

# Zielmarktanalyse Maritime Wirtschaft in Japan



Durchführer

## IMPRESSUM

### Herausgeber

SBS systems for business solutions GmbH  
Klausenburger Str. 9  
D-81677 München  
Info@sbs-business.com  
www.sbs-business.com

### Text und Redaktion

Jessica Francesconi  
Chiara Aron

### Stand

September 2022

### Gestaltung und Produktion

Elzbieta Stepniak (grafische Gestaltung)  
SBS systems for business solutions GmbH (Satz)

### Bildnachweis

Titelbild: Lifeforstock - Freepik.com, designed by Lifeforstock - Freepik.com;  
Beautiful exterior of Yokohama bridge, unter [https://www.freepik.com/free-vector/beautiful-exterior-of-yokohama-bridge\\_3531884.htm](https://www.freepik.com/free-vector/beautiful-exterior-of-yokohama-bridge_3531884.htm).

Mit der Durchführung des Bundesförderprogramms  
Mittelstand Global/Markterschließungsprogramm  
beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für  
kleine und mittlere Unternehmen ist ein  
Förderprogramm des:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz



MITTELSTAND  
GLOBAL  
MARKTERSCHLIESSUNGS-  
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz für die Geschäftsanhahnung Japan Maritime Wirtschaft 2022 erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

**Gender Hinweis:** Im vorliegenden Text wurde sich im Sinne der Gleichbehandlung bemüht, bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern eine geschlechtsneutrale Form zu wählen, um eine Doppelnennung femininer und maskuliner Formen zu vermeiden und den Lesefluss nicht zu stören.

# Inhalt

I.	Abkürzungsverzeichnis .....	5
II.	Abbildungsverzeichnis .....	6
III.	Tabellenverzeichnis .....	7
	Abstract .....	8
1	Länderprofil Japan .....	9
1.1	Demographie und Bevölkerung .....	10
1.2	Politik .....	10
1.3	Wirtschaft .....	11
1.4	Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland .....	14
1.5	SWOT-Analyse .....	16
2.	Japans Maritime Wirtschaft .....	17
2.1	Marktüberblick Maritime Wirtschaft .....	17
2.2	Schiffbau .....	18
	2.2.1 Struktur der Schiffbauindustrie .....	18
	2.2.2 Schiffreparatur und -wartung .....	19
	2.2.3 Wettbewerb mit China und Südkorea .....	19
	2.2.4 Projekte und Zukunftsthemen .....	20
	2.2.5 Nachhaltiger Schiffbau .....	22
	2.2.6 Marktchancen für deutsche Unternehmen .....	23
2.3	Schifffahrt .....	23
	2.3.1 Branchenstruktur und Umsatz .....	23
	2.3.2 Internationale Schifffahrt .....	24
	2.3.3 Ausblick .....	24
2.4	Kreuzfahrt .....	25
2.5	Hafenwirtschaft .....	26
2.6	Offshore-Technik .....	29
2.7	Zivil - und militärisch-maritime Sicherheit .....	30
2.8	Messen, Veranstaltungen und Akteure .....	30
3.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen .....	31
3.1	Politische Förderung .....	31
3.2	Besteuerung .....	32
3.3	Zoll .....	33
3.4	EU-Japan Economic Partnership Agreement .....	33
3.5	Relevante Institutionen bezüglich rechtlicher Rahmenbedingungen .....	34
4.	Markteinstiegsinformationen .....	36
4.1	Markteintrittsstrategien .....	36
4.2	Öffentliches Vergabeverfahren und Ausschreibungen .....	37

---

4.3 Kulturelle Besonderheiten .....	37
5. Schlussbetrachtung .....	38
5.1 Chancen durch politische Rahmenbedingungen .....	38
5.2 Chancen durch technologische Innovationen im Schiffbau .....	38
5.3 Chancen im Offshore-Bereich: Deutsche Teile und Know-How für den Zukunftsmarkt Japan .....	38
6. Adressen und Kontakte .....	39
6.1 Relevante Organisationen und Kontakte in Japan .....	39
6.2 Relevante Branchenunternehmen .....	40
6.3 Relevante Universitäten und Forschungsinstitute .....	42
Literaturverzeichnis .....	44

## I. Abkürzungsverzeichnis

Bio	Billion
BIP	Bruttoinlandsprodukt
ca.	circa
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CAJS	The Cooperative Association of Japan Shipbuilders
CLIA	Cruise Lines International Association
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership
CII-Rating	Carbon Intensity Indicator-Rating
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EPA	Economic Partnership Agreement
etc.	und so weiter
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FTA	Free Trade Agreement
GTAI	Germany Trade and Invest
IMO	International Maritime Organisation
ISO	International Organisation for Standardization
JETRO	Japan External Trade Organization
JISC	Japanese Industrial Standards Committee
JSA	Japanese Standards Association
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
Mio	Millionen
MLIT	Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus
Mrd.	Milliarden
LNG	Flüssigerdgas
resp.	respektiv
US-\$	US-Dollar
usw.	und so weiter
WTO	World Trade Organization

## II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Regionen und Präfekturen in Japan .....	9
Abbildung 2 Wirtschaftswachstum Japans (Veränderung in % real) .....	12
Abbildung 3 Hauptlieferländer Japans 2021 (Anteil in %) .....	12
Abbildung 4 Hauptabnehmerländer Japans 2021 .....	13
Abbildung 5 Monatliche deutsche Ausfuhren nach Japan während des 1. Jahres der Corona-Pandemie (Gesamtexporte in Mrd. Euro) .....	14
Abbildung 6 Hauptausführgüter von Deutschland nach Japan .....	15
Abbildung 7 Aufschlüsselung des japanischen Schiffbaumarktes nach Produktionsvolumen .....	18
Abbildung 8 Schiffsbauten nach Schiffbauunternehmen und Herkunft (2019) .....	20
Abbildung 9 Die Fähre SOLEIL während des Demonstrationstests für vollautonome Schiffsnavigationssysteme .....	21
Abbildung 10 Japanische Seehäfen .....	28

### III. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eckdaten Japans .....	9
Tabelle 2 Anteile der russischen und ukrainischen Im- und Exporte am gesamten Außenhandel des Landes (Anteile in %) ...	13
Tabelle 3 Warenhandel .....	14
Tabelle 4 SWOT-Analyse Japan.....	16
Tabelle 5: Schiffstypen bei Hafenanläufen in Japan 2020 .....	27
Tabelle 6: Tonnagegewinnberechnung .....	33
Tabelle 7: Zoll auf Schiffe und im Schiffbau verwendete Teile per 27.06.2020 .....	33

# Abstract

Japan gehört zu den größten Schiffbaunationen der Welt. Derzeit wird nahezu ein Viertel der weltweiten Handelsflotte in Japan gebaut. Japan verfügt mit fast 30.000 Kilometern über eine der längsten Küstenlinien weltweit, entlang derer sich rund 990 Häfen verteilen. Die Region um Tokio ist das maritime Zentrum des Landes. Die großen Häfen Tokio und Yokohama machen Japan zum internationalen Handelszentrum im Pazifik.

Im harten Wettbewerb gegenüber Südkorea und China, setzen japanische Werften stark auf Innovation und Qualität. Internationale Partner, welche die Werften mit hochmodernen Prozessen oder Produkten unterstützen können, sind in Japan hochwillkommen. Dies gilt im Besonderen für Technologien zur emissionsarmen oder -freien Schifffahrt.

Auch die drei größten japanischen Reedereien, K-Line, MOL und NYK, suchen mit großem Eifer nach den besten Konzepten, ihre Flotten zukunftssicher und emissionsarm zu entwickeln. Dabei greifen sie schon heute auch auf das Know-How oder die Produkte spezialisierter europäischer Firmen zurück.

Japan befindet sich derzeit im Wandel von einer sehr traditionsbewussten Schiffbau- und Schifffahrtsnation zu einem Innovationsmotor in Fernost. Viele Entscheidungsträger innerhalb der Industrie haben erkannt, dass nur die aktive Suche nach neuen Technologien und deren Umsetzung das Überleben auf dem umkämpften Schiffbaumarkt sichert. Damit findet gerade eine Abkehr vom unbedingten „Buy-Japanese“ zu einer differenzierten Einkaufs- und Kooperationspolitik innerhalb der Firmen statt. Neue Ideen, Produkte und Dienstleistungen, die in Japan noch nicht vorhanden sind und bei der Bewältigung der enormen Herausforderungen in Schifffahrt und Schiffbau helfen, werden händeringend gesucht.

Insbesondere im Offshore-Wind Bereich gibt es in Japan ein hohes Marktpotenzial. Trotz der langen Küstenlinie steht das Land hier noch in den Startlöchern und hat sich für 2030 und 2040 Ausbauziele von 10 MW resp. 30 MW gesetzt.

Deutsche Ingenieurskunst ist in Japan und auch im japanischen Schiffbau sehr hoch angesehen. Deutsche Firmen, die Lösungen für die dargestellten Bedarfe anbieten, haben große Chancen, in ernste Geschäfts- oder Kooperationsgespräche einzutreten. Dies gilt insbesondere für alle Bereiche um Offshore-Wind, Energieeffizienz, alternative Antriebe und digitale Lösungen.



# 1 Länderprofil Japan

Tabelle 1: Eckdaten Japans

Kategorie	Fakten und Zahlen
Hauptstadt	Tokyo
Fläche	377.974 km <sup>2</sup>
Einwohner	125,2 Mio. (2022)
Bevölkerungsdichte	331,2 Einwohner/km <sup>2</sup> (2022)
Bevölkerungswachstum	-0,4 % (2021)
Geschäftssprachen	Japanisch, Englisch
WTO-Mitgliedschaft	Ja, seit 01.01.1995
Freihandelsabkommen	Japan-EU FTA (seit 01.02.2019), ASEAN-JAPAN Comprehensive Economic Partnership Agreement, Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP, ratifiziert am 06.07.2018); RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership), seit 01.01.2022 in Kraft
Währung (Kurs)	Japanischer Yen, JPY (1 Euro = 138,2 Yen; 1US-\$ = 110,9 Yen)

Quelle: GTAI

Japan ist ein Inselstaat im Pazifischen Ozean vor der Küste Ostasiens und besteht aus mehr als 6.800 Inseln. 98 % des Landes verteilen sich auf die vier Hauptinseln: Hokkaidô, Honshû, Shikoku und Kyûshû. Im Osten grenzt Japan an den Pazifischen Ozean, im Westen an das Japanische Meer, im Süden an das Ost-Chinesische Meer und im Norden an das Ochotskischen Meer sowie an die Seto-Inlandsee zwischen Shikoku und Honshû. Durch die große Längenausdehnung Japans ergeben sich große klimatische Unterschiede innerhalb des Landes. Die Hauptstadt ist Tokyo, welche mit 37 Mio. Einwohnern den größten Ballungsraum weltweit bildet.<sup>1</sup>



Abbildung 1 Regionen und Präfekturen in Japan

Quelle: www.japan.de

<sup>1</sup> GTAI (2022); Botschaft von Japan in Deutschland (o. D.)

## 1.1 Demographie und Bevölkerung

In Japan leben derzeit circa 125 Mio. Menschen mit einer Bevölkerungsdichte von circa 340,8 Personen pro Quadratkilometer. Vom 18. bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts blieb die Bevölkerung Japans konstant bei etwa 30 Mio. Mitte des 19. Jahrhunderts begann sie stark zu wachsen. Im Jahr 1912 erreichte sie 50 Mio., und 1967 überschritt sie die 100-Mio.-Grenze. Danach verlangsamte sich das Bevölkerungswachstum Japans jedoch und sinkt bis heute weiter. 2015 lag die Bevölkerungszahl noch bei 127,09 Mio., waren es im Jahr 2020 schon nur noch 125,71 Mio. Einwohner.<sup>2</sup> Laut Prognosen soll die Einwohnerzahl von 125 Mio. bis 2060 auf circa 90 Mio. Einwohner sinken. Bis 2110 droht die Bevölkerung auf 43 Mio. Einwohner zu sinken.<sup>3</sup>

Heute hat Japan weltweit die älteste Bevölkerung und zudem die am schnellsten schrumpfende Bevölkerung. Im Jahr 2020 lag die Zahl der Senioren (65 Jahre und älter) bei 36,19 Mio., was einem Anteil von 28,8 % an der Gesamtbevölkerung entspricht (d. h. 1 von 4 Personen). Die Kinderbevölkerung (0-14 Jahre) belief sich im Jahr 2020 auf 15,03 Mio., was 12 % der Gesamtbevölkerung entspricht. Die Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter (15-64 Jahre) beläuft sich auf 74,49 Mio., was 59,3 % der Gesamtbevölkerung ausmacht. Der Anteil der abhängigen Bevölkerung (die Summe der Bevölkerung im Alter und im Kindesalter geteilt durch die Bevölkerung im produktiven Alter) betrug somit 68,8 %.<sup>4</sup>

Das hat gravierende Folgen auf den japanischen Arbeitsmarkt. Um die Lücke auf dem Arbeitsmarkt zu schließen ist Japan auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen. Japan gilt aber nicht als Einwanderungsland und hat vergleichsweise wenige ausländische Bewohner. Aktuell sind es nur circa 1,7 Mio. ausländische Arbeitskräfte. Durch die Covid-19-Pandemie kam die Einwanderung zeitweise ganz zum Erliegen. Der demographische Wandel wird zukünftig auch Auswirkungen auf Japans Wirtschaft und Wohlstand haben.<sup>5</sup> Um den Arbeits- und Fachkräftemangel zu kompensieren und dem demografischen Wandel zu begegnen, investieren Unternehmen in die Automatisierung von Dienstleistungen und der Produktion. Vor diesem Hintergrund sind innovative Lösungen gefragt, die eine neue Wachstumsdynamik anstoßen.<sup>6</sup>

## 1.2 Politik

Seit Inkrafttreten der Verfassung am 3. Mai 1947 ist Japan eine zentralistisch organisierte, parlamentarische Monarchie. Der japanische Kaiser repräsentiert zwar als Monarch das japanische Volk im In- und Ausland, ist aber nur ein Symbol für Japan ohne jegliche politische Kompetenz oder Einfluss.<sup>7</sup> Das Parlament in Japan besteht aus einem Zweikammersystem: Das Unterhaus verfügt über 465 Sitze und wird alle vier Jahre oder nach einer von der Regierung initiierten Auflösung gewählt, das Oberhaus hat 245 Sitze und wird für sechs Jahre gewählt. Die Hälfte der Sitze des Oberhauses werden alle drei Jahre neu gewählt. Die aktuelle Regierung wird von Premierminister Kishida angeführt. Diese besteht aus einer Koalition aus der Liberaldemokratischen Partei (LDP) und der buddhistisch orientierten Partei Komeitō. Darüber hinaus sind weitere Parteien in der Opposition aktiv.<sup>8</sup>

Die japanische Politik ist eng mit Wirtschaft und Bürokratie verbunden. Gemeinsam bilden sie die drei Seiten des sogenannten „Eisernen Dreiecks“, das durch ein enges und für Außenstehende schwer zugängliches Netzwerk bis Anfang der 2000er-Jahre die japanische Politik und Wirtschaft entscheidend beeinflusst und gestaltet hat. In geringerem Maße besteht dieser Einfluss bis heute weiter. Ein Folge der weiterhin starken Verflechtung von Politik und Administration sind vergleichsweise zögerlich vorangetriebene Reformprozesse. Die Durchsetzung von politischen Neuerungen wird seit der Nachkriegszeit durch in der Regel kurze Amtszeiten der japanischen Ministerpräsidenten erschwert. Die letzten großen Reformen setzte Premierminister Junichiro Koizumi in seiner fünfjährigen Amtszeit von 2001 bis 2006 durch. So zum Beispiel die Privatisierung der japanischen Post, die Umstrukturierung des Bankenwesens und die Rentenreform<sup>9</sup>

Japan ist bestrebt, die Kooperation mit seinen Nachbarn, insbesondere China und Südkorea, auszubauen. Gemeinsam mit Südkorea und den USA setzt sich Japan für eine Verbesserung der Beziehungen zu Nordkorea ein. Auch unternimmt Japan große Anstrengungen, die Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft südostasiatischer Staaten (ASEAN) und Ozeanien zu vertiefen sowie die regionale Kooperation z.B. durch APEC (Asien-Pazifik-Wirtschaftsforum), ARF (ASEAN-Regionalforum) und ASEM (Asia-Europe-Meeting) zu fördern. Zudem findet jedes Jahr ein Gipfeltreffen zwischen Japan und der Europäischen Union statt.

