

»Kein verrücktes Flottenwachstum«

Die finnische Werft Meyer Turku soll zwei neue Kreuzfahrtschiffe für Royal Caribbean bauen. Die HANSA sprach exklusiv mit Geschäftsführer Jan Meyer über Brennstoffzellen, die langfristigen Folgen des Auftrags und die Gefahr einer Markt-Überhitzung

Für Ihre jüngsten Neubauten kündigen Sie Brennstoffzellen-Applikationen an. Um was handelt es sich dabei?

Jan Meyer: Wir arbeiten gemeinsam mit Royal Caribbean an Testprojekten. In kleinen Schritten soll der Energiebedarf im Hotelbereich abgedeckt werden. Langfristig soll die gesamte Stromversorgung an Bord über Brennstoffzellen laufen. Es gibt aber noch Herausforderungen was die Lebensdauer und die Kosten betrifft. Da müssen wir uns in die Nähe von Dieselmotoren bewegen. Außerdem fehlt es noch an einer entsprechenden Regulierung auf der politischen Ebene.

Mit der gestiegenen Auslastung kündigen Sie Weiterentwicklungen in der Werft an. Was bedeutet das konkret?

Meyer: Wachstum ist prinzipiell eine gute Sache, aber man muss die Arbeit auch bewältigen können. Wir stehen im Wettbewerb unter hohem Kosten- und Lieferdruck. Deshalb werden wir noch deutlich mehr als die kürzlich angekündigten 75 Mio.€ investieren. Die Werftanlagen sind zum Teil 40 bis 45 Jahre alt und müssen erneuert werden. Das ist eine große Chance für uns, weil wir jetzt die Möglichkeit haben, Fertigungsanlagen der Zukunft zu entwickeln, um eine software-gesteuerte und datengetriebene Produktion auf die Beine zu stellen.

Die Mutterwerft in Papenburg setzt auf Automation und Sektionsbau. Wollen Sie das in Turku kopieren?

Meyer: Wir wollen sogar darüber hinaus die Prozesse weiterentwickeln. So ist der Lauf der Zeit, später wird die Papenburger

Werft dann mit neuen Entwicklungen vorgehen, so lernen wir voneinander.

Ist auch eine räumliche Expansion in Turku angedacht?

Meyer: Nein, vorerst nicht. Wir müssen und wollen aber die Produktivität kontinuierlich erhöhen.

Gibt es in und um Turku ein ähnlich starkes Cluster um die Werft herum wie in Papenburg, wo Unternehmen zum Teil nur die Werft als Kunden haben und diese ein enormer Wirtschaftsfaktor in der Region ist?

Meyer: Ja, das ist in etwa vergleichbar. Es gibt hier ein starkes Cluster. Allerdings wollen wir das weiter ausbauen. Wir suchen Zulieferer, die in unsere langfristige Strategie einsteigen. Durch das jetzt große Orderbuch über acht Jahre können wir uns ganz anders aufstellen als bislang.

Dennoch wird der Wettbewerb im Kreuzfahrtmarkt härter, asiatische Werften drängen in den Markt. Wie wollen Sie sich dem stellen?

Meyer: Insbesondere chinesische Anbieter arbeiten sehr intensiv an der Neubau-Akquise, in China werden wohl bald Cruise Liner gebaut. Allerdings stellt sich die Frage: Sind die Schiffe auch so gut und kosteneffizient wie unsere? Was ist mit der Zuverlässigkeit bei Lieferzeiten? Alles in allem bin ich zuversichtlich, dass wir uns da behaupten können.

Der europäische Werftmarkt für Kreuzfahrtschiffe ist ebenfalls in Bewegung,



Jan Meyer, CEO von Meyer Turku

Fincantieri expandiert nach China, STX France soll zum Verkauf stehen. Wäre das auch für Sie eine Option?

Meyer: Wir beteiligen uns nicht an derlei Gerüchten.

Mittlerweile gibt es auch Stimmen, die die Gefahr einer Überhitzung im Kreuzfahrtschiffbau sehen. Sind Sie vorbereitet, falls die Nachfrage sinkt?

Meyer: Wir arbeiten bekanntlich auch im Fährenmarkt mit unserem bald fertigen Neubau für Tallink. Darüberhinaus sind wir auch an anderen Spezialschiffen interessiert. Außerdem: Man geht von einem Flottenwachstum von 7% pro Jahr in der Spitze aus. Das ist zwar relativ stark, aber noch lange nicht so verrückt, wie wir es in der Vergangenheit in anderen Schifffahrtssegmenten gesehen haben. Man muss immer die Risiken im Blick behalten, aber nicht alles ist vorhersehbar.

Interview: Michael Meyer

Royal Caribbean ordert LNG-Neubauten



Foto: Meyer Turku

Der amerikanische Kreuzfahrtkonzern Royal Caribbean Cruises und die finnische Werft Meyer Turku haben einen Vorvertrag zum Bau von zwei Kreuzfahrtschiffen mit LNG-Technologie unterzeichnet. Die Neubauten mit dem Projektnamen »Icon« sollen eine Vermessung von 200.000GT haben und 2022 und 2024 abgeliefert werden. Neben dem Dual-Fuel-Antrieb gibt es außerdem eine Vorrichtung für Brennstoffzellen. Im Rahmen einer Partnerschaft sollen auf weiteren Neubauten der Reederei entsprechende Testprojekte laufen, um die jetzt kontrahierten Schiffe mit einer Anlage auszurüsten, die für den Strombedarf im Bordbetrieb eingeplant ist. Mit dem Auftrag erweitert die Werft ihr Orderbuch bis 2024, was ein neues Allzeithoch in der Auslastung bedeute, heißt es in einer Mitteilung.