und neue Eisbrecher benötigt. Das russische Industrieministerium will bis 2025 eine Schiffsflotte entwickeln lassen, die mit Flüssiggas angetrieben wird: Tanker, Schlepper, Passagier- und Transportschiffe. Bis 2030 plant Russland, 30 Schiffe zu produzieren, die mit LNG fahren. Der Anteil einheimischer Komponenten beim Bau soll mindestens 50 Prozent betragen.

RUSSLANDS WERFTEN BEKOMMEN MEHR AUFTRÄGE

Chancen für die russischen Werften bietet die Erschließung des Nördlichen Seewegs (Polare Seidenstraße). Das Transportministerium will die Nordostpassage ganzjährig befahrbar machen und aus dem Staatshaushalt 1,3 Milliarden Euro für die notwendigen Schiffe bereitstellen. Bis 2024 ist die Anschaffung von zwei nicht-atomgetriebenen Eisbrechern der Icebreaker7-Klasse, von zwei Hilfseisbrechern mit einer Leistung von 12 bis 14 Megawatt sowie eines Hafeneisbrechers vorgesehen. Außerdem müssen eisbrechende Lotsenschiffe, hydrografische Vermessungsboote und Rettungsschiffe gekauft werden.

Daneben lässt die Staatsreederei Atomflot drei Atomeisbrecher mit einer Leistung von 60 Megawatt in der Sankt Petersburger Werft Baltijski sawod bauen. Sie kosten jeweils über 600 Millionen Euro. Experten rechnen damit, dass Atomflot 2019 noch zwei weitere Aufträge für solche Atomeisbrecher in Auftrag geben wird. Die neue Werft Swesda will 2020 mit dem Bau von Atomeisbrechern der Modellreihe Lider beginnen.

Ausbau der Wasserwege erfordert neue Spezialschiffe

Bedarf hat Russland auch an Spezialschiffen für den Wasserbau. In den 67 Seehäfen und an den Binnenwasserstraßen müssen jährlich 10 Millionen Kubikmeter Erde und Sedimente ausgebaggert werden. Laut dem Ingenieurbüro MEB braucht das Land in den nächsten Jahren 1.000 neue Baggerschiffe, Schwimmkräne, Dredgen und andere nicht-selbstfahrende Wasserfahrzeuge. Die größten Auftraggeber sind die für die Hafeninfrastruktur zuständige Rosmorport (<http://www.rosmorport.ru>) und die für den Ausbau der Binnenwasserstraßen verantwortliche Retschwodput (<http://www.rechvodput.ru>).

Ein weiteres Wachstumssegment sind Passagierschiffe. Die Hälfte der touristisch genutzten Motorschiffe ist mehr als 60 Jahre alt; das Durchschnittsalter liegt bei 43 Jahren. Beim aktuellen Stand der Passagierzahlen für Flusskreuzfahrten (400.000 pro Jahr) müssen innerhalb von 10 Jahren 20 neue Schiffe beschafft werden.

Die Stadt Moskau will die Personenbeförderung auf dem Fluss Moskwa ankurbeln und investiert rund 30 Millionen Euro in zehn Schiffe für jeweils 100 Passagiere. Ab 2021 geht in der Hauptstadt eine erste Flussverkehrslinie mit einer Länge von zehn Kilometern in Betrieb.

Nachfrage für russische Schiffe entsteht außerdem durch die Änderung des föderalen Gesetzes "Über Fischfang und den Erhalt der biologischen Wasserressourcen", die am 1. Januar 2019 in Kraft getreten ist (Beschluss der Regierung der Russischen Föderation Nr. 987 vom 23.08.2018 "Zur Aufteilung der Fangquoten (Fänge) von aquatischen biologischen Ressourcen"). Die Föderale Agentur für Fischerei erteilt Unternehmen künftig höhere Fangquoten, sofern sie Fischfang- und Verarbeitungsschiffe bei einheimischen Werften bestellen oder Verarbeitungsbetriebe in Russland aufbauen. Laut Nachrichtenagentur PortNews hat die Fischindustrie bei einheimischen Werften bereits 50 Schiffe im Wert von 1,7 Milliarden Euro in Auftrag gegeben. Sie sollen bis 2023 gebaut werden.

Ausländische Werften sollten mit russischen Betrieben kooperieren, damit sie bei der anstehenden Importsubstitution nicht ins Hintertreffen geraten. Die niederländische Damen Shipyards Group zum Beispiel arbeitet bereits mit Krasnoje Sormowo in Nischni Nowgorod beim Bau von Schiffsbaggern zusammen.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll und Ausschreibungen in Russland sind unter <http://www.gtai.de/russland> abrufbar.

Dieser Inhalt ist relevant für:

Russland
Wasserfahrzeuge / Tiefbau, Infrastrukturbau / Schiffsverkehr, Häfen
Branchen

Kontakt

Edda Wolf

Bereichsleiterin GUS/Südosteuropa

 +49 228 24 993 214

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2021 Germany Trade & Invest

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