Seit Japans Beitritt zu den Vereinten Nationen 1956 bildet sein Engagement im Rahmen der VN einen der wichtigsten Pfeiler seiner Außenpolitik. Durch die personelle und finanzielle Beteiligung an VN-Friedensmissionen und anderen internationalen Bemühungen

<sup>2</sup> Statistics Bureau of Japan (2021)

<sup>3</sup> Gillert (2015)

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Mendgen (2022)

<sup>6</sup> GTAI (2022b)

<sup>7</sup> Chiavacci und Wieczorek (2012)

<sup>8</sup> Auswärtiges Amt (2021)

<sup>9</sup> Chiavacci und Wieczorek (2012)

trägt es zur Lösung internationaler Konflikte bei. Japan engagiert sich zudem im Kampf gegen den Terrorismus sowie bei Themen wie Umwelt, Drogenhandel und Bevölkerungspolitik. Da wirtschaftliche Entwicklungen die internationalen Beziehungen immer stärker beeinflussen, ist wirtschaftliche Stabilität ein Hauptanliegen der Außenpolitik Japans. Es ist sich seiner Verantwortung als zweitgrößter Industrienation weltweit bewusst und engagiert sich im Rahmen internationaler Organisationen wie Internationaler Währungsfonds (IWF), Welthandelsorganisation (WTO) und OECD (Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft. Zudem bietet Japan den Entwicklungsländern über seine staatliche Entwicklungshilfe (ODA) technische und finanzielle Zusammenarbeit an. Schließlich hat Japan in den letzten Jahren auch seinen personellen Beitrag z.B. durch die Entsendung von Katastrophenhelfern und Wahlbeobachtern ausgeweitet.<sup>10</sup>

### 1.3 Wirtschaft

Mit über 125 Mio. Einwohnern und einem Bruttoinlandsprodukt von 4.173,4 Mrd. Euro (2021) ist Japan eine der stärksten Wirtschaftsmächte der Welt. Der Konsum und die hohe Kaufkraft bilden wichtige Pfeiler.<sup>11</sup> Die japanische Wirtschaftslandschaft besteht aus den großen Unternehmensnetzwerken, den sogenannten Keiretsu, die meist auch international tätig sind und den kleinen und mittleren Unternehmen, welche vor allem als Zulieferer dienen. Zwischen den beiden Unternehmensgruppen besteht ein ungleicher Dualismus, welcher die japanische Wirtschaft prägt.<sup>12</sup>

Japan hat die höchste Staatsverschuldung aller Industrieländer. Im Jahr 2021 überstiegen die Schulden zum ersten Mal die Marke von 1.000 Bio. Yen (ca. 7,2 Bio. Euro) und erreichten damit einen neuen Rekordwert. Laut Daten des Finanzministeriums lag der genaue Wert der Schulden bei 1.017,1 Bio. Yen (ca. 7,3 Bio. Euro). Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die langfristigen Schulden um 44 Bio. Yen (ca. 320 Mrd. Euro). Die Staatsverschuldung nahm in den letzten 20 Jahren immer weiter zu. Rechnet man noch die langfristigen Schulden regionaler Gemeinden hinzu kommt Japan auf eine Gesamtverschuldung von 1.210 Bio. Yen. Umgerechnet bedeutet das, dass jeder japanische Bürger mit 9,66 Mio. Yen (ca. 70.382 Euro) verschuldet ist. Auch im laufenden Kalenderjahr wird Japans Staatsverschuldung weiter ansteigen, denn die japanische Regierung plant Ausgaben in Rekordhöhe von 107,6 Bio. Yen (umgerechnet rund 770 Mrd. Euro) zu Finanzierung der steigenden Sozialversicherungskosten, sowie ein Subventionspaket um die steigenden Kosten von Energie und Lebensmittel, verursacht durch die Ukraine Krise, auszugleichen. Die Bank von Japan kauft Staatsanleihen und hält damit die wachsende Staatsverschuldung über niedrige Zinsen finanzierbar.<sup>13</sup> Zudem hat der Yen in den letzten Monaten deutlich an Wert verloren. Der Fall ist besonders markant im Hinblick auf den US-Dollar (1US-\$ = 110,9 Yen). Verwendet man die von der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich verwendete Real Effective Exchange Rate oder REER, so kommt man auf den schwächsten Yen seit fünfzig Jahren. Aber auch gegenüber dem Euro gibt es Sieben- und Achtjahrestiefstände (1US-\$ = 110,9 Yen).<sup>14</sup>

Bedingt durch die Covid-19-Pandemie wurde im Jahr 2020 ein Rückgang von Japans BIP verzeichnet. Da China der größte Außenhandelspartner Japans ist, hat sich die Krise auch schon früh in der Pandemie auf Japans Wirtschaft ausgewirkt. Im Folgejahr konnte sich Japan mit einem Wirtschaftswachstum von 2,4 % leicht erholen. Auch im Jahr 2022 wächst die Wirtschaft weiter, jedoch nicht so stark wie erwartet. Die Auswirkungen der Coronapandemie beeinflussen nach wie vor die inländische Konjunktur. Die Regierung von Premierminister Kishida versucht, die Auswirkungen durch fiskalische Maßnahmen abzumildern und eine wirtschaftliche Erholung von der Corona-Pandemie zu fördern. Im Geschäftsjahr 2022 wurde ein Rekordbudget in Höhe von 87 Mrd. US-\$ (rund 89,5 Mrd. Euro) genehmigt. Darüber hinaus wurde ein Hilfspaket im Wert von rund 8 Mrd. US-\$ (rund 8,2 Mrd. Euro) verabschiedet. Zudem verfügt die Regierung über Sonderbudgets, um langfristige Ziele wie die Digitalisierung und Dekarbonisierung der Wirtschaft voranzutreiben. Japan will bis 2050 klimaneutral sein. Dafür sind große Investitionen in Energieeffizienz, Smart Mobility, Smart Cities und eine Wasserstoffgesellschaft geplant. Außerdem will sich Japan widerstandsfähiger aufstellen. Hierfür wurde von der Regierung ein Ministerium für wirtschaftliche Sicherheit aufgestellt.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Auswärtiges Amt (2021) Botschaft von Japan in Deutschland (o. D.)

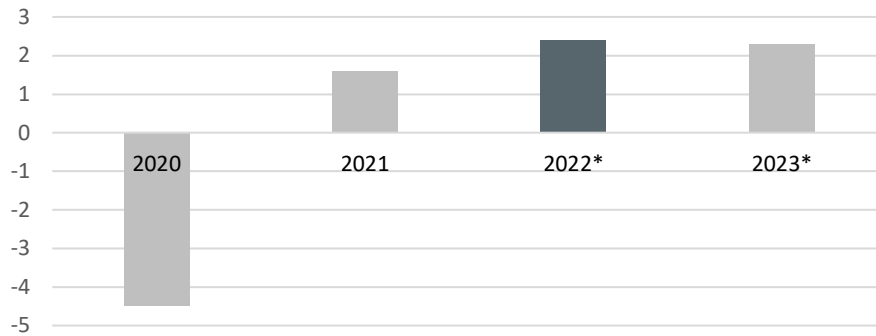
<sup>11</sup> GTAI (2022b)

<sup>12</sup> GTAI (2021b)

<sup>13</sup> Kölling (2020); Ziegler (2022)

<sup>14</sup> WKO (2022)

<sup>15</sup> GTAI (2022c)

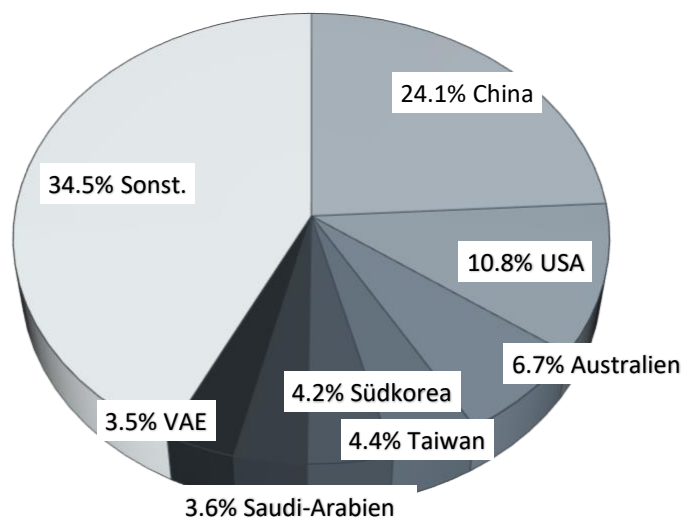


**Abbildung 2 Wirtschaftswachstum Japans (Veränderung in % real)**

Quelle: GTAI

Die Covid-19-Pandemie hat zwar die wirtschaftliche Entwicklung Japans zeitweise verlangsamt, andererseits aber zugleich den Druck zur Modernisierung der Strukturen erhöht. Digitalisierung und Dekarbonisierung sind Ziele, mit denen die Regierung die Wirtschaft und Gesellschaft wettbewerbsfähiger machen und nachhaltiger aufstellen will. Bis 2050 soll das Land klimaneutral werden. In einer Reihe von Bereichen sind umfangreiche Investitionen von öffentlicher und privater Seite zu erwarten. Dazu gehört es, die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur grundlegend zu modernisieren und den Energiemix auf nicht-fossile Quellen umzustellen. Um seine Technologie- und Exportstärke zu untermauern, will Japan seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weiter intensivieren, Start-ups fördern und die regulatorischen Rahmenbedingungen anpassen. Die Regierung will die Innovationskraft der Gesellschaft, der Kreativwirtschaft, des Finanzbereichs und insbesondere der Industrie anschieben. Zudem erwartet Japan 2022 eine Belebung des Zuflusses von ausländischen Direktinvestitionen (Foreign Direct Investment, FDI). Darauf zielt die Regierung strategisch ab. So sollen die Anreize für Investitionen erhöht werden, mit dem Ziel, die Wirtschaft zu digitalisieren, zu dekarbonisieren und zu deregulieren. Aus Deutschland kommt ein FDI-Vorhaben von Bosch. So hat Bosch im Februar 2022 angekündigt, umgerechnet mehr als 300 Mio. US-\$ (rund 309 Mio. Euro) in ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in Yokohama zu investieren. Das Public Private Partnership-Projekt soll bis Herbst 2024 fertig sein und sich mit Fragen der zukünftigen Mobilität befassen. Trotz Coronapandemie haben deutsche Unternehmen ihre FDI in Japan in den Jahren 2020 und 2021 erhöht. Allerdings sanken die zugeflossenen Direktinvestitionen auf dem Archipel 2021 insgesamt auf 27,3 Mrd. US-\$ (rund 28,1 Mrd. Euro). Damit schrumpften die japanischen FDI auf weniger als die Hälfte des Niveaus von 2020, so Zahlen der Japan External Trade Organization (JETRO). Dieser Rückgang in Japan stand im Gegensatz zur internationalen FDI-Entwicklung. Diese erholte sich 2021 deutlich.<sup>16</sup>

Die Ressourcenarmut Japans führt zu einer starken Importabhängigkeit des Landes. Jedoch kurbelt dies auch Innovationen sowie die Entwicklung neuer Technologien an. Zu den größten Lieferländern zählen China (24,5 %), USA (10,82 %) und Australien (6,7 %).

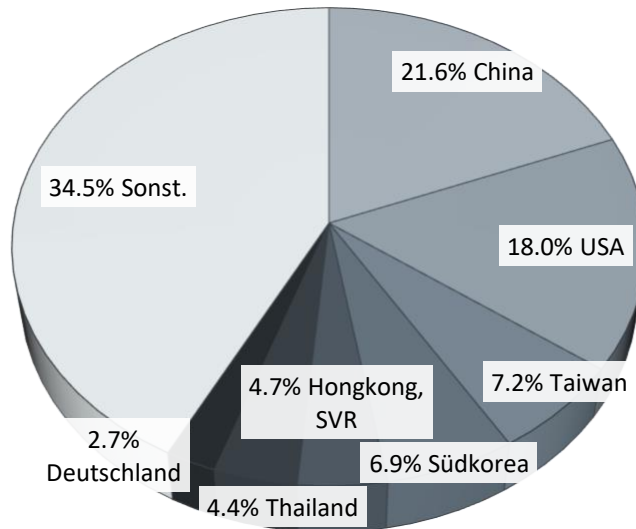


**Abbildung 3 Hauptlieferländer Japans 2021**

Quelle: GTAI

<sup>16</sup> GTAI (2022b)

China ist zudem das größte Abnehmerland (21,6%), gefolgt von den USA (18%) und Taiwan (7,2%). Deutschland belegt mit 2,7% Platz sieben.



**Abbildung 4 Hauptabnehmerländer Japans 2021**

Quelle: GTAI (2021b)

Gerade vor dem Hintergrund der Ukrainekrise ist aber der Druck auf Japans Außenhandelsbilanz durch die besonders hohe Abhängigkeit des Landes von Energieimporten groß. In den ersten vier Monaten 2022 betrug Japans Defizit 4,1 Bio. Yen, umgerechnet 29,3 Mrd. Euro (im Vergleichszeitraum 2021 erwirtschaftete Japan noch einen Überschuss von 691 Mrd. Yen – rund 4,9 Mrd. Euro). Der direkte Handel Japans mit den beiden Ländern ist überschaubar.<sup>17</sup>

**Tabelle 2 Anteile der russischen und ukrainischen Im- und Exporte am gesamten Außenhandel des Landes (Anteile in %)**

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021
Russland	1,4	1,5	1,5	1,3	1,4
Ukraine	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Quelle: Ministry of Finance über GTAI

Russland und die Ukraine sind wichtige Lieferanten von Palladium und Neongas. Beides benötigen japanische Kfz-Teileproduzenten und Chiphersteller. Russland liefert circa 40 % der japanischen Palladiumimporte und die Ukraine 70 % der Neongaseinfuhren. Rohstoffe und Mineralien sind Japans wichtigste Importgüter aus Russland. Sie machten 2021 ungefähr zwei Drittel der japanischen Einfuhren aus dem Nachbarland aus und lagen bei rund 14 Mrd. US-Dollar (umgerechnet rund 14,4 Mrd. Euro). Unter den Energierohstoffen steht an erster Stelle Flüssiggas (LNG), gefolgt von Kohle und Erdöl. Zudem liefern russische Unternehmen wichtige Nichteisenmetalle, unter anderem Nickel. In den bilateralen Handelsbeziehungen Japans mit der Ukraine stehen ebenfalls Rohstoffe an erster Stelle. Die Ukraine liefert insbesondere Eisenerz und Tabakwaren nach Japan. Die japanischen Exporte bestehen überwiegend aus Pkw und in kleinerem Maßstab aus Maschinen sowie optischen Geräten. Der Außenhandel ist jedoch insgesamt gering.<sup>18</sup>

Japan unterstützt die antirussischen Maßnahmen der G7-Länder im Ukrainekrieg. Gemäß dieser wurden Russland die Handelsprivilegien als Mitglied der Welthandelsorganisation entzogen. Zudem gibt es Sanktionen auf Exporte von Produkten, die Dual Use eingesetzt werden können, darunter Halbleiter. Die Zahl der japanischen Unternehmen, die ihre Aktivitäten mit und in Russland stoppen, ist nicht bekannt. Laut Pressemeldungen haben die größten Baumaschinenhersteller, wie Komatsu, ihre Lieferungen nach Russland sowohl aus Japan als auch aus anderen Produktionsstandorten eingestellt. Maschinenbauer unterbrechen ihre Geschäftsbeziehungen. So hat der größte Branchenproduzent DMG Mori seine Fertigung in Russland eingestellt. Andere Anbieter, die nicht in dem Land erzeugen, haben angekündigt, keine Maschinen oder Teile mehr in die

<sup>17</sup> WKO (2022)

<sup>18</sup> GTAI (2022a)

Russische Föderation zu liefern. Seit Ausbruch der kriegerischen Aktivitäten hat Japan die Finanztransaktionen mit der russischen Zentralbank eingeschränkt, die SWIFT-Isolierung eingeleitet und die Vermögen von sieben Geschäftsbanken eingefroren. Für eine Reihe von Mitgliedern der russischen Regierung sowie Oligarchen sind die in Japan befindlichen Vermögen eingefroren.<sup>19</sup>

**Tabelle 3 Warenhandel**

	2019	%	2020	%	2021	%
Einfuhr	721,1	-3,7	635,4	-11,9	770,5	21,3
Ausfuhr	705,7	-4,4	642,3	-9,1	757,1	18,1
Saldo	-15,4		5,9		-13,4	

(Mrd. US-\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

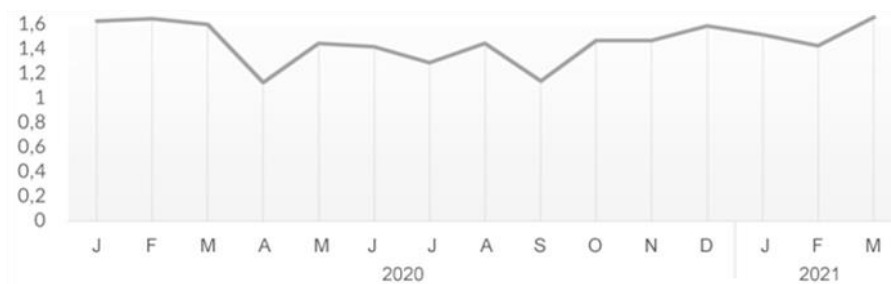
Quelle: GTAI

## 1.4 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Themen wie Klimaschutz, demographischer Wandel und Digitalisierung sind relevante Themen in Japan als auch in Deutschland. Zudem gelten beide Länder als Hightech-Nationen. Deshalb ist die Zusammenarbeit der beiden Länder vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) bedeutend. Sowohl die Fraunhofer-Gesellschaft als auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) haben eine Präsenz in Japan. Die Zusammenarbeit beider Länder im Forschungs- und Entwicklungsbereich reichen weit zurück: 1974 haben Japan und Deutschland ein Regierungsabkommen zur Zusammenarbeit auf wissenschaftlich-technologischem Gebiet (WTZ) beschlossen. Dabei waren die Bereiche Meeresforschung und -technologie, Lebenswissenschaften (biologische und medizinische Forschung und Technologie) sowie neue Umweltschutztechnologien miteingeschlossen. Wie für Deutschland sind in Japan die Branchen Kfz und ihre Zulieferer aber auch Chemie die wichtigsten Industriezweige. Daher liegt der Fokus der staatlich geförderten deutsch-japanischen Zusammenarbeit im Forschungsbereich bei Themen Batterien, Wasserstoff und dem autonomen Fahren.<sup>20</sup>

Als Exportpartner für deutsche Waren nimmt Japan bisher eine eher untergeordnete Rolle ein. In der Rangfolge deutscher Handelspartner belegt Japan nur den 20. Platz.<sup>21</sup> Doch aufgrund der großen Potentiale und nicht zuletzt durch die Aufhebung der gegenseitigen Handelsbeschränkungen stellt Japan einen attraktiven Handelspartner für deutsche Unternehmen dar. Auch auf japanischer Seite besteht großes Interesse an europäischen Qualitätsprodukten.<sup>22</sup> Japan ist nach China der wichtigste Importeur deutscher Produkte in Asien. Innerhalb der EU ist Deutschland der größte Abnehmer japanischer Exporte.<sup>23</sup>

Am 8. Dezember 2017 wurde der Abschluss der Verhandlungen über das Freihandels- und Investitionsschutzabkommen zwischen der EU und Japan verkündet. Das EU-Japan-Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA EU-Japan) bietet für EU-Unternehmen jeglicher Größe neue Chancen, nach Japan zu exportieren. Laut Europäischer Kommission ist es das umfänglichste bilaterale Freihandelsabkommen, das die EU je verhandelt hat. Durch das Handelsabkommen werden 99 % der Zölle zwischen der EU und Japan abgeschafft. Anfang 2019 trat das WPA EU-Japan schließlich in Kraft. In den ersten zehn Monaten stiegen die EU-Exporte nach Japan um 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr.<sup>24</sup>



**Abbildung 5 Monatliche deutsche Ausfuhren nach Japan während des 1. Jahres der Corona-Pandemie (Gesamtexporte in Mrd. Euro)**

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2021; Grafik: Deutscher Mittelstands-Bund (DMB)

<sup>19</sup> GTAI (2022a)

<sup>20</sup> GTAI (2021b)

<sup>21</sup> Destatis (2022)

<sup>22</sup> DMB (2021e)

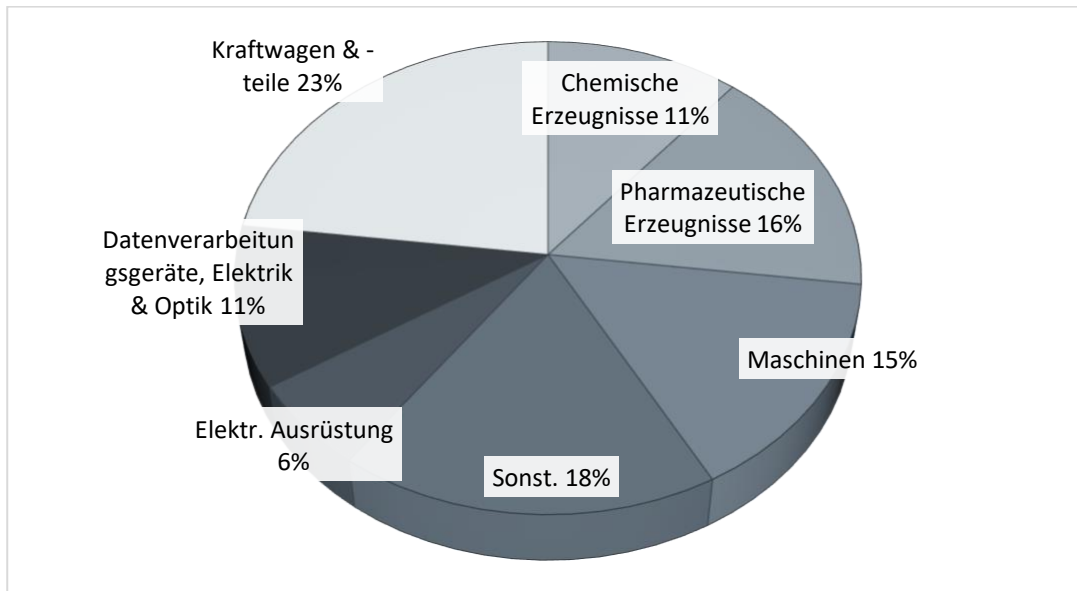
<sup>23</sup> DMB (2021a)

<sup>24</sup> European Commission (2022); DMB (2021e)



Die Pandemie hat aber auch ihre Spuren beim deutsch-japanischen Handel hinterlassen (-10,4% bei den Importen, -15,8% bei den Exporten). Das Jahr 2021 brachte eine Erholung. Deutsche Importe beliefen sich auf 23,5 Mrd. Euro (+9,5%), deutsche Exporte auf 18,42 Mrd. Euro (+4,8%).<sup>25</sup>

Bereits jetzt exportieren 12.480 deutsche Unternehmen nach Japan. Die Europäische Kommission beziffert die Arbeitsplätze in Deutschland, die durch EU-Exporte nach Japan gesichert werden auf 195.348. Unter den Exportunternehmen liegt der KMU-Anteil bei 75 %.<sup>26</sup>



**Abbildung 6 Hauptausführgüter von Deutschland nach Japan**

Quelle: DMB

Die wesentlichen Exportgüter deutscher Unternehmen nach Japan sind chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Kunststoffe, Maschinen, Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse sowie Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile. Durch das EU-Japan-Handelsabkommen sind auch für Kleinunternehmen die Exporttätigkeiten noch einfacher und kostengünstiger.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Auswärtiges Amt (2022)

<sup>26</sup> DMB (2021e)

<sup>27</sup> DMB (2021e)

## 1.5 SWOT-Analyse

Eine SWOT-Analyse Japans soll die Hauptargumente des ersten Kapitels noch einmal zusammenfassen sowie weitere Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken des japanischen Marktes aufzeigen.

**Tabelle 4 SWOT-Analyse Japan**

Strengths	Weaknesses
Hohe Forschungs- und Technologieintensität und qualifizierte Arbeitskräfte	Hohe Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffimporten
Hohe Kaufkraft	Geringe Internationalisierung von kleinen und mittelgroßen Firmen
Sehr gute Infrastruktur	Bürokratische Hürden
Verlässlichkeit der Geschäftsbeziehungen	Lange Entscheidungsprozesse
Opportunities	Threats
Abschluss neuer Freihandelsabkommen	Schrumpfende und schnell alternde Bevölkerung
Kooperation auf Drittmärkten	Relativ hohe Besteuerung und Wechselkursschwankungen
Digitale Transformation	Energieknappheit
Dekarbonisierung	Naturkatastrophen

Quelle: GTAI (2021)

Eine Analyse der Stärken und Schwächen der Absatzchancen in Japan zeigt auf, dass Japan ein interessanter Handelspartner für deutsche Unternehmen ist. Vor allem die Kaufkraft und Innovations- und Forschungsintensität machen Japan attraktiv.

Als Schwächen Japan gelten die hohe Importabhängigkeit sowie der in Kapitel 1.2 ausführlich diskutierte demographische Wandel und der daraus resultierende Mangel an Arbeitskräften. Außerdem sind vor allem kleine und mittelgroße Firmen in Japan kaum internationalisiert. Daraus ergeben sich Chancen für Japans Wirtschaft wie die Kooperationen auf Drittmärkten auszubauen und neue Freihandelsabkommen abzuschließen. So ergeben sich auch Gelegenheiten für Deutschland die Geschäftsbeziehungen mit Japan auszubauen.



## 2. Japans Maritime Wirtschaft

### 2.1 Marktüberblick Maritime Wirtschaft

Japan ist eine der größten Seemächte der Welt und die maritime Industrie in Japan ist eine der wichtigsten Triebfedern der Wirtschaft des Landes. Als Inselstaat, der aus vier Hauptinseln und fast 7.000 kleineren Inseln besteht, ist Japan in hohem Maße vom Meer abhängig. Das Land verfügt mit fast 30.000 Kilometern über eine der längsten Küstenlinien weltweit, entlang derer sich rund 1.000 Häfen verteilen, davon 102 große Häfen. Hiervon zählen u. a. Tokio, Osaka, Kobe, Imabari, Yokohama und Nagoya zu den rund 30 internationalen Hafenzentren. Dank seiner zuverlässigen und effizienten Schifffahrt, seiner fortschrittlichen Ingenieurskapazitäten und seiner erstklassigen maritimen Forschung ist Japan zudem einer der größten Seehändler der Welt. Der Sektor ist nach wie vor eine Wirtschaft mit hohen Kosten, aber die Ausgereiftheit und hohe Qualität der japanischen Werften haben ihren Status gesichert: Der Inselstaat gehört neben China und Korea zu den größten Schiffbaunationen der Welt. Nahezu jedes Frachtschiff, das für den Einsatz auf Ozeanen gebaut wird, stammt aus einem dieser drei Länder.<sup>28 29</sup>

Zwischen 2006 und 2010 nahm der Marktanteil der japanischen Werften sukzessiv ab, so dass sich Japan nach seiner vormaligen Weltmarktführerschaft auf dem dritten Platz hinter China und Korea fest etabliert hat. Derzeit werden etwa 15 bis 25 % der weltweiten Handelsflotte in Japan gebaut, während weitere Nationen nur eine untergeordnete Rolle spielen. So bauen westliche Länder heute fast ausschließlich Spezialschiffe (Yachten, Kreuzfahrtschiffe, Behördenfahrzeuge).

In den letzten Jahren sah sich die **Schiffbaubranche** mit einer schwachen Nachfrage nach neuen Schiffen und einem hohen, unverminderten Wettbewerbsdruck konfrontiert. Dementsprechend hat sich die maritime Industrie weiterentwickelt und ist neben dem traditionellen Schiffsbau in Nischensektoren und neue Bereiche vorgedrungen, wie z. B. innovative Technologien für den **Offshore-Einsatz** und Projekte zur Nutzung innovativer **erneuerbarer Energien**.

Daneben spielt vor allem die **Schifffahrt** eine bedeutende Rolle. Die Gesamteinnahmen aus dem Schiffstransport betragen im Jahr 2018 rund 3.232 Mrd. Yen (rund 23 Mrd. Euro). Der inländische Gütertransport wird zu 43,7 % über den Seeweg durchgeführt. Laut der Japanese Shipowners Association erfolgten im Jahr 2018 ganze 99,6 % aller japanischen Im- und Exporte über den Seeweg und 67 % davon auf Handelsschiffen japanischer Reedereien. Japan verfügt mit allen Schiffen, die sich im Besitz japanischer Reedereien befinden, über eine Kapazität von 224 Mio. Bruttotonnen und steht damit nach Griechenland auf dem zweiten Platz weltweit (2018).

Die größte Herausforderung für Japans maritimen Sektor ist die Überalterung der Arbeitskräfte. Trotz intensiver staatlicher Förderung entscheiden sich immer weniger junge Japaner und Japanerinnen für eine Karriere im Seeverkehr, so dass die meisten Mitarbeitende der japanischen Flotten aus dem Ausland kommen. Um die Qualität der Dienstleistungen zu gewährleisten, werden sie in Einrichtungen ausgebildet, die von den Unternehmen selbst kontrolliert werden.<sup>30 31</sup>

Japan hat sich national verpflichtet, bis 2050 im maritimen Sektor 50 % der Treibhausgase verglichen mit 2008 einzusparen. Darüber hinaus ist man sich in Japan bewusst, dass auch bei der International Maritime Organization (IMO) ähnliche Ziele diskutiert werden und in absehbarer Zeit Forderungen an Schifffahrtsunternehmen, aber auch Schiffbauunternehmen gestellt werden. Effiziente Schiffe, Energieeinsparkonzepte, alternative Kraftstoffe und Treibhausgasreduktionen sind daher in Japan aktuell sehr relevante Themenfelder. Japanische Firmen beobachten mit großem Interesse mögliche europäische Lösungswege und Technologien.

Die Bereitschaft internationaler Zusammenarbeit, die allgemein hohe Reputation des deutschen Mittelstands sowie das hohe Ansehen der Marke „Made in Germany“, begünstigen den Markteintritt deutscher KMU in Japan.

<sup>28</sup> UNCTAD: Handbuch Handelsflotte, 2019

<sup>29</sup> MLIT: Statistische Informationen, 2021

<sup>30</sup> UNCTAD: Handbuch Handelsflotte, 2019

<sup>31</sup> MLIT: Statistische Informationen, 2021

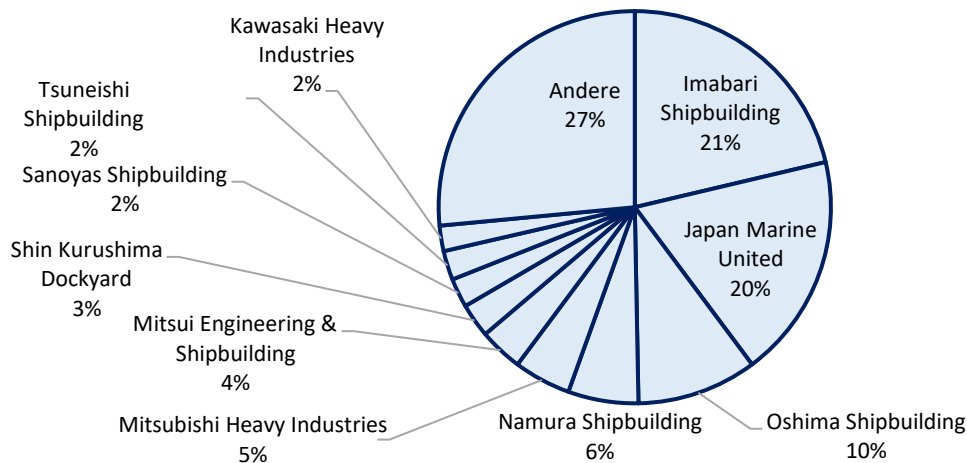
## 2.2 Schiffbau

### 2.2.1 Struktur der Schiffbauindustrie

Laut dem japanischen Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus (MLIT) umfasst die japanische Schiffbauindustrie rund 1.000 Unternehmen mit ca. 83.000 Mitarbeitenden. Dabei erwirtschafteten die 13 größten Schiffbauenden 2021 einen Umsatz in Höhe von rund **20 Bio. US-\$ (ca. 20,6 Bio. Euro)**. Unterteilt nach Schiffart, stellen japanische Schiffbauende rund 12 % der weltweit produzierten Containerschiffe und rund 14 % der weltweit produzierten Tanker her. Über die Hälfte der in Japan produzierten Schiffe werden exportiert. Japanische Schiffbauende sind im Bereich umweltfreundlicher Technologie stark vertreten und erwarten daher im Rahmen der 2020 in Kraft getretenen weltweiten Seeverkehrsvorschriften für Schwefeloxidemissionen eine verstärkte Auftragslage.

Die Aufträge für Schiffsneubauten in Japan haben im vergangenen Jahr deutlich zugenommen. Der von der Japan Ship Export Association bekannt gegebene **Rekord an neuen Schiffbauaufträgen** für 2021 lag bei 15,21 Mio. Bruttotonnen, etwa 2,1 Mal mehr als 2020, während das Auftragsvolumen seit 2015 zum ersten Mal seit sechs Jahren 15 Mio. Bruttotonnen überschritten hat. Die Wirtschaftstätigkeit, die aufgrund der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie stagnierte, hat sich wieder erholt und befindet sich auf dem Weg der Besserung.<sup>32</sup>

Der japanische Schiffbaumarkt ist zweigeteilt, wie Abbildung 7 aufzeigt: Auf der einen Seite bestimmen international wettbewerbsfähige **Großwerften und Schiffbauunternehmen**, die sich auf die Produktion bestimmter Schiffe konzentriert haben, die Schiffbaulandschaft. Dazu gehören z. B. Imabari Zōsen, Oshima Shipyards, Mitsubishi Heavy Industries oder Nihon Shipyard Co., Ltd. (NSY), der neue Zusammenschluss aus JMU und Imabari Shipbuilding. Der Koloss Oshima Shipyards baut beispielsweise 60 Bulk-Carrier bis zur Größe Post-Panamax pro Jahr. Das Lübecker Unternehmen Oldendorff Carriers ist ein regelmäßiger Kunde dieser großen Werft. Dem gegenüber stehen die **mittelständigen Werften**, die sich meist in Familienbesitz befinden und sich auf einen bestimmten Schiffstyp spezialisiert haben. Häufig sind dies Tanker für Öl, Kraftstoff, Chemikalien oder LNG.



**Abbildung 7 Aufschlüsselung des japanischen Schiffbaumarktes nach Produktionsvolumen**

Quelle: eigene Darstellung (basierend auf Daten der Shipbuilders' Association of Japan)

Der Vorteil eigentümergeführter Schiffbauunternehmen gegenüber Tochtergesellschaften oder Schiffbaupartnern von Schwerindustriekonzernen liegt in ihrem agileren Management durch kürzere Entscheidungswege, so wie etwa beim von der Higaki-Familie geführten größten Schiffbauenden Japans Imabari Zōsen. Investitionsentscheidungen werden Top-Down von der Unternehmensführung und vor dem Hintergrund langfristiger Ziele getroffen. Hoch dotierte Lebenszeitverträge sind im Gegensatz zu den Großkonzernen der allgemeinen Schwerindustrie bei den eigentümergeführten Unternehmen nicht üblich, wodurch der Personaleinsatz der Auftragslage angepasst werden kann. So gibt es bei den inhabergeführten Unternehmen meist eine langfristige Perspektive bei Investitions-, Entwicklungs- und Strategieentscheidungen, selbst wenn aus diesen Entscheidungen kurzfristig gesehen eine negative Bilanzsumme resultiert. Will ein Unternehmen sich z. B. in die Richtung alternativer Kraftstoffe entwickeln, muss dafür aber drei Jahre lang roten Zahlen schreiben, würde ein eigentümergeführtes

<sup>32</sup> Merkmal: Signs of a resurgence in Japanese shipbuilding? New orders received 2.1 times in 2021, towed by eco-friendly vessels, 2022

Schiffbauunternehmen dennoch so entscheiden, um danach besser aufgestellt zu sein. Bei nicht-inhabergeführten Unternehmen kann es manchmal schwerer sein, so zu entscheiden, da Zielvereinbarungen in den Arbeitsverträgen der Manager stehen, die solchen Aktionen entgegenstehen können.

Insgesamt lässt sich sagen, dass für den Inselstaat, der mit seinen schwierigen und manchmal problematischen Beziehungen zu seinen Nachbarländern zu kämpfen hat, die Aufrechterhaltung unabhängiger Schiffbaukapazitäten eine absolute Notwendigkeit ist. Japan ist bei den meisten seiner Rohstoffe auf Importe angewiesen, während es verarbeitete Produkte exportiert. Daher werden 99,6 % der Ein- und Ausfuhren über den Seeweg abgewickelt, während nur ein sehr geringer Anteil (0,4 %) auf den Luftverkehr entfällt. Insgesamt macht der Anteil der japanischen Handelsflotte etwa 8 % des Weltmarktes aus.<sup>33</sup>

### 2.2.2 Schiffreparatur und -wartung

Der Schiffbau und die Schiffsreparatur- und -wartungsdienste, die in Japan Hand in Hand gehen, machen jährlich mehr als 3 Mrd. US-\$ (rund 3,1 Mrd. Euro) aus.<sup>34</sup> Die Wartung von Schiffen und Schiffsausrüstungen vervollständigt das Dienstleistungsangebot der japanischen Schifffahrtsunternehmen. Die Arten von Dienstleistungen, die verschiedene Unternehmen für die Reparatur und Wartung von Schiffen in Japan anbieten, sind recht umfangreich.

Dazu gehören die folgenden:<sup>35</sup>

- Karosserie-Reparaturdienste
- Docking-Dienste
- Strahlen
- Anstricharbeiten
- Stahlbauarbeiten
- Reparatur von Maschinen und Rohrleitungen
- elektrische und elektronische Reparaturdienste
- Lager- und Hafendienste

Jede der oben genannten Dienstleistungen umfasst weitere Unterkategorien von Dienstleistungen, welche die Tätigkeiten von Reparatur- und Wartungsunternehmen in Japan ergänzen. Es ist auch üblich, dass japanische Unternehmen im maritimen Sektor Umbau- und Überholungsdienste anbieten.<sup>36</sup>

In Japan unterliegen Unternehmen, die Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reparatur und Wartung von Schiffen anbieten, keinen sehr strengen Anforderungen oder Lizenzen. Trotzdem sind sie verpflichtet, Fachpersonal wie Ingenieure und Ingenieurinnen und andere qualifizierte Personen, z. B. Schweißende, einzustellen, welche die Sicherheit der reparierten Schiffe gewährleisten können. Sie haben auch die Möglichkeit, Arbeitnehmende für die im Unternehmen verfügbaren Stellen auszubilden.<sup>37</sup>

Wie bereits erwähnt, ist Japan eine der größten Seemächte der Welt. Es ist jedoch der Maschinensektor, der das Land auf einem so hohen Leistungsniveau hält. Die großen Unternehmen der Welt arbeiten mit einheimischen Unternehmen zusammen und kaufen Ausrüstungen von maritimen Unternehmen in Japan. Die meisten Unternehmen bieten nicht nur Reparatur- und Wartungsdienste an, sondern sind auch im Schiffbau tätig.<sup>38</sup>

### 2.2.3 Wettbewerb mit China und Südkorea

Von einem Rückbau von Produktionskapazitäten in Japan als Reaktion auf die Phasen schwacher Auftragslage in der Vergangenheit, hat besonders der Schiffbau in China und Südkorea profitiert. Japan verlor an Humankapital: So wurden Ingenieure/-innen sowie Schiffbautechniker/-innen in Südkorea und China eingestellt, nachdem sie aus japanischen Unternehmen entlassen wurden.<sup>39</sup> Außerdem sind China und Südkorea durch staatliche Unterstützung der Schiffbauindustrie extrem wettbewerbsfähig in der Preisgestaltung sowie Forschung und Entwicklung. Die Preise in der chinesischen Schiffbauindustrie sind z. B. in der Regel 10 bis 15 % niedriger als in der japanischen.<sup>40</sup> Die südkoreanische Regierung unterstützt die Industrie intensiv – ein Beispiel hierfür sind die rund 10 Mrd. Euro Hilfen für die durch Missmanagement in Schiefelage geratene Daewoo Shipbuilding & Marine Corporation. Die japanische Regierung verzichtet dagegen auf derartige Unterstützung, da sie den Standpunkt vertritt, dass diese Maßnahmen gegen WTO-Regeln verstoßen – unter anderem aufgrund unerlaubter Kaufunterstützung für neue Schiffe mit öffentlich-privaten Mitteln.<sup>41</sup>

33 Shipbuilders' Association of Japan: Future visions of Japanese maritime industries, 2021

34 Company Formation Japan: Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, 2018

35 Company Formation Japan: Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, 2018

36 Company Formation Japan: Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, 2018

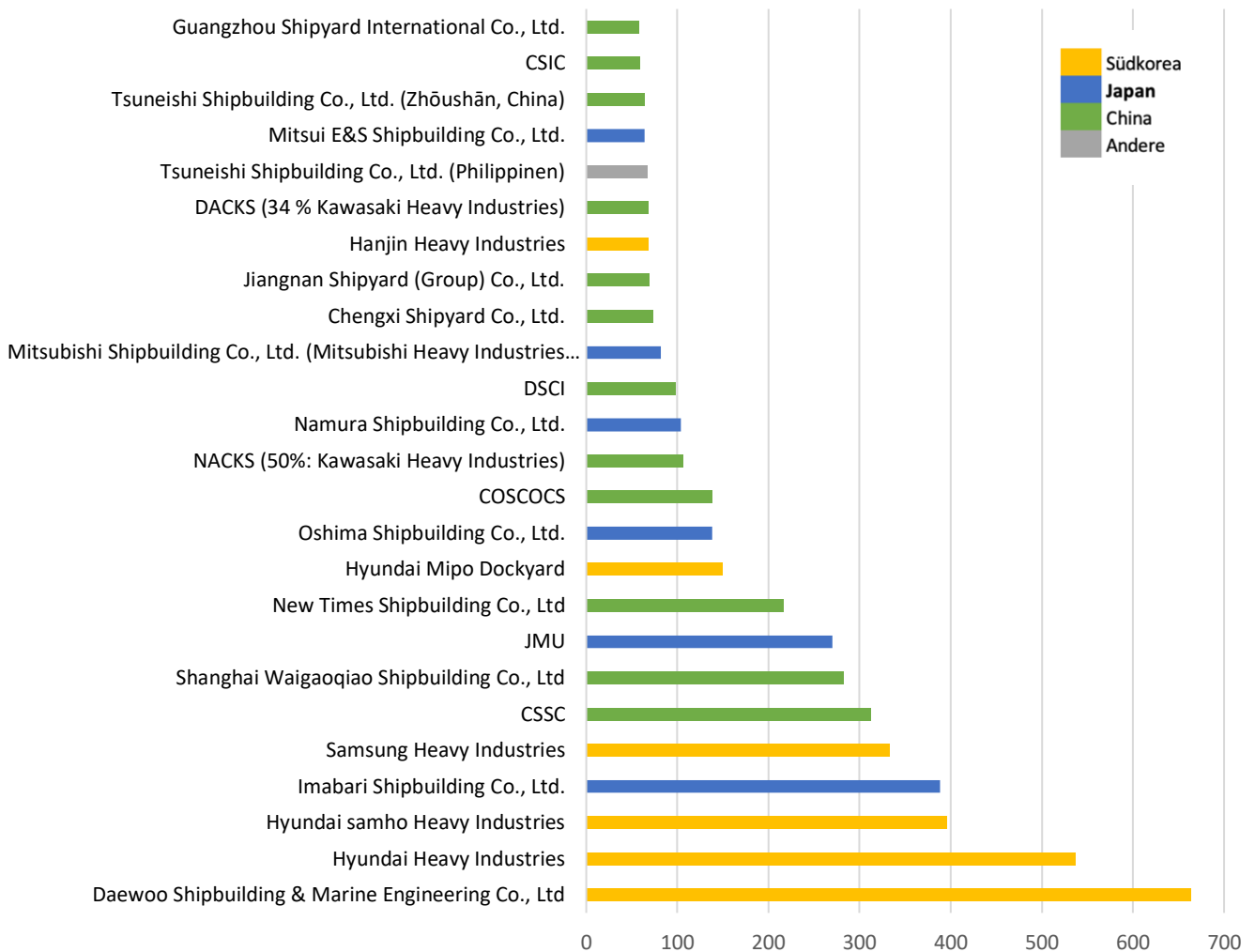
37 Company Formation Japan: Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, 2018

38 Company Formation Japan: Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, 2018

39 Toyo Keizai: Maritime Wirtschaft, 2020

40 Nikkei: [Die von der Regierung unterstützte chinesische Schiffbauindustrie sieht sich starker Konkurrenz durch südkoreanische Unternehmen ausgesetzt, 2020](#)

41 Nikkei: [Südkoreas Unterstützung für den Schiffbau, Japan behauptet WTO-Verletzungen, fordert Gespräche, 2020](#)



**Abbildung 8 Schiffsbauten nach Schiffbauunternehmen und Herkunft (2019)**

Quelle: eigene Darstellung angelehnt an AHK Japan nach MLIT (2020)<sup>42 43</sup>

Die Rangliste der weltweit größten Schiffbauunternehmen nach Schiffsfertigstellungen im Jahr 2019 umfasst 12 chinesische, 6 südkoreanische sowie 6 japanische Unternehmen.

Das führende japanische Unternehmen, Imabari Zōsen, erscheint auf Platz 4 – hinter den koreanischen Unternehmen Daewoo Shipbuilding, Hyundai Heavy Industries und Hyundai Sambo Heavy Industries (siehe Abbildung 8). Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Kawasaki Heavy Industries mit 50 % bzw. 34 % an den chinesischen Schiffbauendenn NACKS (Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd.) und DACKS (Dalian COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd.) beteiligt ist und Tsuneishi Shipbuilding auf den Philippinen und in China zu Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd. aus Japan gehört.<sup>44 45</sup>

#### 2.2.4 Projekte und Zukunftsthemen

Während sich die emissionsarme oder emissionsfreie Schifffahrt vor der Covid-19-Pandemie gerade erst langsam entwickelt hat, ist diese mittlerweile zu einem dominierenden Thema in Japan – und weltweit – geworden. In der Schiffbauindustrie steht eine Zeitenwende bevor – insbesondere in Japan. Fast jede Pressemitteilung in dem Sektor dreht sich um alternative Kraftstoffe, neue Schiffskonzepte, emissionsfreie oder autonome Schifffahrt. Japan hat zumindest auf einer planerischen, intellektuellen Ebene erkannt, dass dieser anstehende Technologiesprung die einzige Chance ist, in den kommenden Jahren nicht an Bedeutungslosigkeit zu versinken und von der Konkurrenz überholt zu werden. Daher werden diese neuen Technologien sowie

<sup>42</sup> MLIT: Aktueller Stand und Probleme in der Schiffbauindustrie, 2020

<sup>43</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>44</sup> MLIT: Aktueller Stand und Probleme in der Schiffbauindustrie, 2020

<sup>45</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

die Forschungsaktivitäten vehement von staatlicher Seite gefördert. Große Konzerne kooperieren mit teils schiffbaufremden Firmen (z. B. Batterieherstellern), um neue Schiffskonzepte zu entwerfen. Ganz neue Bedarfe entstehen (z. B. CO<sub>2</sub>-Frachter), dessen Entwicklung sich japanische Werften zum Ziel gesetzt haben. Mit vielen dieser Initiativen ist Japan ein typischer First-Mover. Daher lässt sich bei einigen Projekten heute noch nicht sagen, ob sich der internationale Markt auf die jeweilige Technologie einstellen wird. Neben diesem essentiellen Zukunftsthema stehen im Fokus des japanischen Schiffbaus aktuell außerdem die Automatisierung und Robotik, während einige andere Teile, wie der Propeller, nach wie vor von Technikern und -innen bedient werden. Die Automatisierung der Schifffahrtsindustrie zum Nutzen der Menschen und der Wirtschaft bleibt ein zentrales Thema, wenn es um die Zukunft der japanischen Schiffbauindustrie geht. So wird die Industrie durch Projekte wie „MEGURI2040“ gefördert.<sup>46 47 48</sup>

MEGURI2040 ist ein Projekt zur vollautonomen Schiffsnavigation, das von der japanischen Nippon Foundation im Februar 2020 durch die Unterstützung von fünf Konsortien ins Leben gerufen wurde. Anfang 2022 wurden, u. a. mit der Autofähre SOLEIL, Demonstrationstests der Technologie auf der Iyonada-See im Norden der japanischen Insel Kyushu durchgeführt. Die circa 240 Kilometer lange Strecke von Shinmoji in Nord-Kyushu nach Iyonada dauerte bei einer Höchstgeschwindigkeit von 26 Knoten etwa 7 Stunden. Beteiligt an dem Demonstrationstest waren neben der Nippon Foundation das zur Mitsubishi Heavy Industries Group gehörende Unternehmen Mitsubishi Shipbuilding Co., Ltd. und Shin Nihonkai Ferry Co., Ltd. Die Mitsubishi Shipbuilding Co. Ltd. mit ihrer Erfahrung in der Entwicklung von Navigationsunterstützungssystemen, die Automatisierung und Einsparungen bei der Besatzung ermöglichen, war für die Integration des gesamten Systems verantwortlich. Die Shin Nihonkai Ferry Co. Ltd. war für die Festlegung der Systemanforderungen an das Schiff und die Durchführung des Demonstrationstests zuständig.<sup>49</sup>

Dabei wurde erfolgreich das **weltweit erste vollständig autonome Navigationssystem auf einer 222 Meter langen Fähre mit autonomem An- und Ablegen** im Hafen unter Verwendung von Dreh- und Umkehrbewegungen und einer Hochgeschwindigkeitsnavigation von bis zu 26 Knoten (ca. 50 km/h) demonstriert (siehe Abbildung 9). Das fortschrittliche vollautonome Betriebssystem verfügt über weitere neue Technologien, darunter Sensoren zur Erkennung anderer Schiffe mit Hilfe von Infrarotkameras, eine automatische Ausweichfunktion, ein automatisches System zum An- und Ablegen im Hafen, das Dreh- und Wendebewegungen ausführen kann, die selbst für bemannte Schiffe schwierig sind, sowie ein Fernüberwachungssystem für den Motor und ein hochentwickeltes Cybersicherheitssystem. Diese Fortschritte in der vollautonomen Schiffsnavigation werden als bedeutender Schritt in Richtung einer sichereren und effizienteren Küstenschifffahrt angesehen.<sup>50</sup>



**Abbildung 9 Die Fähre SOLEIL während des Demonstrationstests für vollautonome Schiffsnavigationssysteme**

Quelle: The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022<sup>51</sup>

Die Forschung und Entwicklung im Bereich der vollautonomen Schiffsnavigation soll sich mit maritimen Themen wie Besatzungsmangel und Unfallverhütung befassen. So soll die Technologie dazu beitragen, Probleme in der Küstenschifffahrt zu lösen, wie z. B. die Verbesserung der Sicherheit, die Einsparung von Arbeitskräften der Besatzung und die Senkung der Kosten. Es wird erwartet, dass sich dies auch zu einer „Zukunftsindustrie“ entwickelt, mit der Japan der Welt seine fortschrittlichen Technologien in Bereichen wie Informations- und Kommunikationstechnologie, künstliche Intelligenz und

<sup>46</sup> [Japan Maritime Public Relations Center: How do you make a ship?, 2022](#)

<sup>47</sup> [Japan Maritime Public Relations Center: Japanese Maritime Transportation, Shipping now, 2021-22](#)

<sup>48</sup> [Shipbuilders' Association of Japan: Future visions of Japanese maritime industries, 2021](#)

<sup>49</sup> [The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022](#)

<sup>50</sup> [The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022](#)

<sup>51</sup> [The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022](#)



Bildanalysetechnik demonstrieren kann.<sup>52</sup> Das US-Marktforschungsunternehmen Credence Research Analysis prognostiziert, dass der Markt für automatisierte Schiffe (die Summe aus Schiffbau, Schiffsausrüstung, Schifffahrtsdienstleistungen usw.) bis 2025 auf etwa 70 Mrd. Euro und damit auf das 25-fache seiner Größe im Jahr 2018 anwachsen wird.<sup>53</sup> Dieses extreme Wachstum muss jedoch leicht relativiert werden, da der Markt 2018 gerade erst entstanden ist.

Eine der größten Herausforderungen für die vollautomatisierte Schifffahrt ist die Fehlervorhersage. Außerdem werden verbesserte Motorüberwachungstechnologien entwickelt und getestet. Im Rahmen des Projekts werden auch verschiedene andere Technologien entwickelt, die für die Förderung der vollautonomen Navigation unerlässlich sind, darunter Plattformen für die fortgeschrittene Datensicherheit zum Schutz der für die Überwachung und Unterstützung an Land verwendeten Navigationsdaten.<sup>54</sup>

### 2.2.5 Nachhaltiger Schiffbau

Neben der Robotik sind weitere wichtige Themen Nachhaltigkeit und „grüner“ Schiffbau. Japan ist in hohem Maße von seinen maritimen Aktivitäten abhängig und daher bestrebt, im Rahmen der von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO aufgestellten Regeln eine kombinierte Wirtschafts- und Umweltpolitik zu betreiben. Das Land hat in hohem Maße in neue Technologien investiert, die es der Branche ermöglichen, sich weiterzuentwickeln und neue Märkte zu erschließen. Intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich der umweltfreundlichen Technologien dienen der Verbesserung der Energieeffizienz, der Entwicklung von mit Flüssiggas (LNG) betriebenen Schiffen, der Minimierung gefährlicher Stoffe an Bord und der Entwicklung von Gashydratpellet-Transportschiffen (NGHP-Transportschiffen).<sup>55</sup>

In diesem Zusammenhang hat die Firma NYK Line ein neues **emissionsfreies Konzeptschiff** mit dem Ziel der Treibhausgasreduzierung und der Dekarbonisierung entwickelt: das NYK Super Eco Ship 2050. In Zusammenarbeit mit MTI, der maritimen Forschungs- und Entwicklungsabteilung von NYK, und Elomatic, einem Ingenieur- und Beratungsunternehmen mit Sitz in Finnland wurde dabei u. a. auf die Umgestaltung und Gewichtsreduzierung des Schiffsrumpfes sowie auf Energieeinsparung und Digitalisierung geachtet.<sup>56</sup>

Auch im Bereich **LNG-betriebener Schiffe** ist NYK schon seit längerem aktiv: Im Oktober 2011 gründete die NYK Group ihr Fuel Project Team (aktueller Name: Clean Fuel Business Team of Green Business Group), um die Durchführbarkeit einer Kraftstoffumstellung und die Entwicklung der entsprechenden Technologie zu erforschen. Im August 2015 wurde der erste einheimische LNG-betriebene Schlepper fertiggestellt, und 2016 wurden zwei mit zwei Kraftstoffen betriebene reine LNG-Automobil- und Lkw-Transportschiffe (PCTCs) fertiggestellt, eine Weltneuheit. Im Oktober 2020 wurde auch ein großer LNG-betriebener PCTC "Sakura Leader" fertiggestellt, der zweite große LNG-betriebene PCTC wird 2022 und der weltweit erste große LNG-betriebene Kohlefrachter 2023 fertiggestellt.<sup>57</sup>

Das LNG-Bunkerungsgeschäft, das aus einer Zusammenarbeit mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., JERA Co. Inc. und Toyota Tsusho Corporation hervorgegangen ist, führte im Oktober 2020 zur Inbetriebnahme des ersten japanischen **LNG-Bunkerungsschiffs**. Um die gesamte japanische Handelsflotte zu ersetzen, müssen bis 2050 schätzungsweise 100 emissionsfreie Schiffe pro Jahr gebaut werden, was jährliche Investitionen in Höhe von 10 Mrd. US-\$ (rund 10,3 Mrd. Euro) erfordert.<sup>58</sup>

Neben LNG-betriebenen Schiffen strebt Japan auch die Dekarbonisierung durch den Einsatz von **windgetriebenen Antriebsvorrichtungen** (hauptsächlich Hard Sails) an. Die Technologie wird aktuell in Japan sehr aktiv gefördert und thematisiert und die damit ausgerüsteten Schiffe werden voraussichtlich ab 2022 in Betrieb genommen. Die Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch den Einsatz von LNG und Schiffen mit geringer Geschwindigkeit **um 86 % zu reduzieren**.<sup>59</sup> Durch diese kohlendioxidreduzierten Schiffe wird sie von den Schifffahrtsunternehmen verlangen, dass diese neuen umweltfreundlicheren Schiffe bis 2023 das CII-Rating für Energieeffizienz erreichen und die alten ineffizienten Schiffe ersetzen.<sup>60</sup> Allgemein experimentiert Japan mit den verschiedensten Antriebsarten, um seine Nachhaltigkeitsziele zu erreichen – so auch mit Ammoniak. Es könnte sein, dass sich die Antriebsart am Ende nicht durchsetzt, da Ammoniak sehr giftig ist – Japan probiert sich trotzdem daran aus, um herauszufinden, was funktioniert und was nicht – außergewöhnlich für die eigentlich konservative Kultur.

Darüber hinaus soll der Transportsektor Technologieentwicklungs- und Demonstrationsprojekte für fortschrittliche **Energiesparmaßnahmen** und die Verbesserung der Effizienz des Verteilungsbetriebs einleiten. Dazu gehört auch der Seeverkehr, der nach dem Automobilsektor den zweithöchsten Energieverbrauch hat. Es sollen wirksame

<sup>52</sup> [The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022](#)

<sup>53</sup> [Nikkei: Automatisierte Abläufe, ein Markt mit 8 Billionen Dollar, 2020](#)

<sup>54</sup> [The Nippon Foundation: MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, 2022](#)

<sup>55</sup> [OECD: Workshop on Green Growth in Shipbuilding, 2022](#)

<sup>56</sup> [NYK Line: NYK Super Eco Ship, 2022](#)

<sup>57</sup> [NYK Line: Environmental Flagship, 2020](#)

<sup>58</sup> [Japan Maritime Public Relations Center: Japanese Maritime Transportation, Shipping now, 2021-22](#)

<sup>59</sup> [The Japanese Shipowners' Association: Japanese shipping industry: The Challenge of 2050 Net Zero GHG, 2021](#)

<sup>60</sup> [METI: Green Growth Strategy Through Achieving Carbon Neutrality in 2050, 2021](#)

Energiesparmaßnahmen verbreitet werden, z. B. durch die Einrichtung eines Bewertungssystems für Energiesparmaßnahmen von Küstenschiffahrtsunternehmen.<sup>61</sup>

Die japanische Regierung hat konkrete Ziele für ihre künftigen emissionsfreien Schiffe. Sie möchte den mit **Wasserstoff** betriebenen Schiffen auf kurzen Strecken und kleineren Schiffen den Vorzug geben. Im Jahr 2021 haben japanische Unternehmen und Regierungsstellen damit begonnen, diese Technologien für Langstrecken- und größere Schiffe zu entwickeln. Ein neues Ziel ist der **kommerzielle Betrieb von emissionsfreien Schiffen** bis 2028.<sup>62</sup>

### 2.2.6 Marktchancen für deutsche Unternehmen

Die Marktchancen für deutsche Unternehmen sind entsprechend der Schiffbau­landschaft zweigeteilt zu betrachten: Die großen Schiffbau­firmen, wie z. B. Oshima Shipyards suchen naturgemäß ständig nach neuen Innovationen. Innovationen, die einen bestimmten Prozess verbessern oder beschleunigen, sodass die durchschnittliche Anzahl fertiger Schiffe, die das Dock verlässt, erhöht werden kann, sind von höchstem Interesse. Japans große Schiffbau­firmen verfügen in der Regel über eine F&E Abteilung, die innovativer Technik gegenüber sehr offen ist, sich über diese informiert und auf Anwendbarkeit prüft. Insgesamt sind die Unterschiede hinsichtlich Technik und Innovation zwischen japanischen Großwerften und vergleichbaren westlichen Firmen eher gering ausgeprägt. Um die eigenen Fähigkeiten und Technologien weiterzuentwickeln, setzen die Großunternehmen der japanischen maritimen Wirtschaft vor allem auf der Forschungsebene auf internationale Kooperationen und Partnerschaften.

Kleine und mittelständische Unternehmen pflegen einen geringeren Informations- und Innovationsaustausch mit dem Ausland, als dies bei den großen Firmen der Fall ist. Mangelnde englische Sprachkenntnisse sind oftmals ein entscheidendes Hemmnis. Selbst junge Ingenieure und Ingenieurinnen bringen oft nur sporadische Sprachkenntnisse mit. Weiterhin kann man beobachten, dass sich viele kleine Unternehmen an bewährten Methoden orientieren. Neue Technologien werden nur zögerlich ausprobiert, da man das Risiko scheut. Dies führt dazu, dass es bei den kleinen und mittelständischen Werften teils erheblichen Aufholbedarf gibt. Deutsche Produkte, Dienstleistungen und Prozesse können zu einer erheblichen Qualitätssteigerung, Kosten- oder Zeitersparnis führen.

Aufgrund der sprachlichen Hürden, der eingeschränkten Risikobereitschaft und einigen kulturellen Unterschieden, ist es relativ schwierig, bei mittelständischen Schiffbau­unternehmen einen Markteintritt zu erreichen. Überzeugt man jedoch einige „Zugpferde“ (z. B. deren Verband CAJS oder ClassNK), so ist es durchaus möglich, dass man mit einem Schlag eine sehr große Kundengruppe gewinnt.

Deutsche Ingenieurskunst ist in Japan und auch im japanischen Schiffbau sehr hoch angesehen. Das große Ziel der meisten Werften ist es, sich gegen die starke Konkurrenz aus China und Korea zu behaupten. Deutsche Zulieferunternehmen werden als verlässliche, faire und leistungsstarke Partner in diesem schwierigen Wettbewerb gesehen, welche die eigene Marktposition verbessern können.

## 2.3 Schifffahrt

### 2.3.1 Branchenstruktur und Umsatz

Durch die Ressourcenknappheit Japans auf der einen Seite und die Bedeutung als Industriestandort und Konsummarkt sowie die Insellage auf der anderen Seite, spielt die kommerzielle Seeschifffahrt eine herausragende Rolle für das Land. Die Gewährleistung eines zuverlässigen Betriebs der japanischen Handelsflotte, stabiler Seehandelswege und einer sicheren Seeschifffahrt ist daher auch volkswirtschaftlich von großer Bedeutung für das Land. Die Größe der Schifffahrtsbranche in den Jahren 2020-2021 (bezogen auf den Gesamtumsatz der 17 wichtigsten erfassten Unternehmen) beträgt 3.735,1 Mrd. Yen (rund 26,6 Mrd. Euro).<sup>63</sup>

Neben dem Schiffbau ist Japan auch Heimat zahlreicher Schifffahrtsunternehmen. Nippon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) und K-Line sind die drei größten Unternehmen dieser Branche in Japan. Alle drei Unternehmen haben sich in der **Bedienung internationaler Frachtmärkte** zu dem Ocean Network Express (ONE) **zusammengeschlossen**. In der Region um Imabari existieren außerdem zahlreiche mittelständische Schifffahrtsunternehmen, die vor allem in Asien operieren.

Die historischen Trends in der Schifffahrtsbranche zeigen einen Abwärtstrend zwischen 2017 und 2020. Alle fünf großen Unternehmen haben für das Jahr 2021 zusammen einen **Umsatzrückgang** gemeldet. Im März 2021 meldete NYK einen Umsatz von 1.608,4 Mrd. Yen (rund 11,5 Mrd. Euro), was einem Rückgang von 3,6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht; MOL einen Rückgang von 14,2 % auf 991,4 Mrd. Yen (rund 7,1 Mrd. Euro); Kawasaki Kisen einen Rückgang von 14,9 % auf 625,4 Mrd. Yen (rund 4,4 Mrd. Euro); NS United Shipping einen Rückgang von 6,7 % auf 138,4 Mrd. Yen (rund 98 Mrd. Euro); und Iino

<sup>61</sup> METI: Cabinet Decision on the New Strategic Energy Plan, 2018

<sup>62</sup> METI: Green Growth Strategy Through Achieving Carbon Neutrality in 2050, 2021

<sup>63</sup> Gyokai Search: Shipping Industry, 2021

Kaiun einen Rückgang von 0,3 % auf 88,9 Mrd. Yen (rund 0,6 Mrd. Euro). Im Allgemeinen haben die Schifffahrtsunternehmen unterschiedliche Stärken und Schwächen, je nachdem, ob es sich um ein inländisches oder ausländisches Schiff handelt, und jedes Unternehmen wird in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die großen Schifffahrtsunternehmen in Japan erwirtschaften den Großteil ihrer Einnahmen mit Massengutfrachtern, Autotransportern, LNG-Transportern und Öltransportern.<sup>64 65 66</sup>

Um die Risiken auszugleichen, verfügen die drei großen japanischen Betreiber über **gemischte Flotten aus verschiedenen Containern, Frachtschiffen und Tankern**. Spezialisierte Tochtergesellschaften besetzen die Märkte für Kühlschiffe und Fähren. Sie sind auch in der Kreuzschifffahrt vertreten. Zum 31. März 2021 ist NYK Line (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) mit einem Vermögen von 2,1 Bio. japanischen Yen (ca. 14,9 Mrd. Euro) die führende Reederei in Japan. Darüber hinaus stellt die gemeinsame Zusammenarbeit der drei großen Schifffahrtsgesellschaften MOL (Mitsui OSK Lines), „K“ Line (Kawasaki Kisen Kaisha) und NYK Line unter dem Namen „Ocean Network Express“ (ONE) die sechstgrößte Flotte der Welt und die größte Containerschifffahrtsallianz weltweit dar.<sup>67 68</sup>

Zu den namenhaften japanischen Reedereien zählen:

- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
- Mitsui OSK Lines
- „K“ Line (Kawasaki Kisen Kaisha)
- NS United Kaiun Kaisha, Ltd.
- Iino-Linien

### 2.3.2 Internationale Schifffahrt

Jährlich werden große Mengen an Rohstoffen wie Erdöl, Eisen, Bauxit oder Nahrungsmittel nach Japan importiert, sowie verarbeitete Waren, beispielsweise aus dem Automobilsektor, exportiert. Laut der Japanese Shipowners Association erfolgten im Jahr 2018 ganze **99,6 % dieser Im- und Exporte über den Seeweg** und 67 % davon auf Handelsschiffen japanischer Reedereien. Mit 224 Mio. Bruttotonnen steht Japan nach Griechenland mit der Gesamtheit der Kapazität der Schiffe, die sich im Besitz japanischer Reedereien befinden, auf dem zweiten Platz weltweit (2018). Die Gesamteinnahmen aus dem Schifftransport betragen im Jahr 2018 rund 3.232 Mrd. Yen (ca. 29,9 Mrd. Euro). Der inländische Gütertransport wird zu 43,7% über den Seeweg durchgeführt.

Was die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der EU und Japan speziell in der Schifffahrtsbranche betrifft, so machte die EU 6,3 % des japanischen Seehandelsvolumens im Jahr 2020 aus und lag damit weit hinter den Vereinigten Staaten, deren Anteil fast doppelt so groß war. Europa könnte diese Lücke jedoch schließen, da die Handelsschifffahrt weiterhin vom jüngsten Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) zwischen der EU und Japan profitieren wird, das auf die Beseitigung von Zöllen und Handelsschranken abzielt.<sup>69</sup>

### 2.3.3 Ausblick

Die Aussichten für die Schifffahrtsbranche bleiben ungewiss. Die weltweite Ausbreitung des Covid-19-Virus gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, und die Abhängigkeit der Schifffahrtsbranche vom Welthandel macht die Situation unberechenbar. Neben der niedrigen Gewinnquote und der rückläufigen Wachstumsrate muss die Schifffahrtsbranche neue Wege finden, um eine weitere Luftverschmutzung und globale Erwärmung durch die Verwendung von Kraftstoffen auf Erdölbasis zu vermeiden. Solange keine weitere Regulierung durchgesetzt werden kann, bleibt der Anstieg des Rohölpreises besorgniserregend und birgt ein ernsthaftes Risiko von Kostensteigerungen. Auch der Personalmangel und die Überalterung der Bevölkerung gehören zu den Hauptproblemen der Schifffahrtsbranche.<sup>70</sup>

Der Trend geht daher in die Richtung emissionsfreier, batteriebetriebener Schifffahrt: Diverse japanische Schiffbauunternehmen interessieren sich für Batterietechnik und weitere Fragen rund um das Thema elektrisch betriebener Schiffe. Gerade in Japan, wo es durch die vielen Inseln einen regen Fährverkehr gibt, wären batteriebetriebene Schiffe eine heute schon realistische Option. Japan sieht diesen Markt als strategisch ausgesprochen wichtig. Gerade große Schiffbauunternehmen wie Kawasaki Heavy Industries investieren enorm in derartige Technologie und sind weiterhin auf der Suche nach europäischen Partnern.

Ähnlich der Expansion der LNG-Schifffahrt im Zuge des gestiegenen LNG-Bedarfs in Japan könnte sich angesichts Japans ambitionierter Wasserstoffenergie-Strategie künftig auch die Flüssigwasserstofftanker-Schifffahrt entwickeln. Im Dezember 2019 fand in der Werft von Kawasaki Heavy Industries in Kobe der Stapellauf des weltweit ersten Flüssigwasserstofftankers statt. Er transportiert zunächst im Testbetrieb aus australischer Kohle hergestellten Wasserstoff nach Japan. Die

<sup>64</sup> Japan Maritime Public Relations Center: Japanese Maritime Transportation, Shipping now, 2021-22

<sup>65</sup> Gyokai Search: Shipping Industry, 2021

<sup>66</sup> Gyokai Search: What are the challenges and problems of the shipping industry?, 2021

<sup>67</sup> NYK Line: Financial Indicators, 2021

<sup>68</sup> Ship Technology: The world's biggest shipping companies in 2020, 2020

<sup>69</sup> European Commission: EU-Japan trade bounces back to pre-pandemic levels, 2022

<sup>70</sup> Gyokai Search: What are the challenges and problems of the shipping industry?, 2021



Wasserstoffstrategie Japans ist für die maritime Industrie sicherlich sehr interessant, weil es hierzu Bedarfe an Technologie (aus Deutschland) geben wird. Auch der Transport von Wasserstoff aus Asien und Amerika nach Europa ist ein zukunftssträchtiger Bereich in der internationalen Schifffahrt, in dem es eine hohe Nachfrage an Spezialschiffen geben wird.<sup>71 72</sup>

Um die Stabilität der Seewege zu verbessern, ist es wichtig, die Beziehungen zu den betroffenen Ländern und Regionen zu stärken. Als Inselstaat setzt sich Japan kontinuierlich für offenere und stabilere Seewege ein und schafft den Rahmen für die Umsetzung von Maßnahmen zur maritimen Sicherheit, die die internationale Zusammenarbeit, den Schutz der Umwelt und die industrielle Nutzung des Ozeans fördern. Zu Letzterer gehören z. B. auch die Entwicklung und Nutzung von Meeresenergie und Bodenschätzen, die Förderung der maritimen Industrie und die Bewirtschaftung der Fischereiressourcen.<sup>73</sup>

## 2.4 Kreuzfahrt

Überseekreuzfahrten werden in Japan immer beliebter. Nach den Daten des Berichts „Asia Cruise Trends“ der Cruise Lines International Association (CLIA) liefen im Jahr 2017 2.378 Kreuzfahrtschiffe die japanischen Häfen an, ein Drittel aller Hafenanläufe in Asien, womit das Land als Kreuzfahrtziel allen anderen Wettbewerbern auf dem Kontinent weit voraus ist. Das absolute Wachstum der japanischen Kreuzfahrthäfen betrug von 2013 bis 2017 ganze 622 %, mit einer kombinierten jährlichen Wachstumsrate von 64 %, angetrieben durch starke Leistungen in wichtigen Häfen wie dem Hakata-Hafen in Fukuoka, Nagasaki, dem Yokohama-Hafen an der Bucht von Tokio und Naha in der Präfektur Okinawa.<sup>74</sup>

Fast 2 Mio. Touristen kamen 2016 mit Kreuzfahrtschiffen in japanischen Häfen an, und die Ankünfte von Kreuzfahrern auf der Insel Kyushu – der zweitkleinsten Insel des japanischen Archipels und dem beliebtesten Ziel ausländischer Kreuzfahrtschiffe – übertrafen die Ankünfte auf dem Flughafen. Die Regierung hat sich eine Anzahl von 5 Mio. Kreuzfahrenden jährlich zum Ziel gesetzt. Große internationale Kreuzfahrtunternehmen wie Royal Caribbean, Carnival, Princess und Costa Cruises haben Routen in japanischen Gewässern eingerichtet, ebenso wie einheimische japanische Kreuzfahrtunternehmen wie Mitsui OSK Lines, Asuka und Venus Cruise.<sup>75</sup>

Auch in der japanischen Bevölkerung selbst erfreuen sich Kreuzfahrten wachsender Beliebtheit. Mit einer Vielzahl von Reiseangeboten ausländischer Kreuzfahrtveranstalter ist die Zahl der japanischen Kreuzfahrtpassagiere seit 2015 stetig gestiegen. 2018 stieg diese Zahl auf 321.000. Im Jahr 2019 erreichte die Zahl der japanischen Kreuzfahrtpassagiere weltweit bei Hochseekreuzfahrten 238.000 (+10,9 % im Vergleich zum Vorjahr) und bei Inlands-Kreuzfahrten 118.000 (+11,3 % im Vergleich zum Vorjahr), was insgesamt 357.000 (+11,1 % im Vergleich zum Vorjahr) Passagieren entspricht – ein Rekordwert.<sup>76</sup>

Die Zahl der japanischen Passagiere, die 2019 Hochseekreuzfahrten von und nach Japan unternahmen, lag bei 134.000 (+ 31,4 % im Vergleich zum Vorjahr), während die Zahl der ausländischen Passagiere bei 83.000 (+ 3,8 % im Vergleich zum Vorjahr) lag. Die Zahl der ausländischen Passagiere, die mit einem Kreuzfahrtschiff nach Japan einreisten, lag jedoch bei etwa 2.153.000 (- 12,2 % gegenüber dem Vorjahr), was auf einen Rückgang der Kreuzfahrtpassagiere aus China zurückzuführen ist, da weniger Kreuzfahrtschiffe auf dem chinesischen Markt eingesetzt werden.<sup>77</sup>

Japans Kreuzfahrtindustrie erlebt ein rasantes Wachstum, da der Zustrom chinesischer Kunden die Hafenanläufe des Landes in die Höhe schnellen lässt. Eine boomende chinesische Mittelschicht, die in Japan hochwertige (Elektronik-)Produkte kaufen will, und eine starke Anziehungskraft für Sehenswürdigkeiten haben Japans Kreuzfahrtsektor zu neuen Höhenflügen verholfen, sodass das Land zu Asiens führendem Kreuzfahrtziel geworden ist. Der Kreuzfahrtsektor bemüht sich, eine Reihe alternativer Transportkombinationen anzubieten, um dieser Nachfrage gerecht zu werden, darunter ein Fly-and-Cruise-Service im Hafen von Yokohama, der es den Passagieren ermöglicht, auf dem Flughafen Tokio-Haneda zu landen, bevor sie ihre Reise mit dem Kreuzfahrtschiff von Yokohama aus fortsetzen. Seit 2016 gibt es außerdem ein sog „Interporting“-System, das Häfen in den Präfekturen Kyoto und Ishikawa sowie den Hafen von Busan in Südkorea miteinander verbindet und es den Passagieren ermöglicht, ihre Reise in jedem Hafen zu beginnen oder zu beenden.<sup>78</sup>

Dennoch haben viele japanische Häfen Schwierigkeiten, ihre Kapazitäten schnell genug zu erweitern, um der Nachfrage gerecht zu werden. Das liegt unter anderem daran, dass Japan jahrhundertlang eine strikte Isolationspolitik betrieben hat. Kapazitäts- und Infrastrukturprobleme sind an der Tagesordnung. 2016 musste der Hafen von Naha in Okinawa fast 50 Schiffe abweisen, die im darauffolgenden Jahr anlegen wollten, weil es an Liegeplätzen mangelte. Auch die immer größer werdenden

<sup>71</sup> [Nikkei Asian Review: World's first liquid hydrogen carrier ship launches in Japan, 2019](#)

<sup>72</sup> [Kawasaki Heavy Industries: World's First Liquefied Hydrogen Carrier SUIISO FRONTIER Launches, 2019](#)

<sup>73</sup> [Cabinet Office of Japan: The Third Basic Plan on Ocean Policy, 2018](#)

<sup>74</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>75</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>76</sup> [MLIT: Trends for cruises and other activities, 2019](#)

<sup>77</sup> [MLIT: Trends for cruises and other activities, 2019](#)

<sup>78</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

Kreuzfahrtschiffe werden zu einem Problem: Die größten Kreuzfahrtschiffe – bis zu 350 Meter lang und 16 Stockwerke hoch – können wegen blockierender Hafengebäude nicht direkt an Passagierterminals wie in Yokohama, Tokio oder Osaka anlegen.<sup>79</sup> In den japanischen Kreuzfahrthäfen werden derzeit zahlreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt, um die Kapazität zu erhöhen. Anfang 2017 gab das Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus in Japan (MLIT) seine Absicht bekannt, in sechs wichtigen Häfen neue Piers und Passagierterminals zu bauen: Yokohama, Shimizu, Sasebo, Yatsushiro, Motobu und Miyakojima. Die Regierung will ihr eigenes finanzielles Risiko bei diesen Arbeiten minimieren, indem sie Kreuzfahrtunternehmen, die zur Entwicklung der Anlagen beitragen, vorrangigen Zugang zum Anlegen bietet. Royal Caribbean und NYK Cruises wurden als erste Teilnehmer angekündigt. Die Firma Carnival unterzeichnete ein langfristiges strategisches Abkommen mit dem Hafen von Sasebo in der Präfektur Nagasaki über den Bau eines neuen Passagierterminals im Hafen und erhielt im Gegenzug die Vorzugsrechte für das Anlegen.<sup>80</sup>

Angesichts der erstklassigen Reiseinfrastruktur, die in vielen japanischen Städten zur Verfügung steht, sehen Unternehmen wie Carnival erhebliches Potenzial für die Zusammenarbeit mit der Regierung, um bestimmte japanische Häfen zu Umsteigehäfen auszubauen und mehr Fly-and-Cruise-Pakete ab Japan anbieten zu können. Dies wird den Kreuzfahrttourismus in Japan ausweiten und die Region zu einem wichtigen Kreuzfahrt-Drehkreuz in Asien für Reisende aus aller Welt machen.<sup>81</sup>

Laut CLIA hat sich das absolute Volumen der Kreuzfahrtreisenden in Asien seit 2012 vervierfacht - sind gute Vorzeichen für die Langlebigkeit des japanischen Kreuzfahrtsektors. Der Sektor wird sich in den kommenden Jahrzehnten wahrscheinlich zu einem noch stärkeren Wirtschaftsmotor entwickeln. Da die japanische Hafeninfrastruktur unter der hohen Nachfrage leidet, muss das Land Investitionen anlocken, mit den Kreuzfahrtunternehmen zusammenarbeiten und sicherstellen, dass die wirtschaftlichen Vorteile und die mit dem Tourismus verbundenen Lasten in den lokalen Kreuzfahrt-Hotspots gerecht verteilt werden, damit es nicht zum Opfer seines eigenen Erfolgs wird.<sup>82</sup>

Das Unglück des Kreuzfahrtschiffs Diamond Princess, das wochenlang vor dem Hafen von Yokohama festsaß, hat dazu beigetragen, dass Maßnahmen ergriffen wurden, um die Bedrohung durch Covid-19-Infektionen zu beseitigen oder erheblich zu verringern. Die Kreuzfahrtindustrie hat mit dem japanischen Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus zusammengearbeitet, um neue Sicherheitsrichtlinien aufzustellen. Es ist jedoch schwer abzuschätzen, wie wirksam diese Maßnahmen sein werden, um die Passagierzahlen wieder auf den Stand vor der Pandemie zu bringen.<sup>83</sup>

## 2.5 Hafenwirtschaft

Japan verfügt über rund 1.000 kleine und große Häfen, die zur wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung des Landes beitragen. Davon sind 102 Haupthäfen und 30 internationale Hafenzentren, z. B. Tokio, Osaka, Kobe, Imabari, Yokohama und Nagoya.<sup>84</sup> Laut einer Analyse des World Economic Forum lässt sich die Qualität der Hafeninfrastruktur in Japan mit einem Wert von 5,8 beschreiben (Stand 2019; Skala von 1 (niedrig) bis 7 (hoch)) und lag damit 2019 auf dem weltweit sechsten Platz.

<sup>85</sup> Etwa 80 % von Japans über den Seeweg transportierten Waren sind Massengüter wie Getreide, Eisen, Eisenerz, Kohle etc.<sup>86</sup>

Durch die Küstenlage in besonders betroffenen Gebieten sind japanische Häfen in Bezug auf Naturereignisse wie Erdbeben, Tsunamis, Taifunen und Starkregenfälle gefährdet. Es muss also mit Überschwemmungen, Windschäden und Bodenbewegungen gerechnet werden. So hat das Risikomanagement-Unternehmen RMS in einer Vergleichsstudie aus dem Jahr 2016 den Hafen von Nagoya als weltweit potentiell am stärksten durch Naturereignisse betroffenen Großhafen eingestuft. Durch ein Naturereignis einer Stärke, das alle 500 Jahre erwartet wird, würden Versicherern der Modellierung des Unternehmens zufolge Kosten in Höhe von ca. 2 Mrd. Euro entstehen.<sup>87</sup>

2020 zählten die japanischen Häfen insgesamt 259.583 Hafenanläufe, wobei die Schiffe sich 0,4 Tage (Median) im Hafen aufhielten.

<sup>79</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>80</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>81</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>82</sup> [Ship Technology: Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, 2018](#)

<sup>83</sup> [Nikkei Asia: Japan's cruise ships set sail amid sea of COVID worries, 2020](#)

<sup>84</sup> [MLIT: Statistische Informationen, 2021](#)

<sup>85</sup> [The Global Economy: Port infrastructure quality - Country rankings, 2019](#)

<sup>86</sup> [MLIT: Die mittel- und langfristige Hafenpolitik „Port 2030“ – Referenzmaterial, 2018](#)

<sup>87</sup> [Japan Times: Ports in Japan, China, U.S. at greatest risk of natural disaster, 2016](#)

Die Schiffstypen teilten sich dabei wie folgt auf:

**Tabelle 5: Schiffstypen bei Hafenanläufen in Japan 2020**

Schiffstyp	Anzahl
Flüssigmassengutfrachter	42.233
Flüssiggastanker	5.978
Flüssigerdgas-Transporter	1.800
Schüttgutfrachter	28.308
Trockenstückgut-Frachter	23.882
Roll-on/Roll-off-Schiffe	32.567
Containerschiffe	37.959
Passagierschiffe	86.856

Quelle: United Nations Conference on Trade and Development: Maritime Profile: Japan, 2022 <sup>88</sup> (eigene Darstellung)

Im internationalen Vergleich verlieren japanische Häfen an Bedeutung. Der Hafen von Chiba in der Bucht von Tokyo war im Jahr 2000 noch der weltweit sechstgrößte Massenguthafen (Umschlag von 169 Mio. Tonnen). Außerdem war der Hafen von Nagoya mit einem Umschlag von 153 Mio. Tonnen der achtgrößte Hafen weltweit, während der Hafen von Yokohama der 15.-größte war. Im Gegensatz dazu zählte 2016 nur noch der Hafen von Nagoya zu den zwanzig größten Massenguthäfen der Welt (nur leicht gestiegener Umschlag von 193 Mio. Tonnen).<sup>89</sup> Zu den Gründen für diesen Verlust zählt unter anderem, dass japanische Häfen nur langsam auf den Trend zu größeren Schiffen und Automatisierung reagiert haben, während andere Häfen weltweit schnelle und große Entwicklungen vollbracht haben. Dadurch ist die internationale Wettbewerbsfähigkeit japanischer Häfen zurückgegangen und die Zahl der Hafenanläufe auf wichtigen Routen hat abgenommen.<sup>90 91</sup>

Angesichts aufstrebender Märkte wie China hat zwar die relative Bedeutung japanischer Häfen ähnlich wie die Bedeutung nordamerikanischer und europäischer Häfen abgenommen. Dennoch ist ihre Bedeutung nach wie vor groß und der Warenumsatz liegt auf einem stabil hohen Niveau. Außerdem befinden sich im Großraum Tokyo zahlreiche große Häfen in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander, darunter die Häfen von Yokohama, Kawasaki, Tokyo und Chiba. Ähnlich ist die Situation in der Hanshin Industrial Zone, die neben den Großhafenstädten Osaka und Kobe viele weitere Industrie- und Hafenstädte umfasst.<sup>92</sup>

Infolge der Hafenreformen in Japan hat die japanische Regierung intensiv in die physische Infrastruktur investiert, um die Hauptverkehrswege in ausgewählten und rechtlich neu positionierten strategischen internationalen Häfen des ersten Ranges im Rahmen der strategischen internationalen Containerhafenpolitik zu erhalten. Obwohl die zentralen internationalen Häfen, die rechtlich an zweiter Stelle stehen, eine wichtige Rolle im Handel mit Asien spielen, ist es angesichts der Regierungspolitik und der damit verbundenen Haushaltsbeschränkungen schwierig, die Funktionen dieser Häfen ohne die Entwicklung strategischer Maßnahmen weiter auszubauen.<sup>93</sup>

Die meisten japanischen Häfen werden von lokalen Regierungen verwaltet. Angesichts des fortschreitenden globalen Wirtschaftswachstums, der Containerisierung und der Stagnation der japanischen Seeverkehrsnetze engagiert sich die japanische Regierung aber bereits seit 2005 ebenfalls in der Verwaltung der Häfen. Sie investiert direkt in privat betriebene Unternehmen in den großen Häfen, z. B. im Hanshin-Hafen und in den Häfen von Yokohama und Kawasaki (Keihin-Hafen, mit Ausnahme des Hafens von Tokio), um die Fernverkehrsverbindungen nach Nordamerika und Europa gegenüber den großen asiatischen Häfen zu sichern.<sup>94</sup>

Aktuell gibt es fünf Häfen, die vom MLIT als internationale strategische Containerhäfen klassifiziert werden: die Häfen von Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Osaka und Kobe. Außerdem gibt es 18 internationale Drehkreuz-Häfen und 102 weitere Häfen mit zentraler Bedeutung.<sup>95 96</sup>

<sup>88</sup> [United Nations Conference on Trade and Development: Maritime Profile: Japan, 2022](#)

<sup>89</sup> [MLIT: Die mittel- und langfristige Hafenpolitik „Port 2030“ – Referenzmaterial, 2018](#)

<sup>90</sup> [SMBC: Aktueller Status und zukünftige Entwicklung der inländischen Häfen, 2019](#)

<sup>91</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>92</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>93</sup> Yoshihisa Sugimura et al.: Logistics strategy simulation of second-ranked ports on the basis of Japan's port reforms: a case study of Hakata Port, 2022

<sup>94</sup> Hidekazu Itoh: Development of Japan's Port System, 2022

<sup>95</sup> MLIT: Anzahl der Häfen, internationale strategische Häfen, internationale Hub-Häfen und wichtige Hafenstandorte, 2019

<sup>96</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

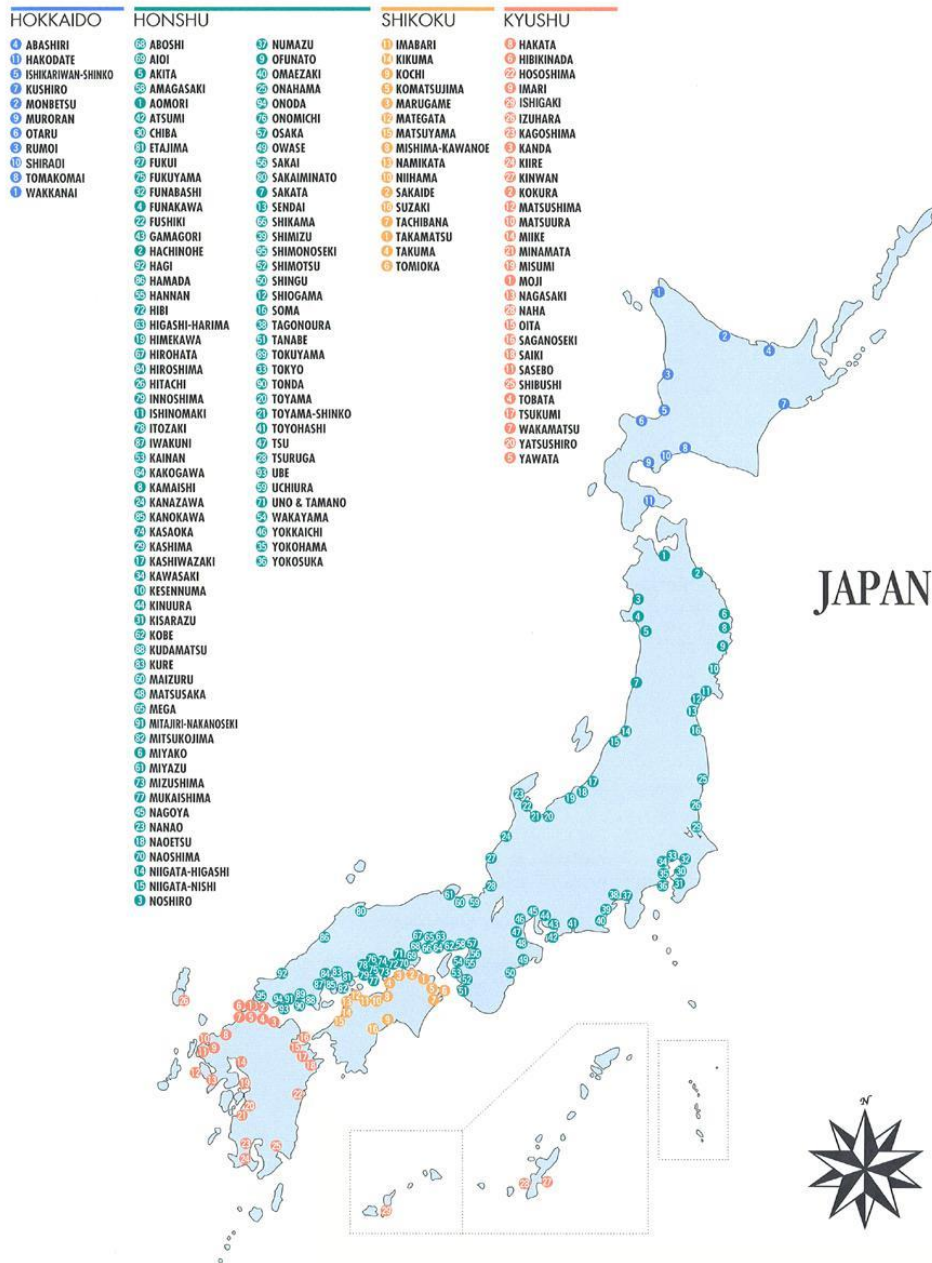


Abbildung 10 Japanische Seehäfen

Quelle: maps Japan<sup>97</sup>

In den vergangenen fünf Jahren hat sich die Einstufung einzelner Häfen durch das MLIT geändert: Die Häfen von Muroran und Tomakomai auf der Nordinsel Hokkaido gelten z. B. heute als internationale Drehkreuz-Häfen, während der Hafen von Kushiro in der Zwischenzeit zu einem Hafen mit zentraler Bedeutung heruntergestuft wurde. Auch die Häfen Onahama und Kashima an der Pazifikküste nördlich von Tokyo sowie der Hafen von Shibushi im Süden der südlichen Hauptinsel Kyushu wurden heruntergestuft. Die Häfen Hakata und Kitkyushu, die an Kyushus Nordwestküste liegen, sowie der zuvor nicht als Hafen mit zentraler Bedeutung geführte Hafen von Shimonoseki an der Westspitze der Hauptinsel Honshu wurden indes zu internationalen Drehkreuz-Häfen hochgestuft. Unter anderem ist die Neuausrichtung von Handelsrouten und der Ausstattung der Häfen mit der Versorgungsinfrastruktur für Schiffe mit neuen Antriebssystemen Grund für diese Veränderungen.<sup>98 99</sup>

Das vom MLIT mittel- bis langfristig angelegte Strategieprogramm „Port 2030“ wurde 2018 veröffentlicht und legt dar, welche Rolle Japans Häfen zukünftig (bis 2030) bei der Unterstützung der Wirtschaft, Industrie und Lebensgrundlage der Bevölkerung spielen sollen. Das Projekt ist aus aktuellen Anlässen entstanden: Es herrscht eine Expansion aufstrebender Märkte,

<sup>97</sup> Maps Japan, unter [maps-japan.com/maps-japan-transport/japan-ports-map](https://maps-japan.com/maps-japan-transport/japan-ports-map)

<sup>98</sup> MLIT: Anzahl der Häfen, internationale strategische Häfen, internationale Hub-Häfen und wichtige Hafenstandorte, 2019

<sup>99</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020



Produktionsstätten werden in den globalen Süden verlagert und neue Transportwege entstehen (Neue Seidenstraße, Polarmeerschiffahrtsrouten durch globale Erwärmung). Der Wettbewerb um Ressourcen und der Übergang zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft sind nur einige Herausforderungen, auf die die Regierung mit „Port 2030“ reagieren will. Das Strategie-Paket umfasst unter anderem Maßnahmen wie internationale Logistikmaßnahmen (Schlagwort „Connected Port“), Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität Japan wie z. B. die Förderung des Kreuzfahrttourismus (Schlagwort „Premium Port“) und Maßnahmen im Bereich IoT und KI (Schlagwort „Connected Port“).<sup>100</sup>

## 2.6 Offshore-Technik<sup>101 102 103 104 105</sup>

Japan hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 zwischen 22 % und 24 % der gesamten Energieversorgung Japans durch Erneuerbare Energien zu decken, was 16 % mehr als 2020 entspricht. Diese Bestrebungen hätten auch den Vorteil, die starke Abhängigkeit des Landes von fossilen Brennstoffen aus dem Nahen Osten zu verringern. Windenergie soll mit 1,7 % zwar einen vergleichsweise kleineren Anteil daran haben als etwa Wasserkraft (9,2 %) oder Solarenergie (7,0 %). Jedoch könnte mittelfristig eine Versorgungslücke entstehen, wenn es bei der Kernkraftnutzung zu Widerstand aus der Bevölkerung der betroffenen Regionen und zu Verzögerungen bei der Sanierung der Reaktoren kommt. Diese Lücke könnte zumindest teilweise durch Offshore-Windkraft gedeckt werden. Außerdem werden bis 2050 voraussichtlich über 60 % der weltweiten Offshore-Kapazität auf Asien entfallen, während Japan wiederum innerhalb Asiens als besonders aussichtsreicher Zukunftsmarkt für Offshore-Windkraft gilt.<sup>106</sup>

Die japanische Regierung hat das Ziel, bis 2040 Offshore-Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 45 GW zu installieren. Diverse europäische Firmen haben bereits Joint Ventures mit japanischen Partnern gegründet, um Leistungen rund um den Bau anzubieten. Neben der reinen Installation erwächst hieraus auch ein großer Bedarf an geeigneten Seetransportmitteln, welche die Arbeiten ausführen: Installationsschiffe für die Pfahlgründung, Heavy-Lift Schiffe für den Transport der Anlagen, große Hotel- und Wartungsschiffe, kleine Offshore-Supply-Vessels zum Transport der Techniker/-innen, Kabelleger, Munitionssondier- und Beseitigungsschiffe, etc.

Ein Offshore-Windenergiegesetz aus dem Jahr 2019 ermöglicht das Betreiben von Offshore-Windkraftanlagen in japanischen Gewässern bis zu einer Dauer von 30 Jahren. So wurden im Sommer 2019 u. a. in den Präfekturen Nagasaki auf der Südspitze Kyushu und Chiba östlich von Tokyo 11 Offshore-Windenergie-Zonen ausgewiesen. Ziel ist es, bis 2030 noch insgesamt 30 Offshore-Windenergieprojekte zu genehmigen, wodurch eine jährliche Kapazität von 100 MW geschaffen werden würde – in etwa die Leistung eines Nuklearreaktors. Um diese Offshore-Pläne voranzutreiben, hat das japanische Ministerium für Wirtschaft, Handel und Industrie (METI) angekündigt, in die Hafinfrastruktur zu investieren, sodass hier die benötigten Voraussetzungen für die Installation von Offshore-Windturbinen gegeben sind. Das MLIT hat darüber hinaus das „j-Ocean“-Projekt ins Leben gerufen, das Teil des „Productivity Revolution Project“ der Regierung ist. Das Projekt soll nicht nur die Kapazitäten der japanischen Maritimindustrie fördern, sondern auch das technische Know-How zur technischen Entwicklung, zum Bau und zum Betrieb von Anlagen verschiedener Offshore-Energiebereiche.<sup>107</sup>

Auch Japans Werften haben die Notwendigkeit erkannt, sich im Offshore-Sektor zu engagieren: Um dem Konsolidierungsdruck standzuhalten, versuchen sie, neue Aufträge zu gewinnen, zum Beispiel mit Spezialschiffen im Offshore-Bereich, etwa beim Bau von Offshore-Windparks, oder im Wasserstofftransport. Noch ungenutzte Potenziale bietet weiterhin die Offshore-Windenergie, welcher aufgrund der bisherigen unsicheren gesetzlichen Rahmenbedingungen (fehlende Regulierung hinsichtlich der Nutzung von See- und Hafengebieten / aufwendige, langwierige und verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfungen) und einer starken japanischen Fischerei-Lobby bis heute nicht nennenswert weiterentwickelt worden ist. Der japanische Windverband (JWPA) geht von einem Gesamtpotenzial von 91 GW für (befestigte) Offshore-Anlagen aus und prognostiziert eine installierte Leistung von 19 GW bis zum Jahr 2050. Ein wichtiger Treiber für das Potential auf dem Windmarkt ist das Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung der Nutzungsrechte für bestimmte See- und Küstengebiete („Förderzonen“) im April 2019. Regierungsdokumente deuten darauf hin, dass bis 2030 zunächst fünf solcher Zonen ernannt werden sollen. Die japanische Regierung machte aber bereits deutlich, dass es sich hierbei nicht um die maximale Anzahl handelt und weitere Gebiete folgen könnten.

<sup>100</sup> MLIT: Die mittel- und langfristige Hafenpolitik „Port 2030“ – Referenzmaterial, 2018

<sup>101</sup> Nikkei Asian Review: Japan seeks massive jump in offshore wind power over 10 years, 2020

<sup>102</sup> MLIT: Maritime Report 2020 Kap.1, 2020

<sup>103</sup> MLIT: Weißbuch Landverkehr, 2019

<sup>104</sup> Nikkei Asian Review: Coronavirus puts cruise industry in rough waters in Asia, 2020

<sup>105</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>106</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>107</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

Potentiale für deutsche Unternehmen bieten sich zudem für Projektentwickler von Offshore-Windanlagen und Anbieter von Offshore-Technologien für Tiefseegebiete an, die aufgrund der unsicheren Gesetzeslage und einer langwierigen Vorbereitungsphase bisher von Investitionen in Japan abgesehen haben. Ausländische Technologien, u.a. Anlagen und Komponenten (Unterseekabel, Schaltanlagen, elektronische Komponenten), sowie Know-how und Dienstleistungen im Bereich der Digitalisierung für den Aufbau und die Entwicklung einer entsprechenden Hafen-Infrastruktur und Hafen-Logistik sowie die Personalentwicklung werden ebenso nachgefragt.

## 2.7 Zivil - und militärisch-maritime Sicherheit

Maßnahmen zur Gewährleistung einer sicheren Navigation von Handelsschiffen werden durch die Förderung der Zusammenarbeit mit den Organisationen für Sicherheit im Seeverkehr eines jeden Landes ergriffen. Japan unterstützt auch die Vorbereitung und Verbesserung von Infrastrukturen wie Häfen und Kontrollsystemen für den Schiffsbetrieb und stärkt die Rettungs- und Bergungssysteme, um auf Katastrophen in Küstengebieten zu reagieren. Die Nutzung von Japans wichtigen Meereskommunikationslinien (sea lines of communication, SLOC) ermöglicht auch die Unterstützung anderer Küstenländer, zusätzlich zur Teilnahme an Anti-Piraterie-Operationen und Hafenbesuchen durch die Japan Maritime Self Defense Forces (JMSDF).<sup>108</sup>

## 2.8 Messen, Veranstaltungen und Akteure

Es gibt eine Reihe wichtiger Messen für die maritime Industrie. Die Sea Japan ist die größte internationale maritime Ausstellung und Konferenz in Japan, die alle zwei Jahre stattfindet. Zu den Ausstellungsbereichen gehören Schiffsausrüstung, Schiffbautechnologie, maritime Dienstleistungen, Umweltschutz, maritime Sicherheit und Meeresentwicklungstechnologie. Die Japan International Boat Show ist eine weitere wichtige Messe und wird von der Japan Maritime Industry Association organisiert. Sie umfasst sowohl eine Hallenausstellung als auch eine schwimmende Ausstellung im Freien, auf der Motorboote, Yachten, PWC (Personal Water Crafts), nautische Instrumente, Motoren, Navigationsgeräte und Marinebekleidung ausgestellt werden.<sup>109 110</sup>

Darüber hinaus veranstalten mehrere japanische Ministerien seit 2008 die jährlichen „National Maritime Awards“. Ihr Ziel ist es, das öffentliche Verständnis für den Ozean zu fördern, indem Personen oder Organisationen für ihre bedeutenden Beiträge zu verschiedenen Bereichen im Zusammenhang mit dem Ozean, einschließlich Wissenschaft und Technologie, Fischerei, Meeresangelegenheiten und Umwelt, geehrt werden.<sup>111</sup>

Zu den relevanten Akteuren gehören folgende Organisationen (weitere in Kapitel 6):

- Cooperative Association of Japan Shipbuilders
- Japan Cruise Port Association
- Japan Maritime Centre
- Japan Marine Industry Association
- Japan Ship Exporters' Association
- Japan Ship Machinery and Equipment Association
- Japan Ship Technology Research Association
- Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers
- Japanese Shipowners' Association
- Maritime Japan
- National Maritime Research Institute
- Ports and Harbours Association of Japan
- Shipbuilders' Association of Japan

<sup>108</sup> [Cabinet Office of Japan: The Third Basic Plan on Ocean Policy, 2018](#)

<sup>109</sup> [Sea Japan, 2022](#)

<sup>110</sup> [Japan International Boat Show, 2022](#)

<sup>111</sup> [METI: Commendation Ceremony for the 12th National Maritime Awards Held, 2019](#)

# 3. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

## 3.1 Politische Förderung

Um ein freies und faires Wettbewerbsumfeld in der Seeschifffahrt zu gewährleisten, führt Japan auf politischer Ebene sowohl bi- als auch multilaterale Dialoge mit anderen Ländern. Da in verschiedensten Ländern regelmäßig steuerliche Maßnahmen zur Förderung der Schifffahrt eingeführt werden und der internationale Wettbewerb zunehmend stärker wird, wollen die japanischen Behörden durch eine ständige Neubewertung der Schifffahrtsindustrie und gegebenenfalls durch Anpassung der bestehenden politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen die Wettbewerbsfähigkeit der japanischen Schifffahrtsindustrie erhalten und erweitern.<sup>112</sup>

In Hinblick auf politische Maßnahmen ist der maritime Sektor in Japan ein chancenreicher Bereich für Unternehmen: Mit bedeutenden Mitteln fördert das japanische Ministerium für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus (MLIT) die „maritime Produktivitätsrevolution“. Hierzu gehört z. B. die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Schiffbau und Schifffahrt (Programm „i-Shipping“), das Programm „j-Ocean“ zur Erschließung von Offshore-Ressourcen und das Hafenmodernisierungs- und -ausbauprogramm „Port 2030“.<sup>113</sup>

Das Förderprogramm „i-shipping“ zielt auf die Forschung und Entwicklung sowie auf die praktische Anwendung innovativer Schiffbautechnologien ab. So soll Japan seine Produktivität im Schiffbau steigern, wettbewerbsfähiger werden und auf diese Weise auch die regionale Entwicklung fördern. Der Anteil der weltweit produzierten Tonnage soll von 20 % (2015) auf 30 % (2025) gesteigert und es sollen rund 10.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Durch diese Maßnahmen erwartet die Regierung Schiffsverkäufe im Wert von 6 Bio. JPY (ca. 50 Mrd. Euro) sowie indirekte positive wirtschaftliche Auswirkungen in Höhe von 360 Mrd. Euro zwischen 2015 und 2025. Orientiert an aktuellen Trends und Zukunftsthemen sollen im Programm „i-shipping“ vor allem Technologien wie das Internet of Things (IoT), Big Data und Künstliche Intelligenz (KI) im Mittelpunkt stehen. So wurde u. a. bereits das System zur Fernsteuerung von Frachtumschlagsgeräten in den Häfen überarbeitet und die Hafenlogistik soll im Rahmen von „i-Shipping“ durch KI und IoT intelligent vernetzt werden.<sup>114</sup>

Bei der Schiffsentwicklung werden beispielsweise Investitionen in die Modernisierung von Strömungsbecken gefördert, mit dem Ziel, die Energieeffizienz von neu entwickelten Schiffen um 20 % bei gleichzeitiger Halbierung der Entwicklungszeit zu steigern. Im Schiffbau fördert das MLIT u. a. Investitionen im Bereich Industrie 4.0 bzw. IoT, wobei z. B. 3D-Konstruktionsdaten einen stärker automatisierten Konstruktions- und Produktionsprozess ermöglichen sollen. Hier ist das Ziel bis 2025, die Produktivität gegenüber dem Ausgangsjahr 2017 um 50 % zu steigern.<sup>115</sup>

Wie in Kapitel 2.5 bereits erwähnt, wird im Strategieprogramm „Port 2030“ des MLIT festgelegt, welche Rolle Japans Häfen bei der Unterstützung der Wirtschaft, Industrie und Lebensgrundlage der Bevölkerung um 2030 spielen sollen. Daneben werden konkrete, zur Erreichung der Programmziele bis 2030 umzusetzenden Maßnahmen beschrieben.

Diese umfassen u. a.:<sup>116</sup>

- Einrichtung eines Seetransportnetzes zur Unterstützung der sich ändernden globalen Wertschöpfungskette
- Aufbau eines inländischen Logistiksystems, das neue und nachhaltige Werte schafft
- Japan als bedeutendes Kreuzfahrt-Ziel etablieren
- Regionalen Markenwert schaffen
- Schaffung eines Lager- und Versorgungsnetzwerkes für die Versorgung mit konventionellen sowie mit neuen Ressourcen wie LNG, Offshore-Windenergie etc.
- Ökologisierung von Hafen- und Logistikaktivitäten
- Intelligente und sichere Häfen durch Nutzung von IuK-/KI-Technik
- Anwendung innovativer Technologie für den Bau und die Instandhaltung von Häfen

Mit der Erschließung von Offshore-Ressourcen beschäftigt sich die Regierung im Programm „j-Ocean“, auf das in Kapitel 2.6 bereits näher eingegangen wurde. Auf Basis des Offshore-Windenergiegesetzes sollen jährlich drei bis vier Offshore-Windenergieprojekte pro Jahr genehmigt werden, was bis 2030 rund 30 Projekte macht. Neben dem Ausbau der

<sup>112</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>113</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>114</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>115</sup> AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020

<sup>116</sup> MLIT: Die mittel- und langfristige Hafenpolitik „Port 2030“ – Referenzmaterial, 2018

Hafeninfrastruktur plant das METI außerdem, die rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Stromnetz zu überarbeiten. Dies soll einen flexibleren Betrieb ermöglichen und Erneuerbare Energien fördern.<sup>117 118 119</sup>

Im Bereich Schiffsbetrieb liegt der Fokus der Förderung auf der Anwendung von IoT für einen „intelligenten Betrieb“. So soll schneller als bisher auf Wetter- und Seebedingungen reagiert und auf diese Weise die Routenwahl optimiert werden können. Außerdem ist ein Ziel die Früherkennung von Teileverschleiß und damit verbundenem notwendigem Wartungs- und Reparaturaufwand.<sup>120 121</sup> Um autonome Schiffe bis 2025 zu kommerzialisieren, soll im Jahr 2023 eine Einigung über internationale Standards für Schiffsausrüstung und -betrieb erzielt werden. Unter anderem für die Borddatenübertragung werden aktuell werden bereits entsprechende Standardentwürfe unter japanischer Führung ausgearbeitet. Ziel ist es, bis 2025 rund 250 Schiffe mit der neuesten Datenübertragungstechnologie ausstatten zu lassen.<sup>122 123</sup>

Da sowohl die Schiffe als auch die Besatzung in der Küstenschifffahrt ein hohes Durchschnittsalter haben, will das MLIT mit einem Küstenschifffahrtsplan (2017) für Veränderung sorgen: Die zwei Ziele dieses Plans sind die Sicherung eines stabilen Transports und die Verbesserung der Produktivität. Dies soll durch konkrete Maßnahmen zur Stärkung von Küstenschifffahrtsunternehmen, zur Entwicklung und Förderung fortschrittlicher Schiffe sowie zur effektiven Ausbildung von Seeleuten erreicht werden.<sup>124 125</sup>

Auch im Bereich Kreuzfahrt hat die japanische Regierung Fördermaßnahmen beschlossen: Um neue Dienstleistungen im Kreuzfahrtsektor zu schaffen, gab es ab 2016 für drei Jahre lang ein Anreizsystem zur Förderung von Kreuzfahrtreisen durch das MLIT. Auf bestimmten Routen wurden das erhöhte Kreuzfahrtschiffsbetriebsaufkommen und die logistischen Abläufe getestet, um daraufhin im Jahr 2019 ein „Inbound Ship Travel Promotion System“ zu erschaffen. Dieses ermöglicht es, Kreuzfahrten orientiert an Nachfrage und an logistischer Machbarkeit anbieten zu können. Im Rahmen der Initiative zur Förderung des Kreuzfahrttourismus werden außerdem Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für ausländische Touristen unterstützt und gefördert – z. B. das Angebot öffentlicher WLAN-Netze oder die Anbringung von mehrsprachigen Hinweisschildern an Hotspots des Kreuzfahrttourismus.<sup>126 127</sup>

### 3.2 Besteuerung

Das Besteuerungssystem der japanischen Schifffahrt sieht wie folgt aus: Die Fünf-Jahres-Abschreibungsspanne (einschließlich besonderer Abschreibungssätze) liegt bei 62,3 % (einschließlich 20 % Sonderabschreibung). Zum Vergleich: In Deutschland liegt diese bei 40 %. Während es in Deutschland keine Steuerbefreiung bei Schiffsneukauf und -verkauf gibt, sind in Japan 80 % des Verkaufsgewinns abzugsfähig.<sup>128 129</sup>

Ein Aspekt spezieller Steuererleichterungen in der japanischen Seeschifffahrt ist die Sonderabschreibung für Schiffe mit moderner technischer Ausstattung (z. B. IoT-Systeme) und für Schiffe, die moderne Umweltstandards erfüllen (gemäß EEDI und gemäß dem japanischen Gesetz zur Kontrolle der Meeresverschmutzung). Das Sonderabschreibungssystem gilt seit 2019 auch für ausländische Schiffe. Außerdem gibt es für besondere internationale Schiffe auch spezielle Bestimmungen für die Senkung von Registrierungs- und Lizenzsteuern sowie Sonderbestimmungen für Vermögenssteuern.<sup>130 131</sup>

Das Standard-Tonnagesteuersystem, das ursprünglich nur für japanische Schiffe galt, wurde 2018 auch auf Schiffe unter fremder Flagge und auf Schiffe von Tochtergesellschaften japanischer Reeder erweitert. Voraussetzung ist, dass sie dieselben Auflagen erfüllen wie unter japanischer Flagge fahrende Schiffe. Schiffsbetreiber können die Tonnagesteuer anstelle der normalen Körperschaftsteuer auf Gewinne wählen. Dazu müssen sie einen „Plan zur Sicherung japanischer Schiffe und Seeleute“ vorlegen, den das Ministerium für Land, Infrastruktur, Transport und Tourismus genehmigen muss. Das erweiterte Tonnagesteuersystem hatte direkte Auswirkungen: War die Anzahl der unter japanischer Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2007 noch auf 92 gesunken, stieg sie bis zum Jahr 2019 wieder auf 273.<sup>132 133 134</sup>

<sup>117</sup> [Nikkei Asian Review: Japan seeks massive jump in offshore wind power over 10 years, 2020](#)

<sup>118</sup> [MLIT: Maritime Report 2020 Kap.1, 2020](#)

<sup>119</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>120</sup> [MLIT: Maritime Report 2020 Kap.1, 2020](#)

<sup>121</sup> [MLIT: Maritime Revolution \(i-shipping\) im Überblick, 2020](#)

<sup>122</sup> [MLIT: Weißbuch Landverkehr, 2019](#)

<sup>123</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>124</sup> [MLIT: Maritime Report 2020, Kap. 3 – Revitalisierung der Küstenschifffahrt und der inländischen Fähr- und Passagierschifffahrt, 2020](#)

<sup>125</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>126</sup> [MLIT: Weißbuch Landverkehr, 2019](#)

<sup>127</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>128</sup> [MLIT: Maritime Report 2020 Kap. 2, 2020](#)

<sup>129</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>130</sup> [MLIT: Maritime Report 2020 Kap. 2, 2020](#)

<sup>131</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>132</sup> [MLIT: Weißbuch Landverkehr, 2019](#)

<sup>133</sup> [MLIT: Maritime Report 2020 Kap. 2, 2020](#)

<sup>134</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)



Das Steuersystem wurde im Jahr 2020 nochmals überarbeitet, sodass aktuell folgende Steuerteilsysteme für Japans Schifffahrt gelten:

**Tabelle 6: Tonnagegewinnberechnung**

Tonnagegewinnberechnung	
~1,000N/T	¥ 120
1,000~10,000N/T	¥ 90
10,000~25,000N/T	¥ 90
25,000N/T~	¥ 90

Quelle: The Japanese Shipowners' Association (JSA, 2020): Besteuerung des Seeverkehrs nach der Steuerreform 2020 <sup>135</sup> (eigene Darstellung angelehnt an AHK Japan 2020 <sup>136</sup>)

Zu den Zielunternehmen gehören hier Schiffsbetreiber, die dem MLIT Bericht erstatten. Zielschiffe sind japanische Schiffe und quasi-japanische Schiffe (Schiffe ausländischer Tochtergesellschaften inländischer Reedereien; täglicher Gewinn pro 100 N / T: 1,5-facher Gewinn japanischer Schiffe). Zu den Bedingungen zählt u. a. dass die Betreiber jährlich mindestens einen japanischen Seefahrer ausbilden und vier oder mehr japanische Seeleute (pro japanischem Schiff) beschäftigen müssen. Außerdem darf die Anzahl japanischer Seeleute nicht reduziert werden. <sup>137 138</sup>

### 3.3 Zoll

Um Waren in Japan zu importieren muss eine Einfuhranmeldung beim regionalen Zollamt eingereicht werden. Bei diesem wird die Fracht bis zur Zollkontrolle gelagert. Nach der Zahlung der Zollgebühren, den erforderlichen Kontrollen und der erfolgten Prüfung der Zolldokumente erfolgt die Einfuhrgenehmigung. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Waren als inländische Waren. Bei diesem Verfahren handelt es sich um das Einzelzollabfertungsverfahren. <sup>139</sup>

Bei der Einfuhr bestimmter Waren, die neben Zollgesetzen auch nach anderen Gesetzen und Vorschriften einer Genehmigung bedürfen, ist das Verfahren komplexer: Bevor die Einfuhrgenehmigung vom Zoll erteilt wird, muss der Import hier vom jeweils zuständigen Ministerium oder der jeweils zuständigen Behörde genehmigt werden. <sup>140 141</sup> Eine genaue Übersicht über die Produkte und die jeweiligen Zollbedingungen ist in Tabelle 7 dargestellt.

**Tabelle 7: Zoll auf Schiffe und im Schiffbau verwendete Teile per 27.06.2020**

Zolltarifnummer (HS)	Produktbeschreibung	Tariff Rate (general)	Tariff Rate (EPA)
7316.00.000	Stahlanker und ihre Teile	3.9 %	zollfrei
8406.10	Turbinen für den Schiffsantrieb	zollfrei	zollfrei
8407.21, 8407.29, 8408.10	Schiffsmotoren	zollfrei	zollfrei
8483.40010, 8483.60020	Schiffsuntersetzungsgetriebe	zollfrei	zollfrei
8526.10010	Schiffsradargeräte	zollfrei	zollfrei
8544.30010	Zündkabelsätze und andere Kabelsätze u. a. für Schiffe	zollfrei	zollfrei
89	Schiffe und schwimmende Strukturen	zollfrei	zollfrei

Quelle: Japan Customs 27.06.2020 <sup>142</sup> (eigene Darstellung angelehnt an AHK Japan 2020 <sup>143</sup>)

### 3.4 EU-Japan Economic Partnership Agreement <sup>144</sup>

Das Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und Japan (EU-Japan EPA) bringt neben Zoll-Erleichterungen vor allem auch den Abbau zahlreicher regulatorischer Handelsbarrieren mit sich. Es trat nach mehrjährigen Verhandlungen zum 1. Februar 2019 in Kraft.

<sup>135</sup> [The Japanese Shipowners' Association: Besteuerung des Seeverkehrs nach der Steuerreform 2020, 2020](#)

<sup>136</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>137</sup> [The Japanese Shipowners' Association: Besteuerung des Seeverkehrs nach der Steuerreform 2020, 2020](#)

<sup>138</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>139</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>140</sup> [Japan Customs: 1101 Überblick über das Einfuhrzollabfertungsverfahren, o. J.](#)

<sup>141</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>142</sup> [Japan Customs: Japan's Tariff Schedule as of June 27 2020, 2020](#)

<sup>143</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>144</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

Die Grundsätze des Rechtsrahmens für die Bereitstellung internationaler Seetransportdienste (in diesem Fall: Beförderung von Passagieren oder Fracht mit Seeschiffen zwischen Häfen Japans und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einem Drittland) sind in dem Abkommen beschrieben (Unterabschnitt 6 des Vertragstextes). Außerdem deckt der Vertrag die direkte Auftragsvergabe an Erbringer anderer Beförderungsvorgänge im multimodalen Verkehr der Tür-zu-Tür-Transportkette unter einem einzigen Beförderungsdokument ab.

Japan hat sich mit dem Abkommen an eine Reihe von Verpflichtungen gegenüber EU-Unternehmen gebunden (EPA Art. 8.69). Es muss u. a. einen ungehinderten Zugang zum internationalen Seeverkehrsmarkt und Seehandel auf kommerzieller und diskriminierungsfreier Basis gewährleisten. Darüber hinaus dürfen japanische Schiffe nicht gegenüber unter einer EU-Flagge fahrenden oder von Dienstleistern von EU-Institutionen betriebenen Schiffen bevorzugt werden – sei es beim Zugang zu Häfen, bei der Benutzung der Hafeninfrastruktur oder bei der Inanspruchnahme von Hafendienstleistungen und Hilfsdienstleistungen für den Seeverkehr. Das Gleichbehandlungsgebot gilt ebenso bei damit verbundenen Gebühren und Abgaben, bei der Nutzung von Zolleinrichtungen und bei der Zuweisung von Liegeplätzen und Lade- und Löscheinrichtungen. Japanische Seeverkehrsdienstleister müssen EU-Schiffen am Hafen folgende Dienstleistungen zu denselben Bedingungen zur Verfügung stellen wie japanischen Schiffen<sup>145</sup>:

- Lotsendienstleistungen
- Schub- und Schleppboothilfe
- Bevorratung, Betankung und Wasserversorgung
- Abfall- und Ballastwasserentsorgung
- Dienstleistungen der Hafenmeisterei
- Navigationshilfen
- Einrichtungen für dringende Reparaturen
- Ankerplätze
- Liegeplätze und Anlegedienstleistungen sowie landgestützte Betriebsdienstleistungen, die für den Schiffsbetrieb unerlässlich sind, einschließlich Kommunikation, Wasser- und Stromversorgung

EU-Anbieter von internationalen Seeverkehrsdienstleistungen dürfen sich in Japan niederlassen und dort tätig werden und müssen dabei mit japanischen Seeverkehrsdienstleistern gleichbehandelt werden. Vorbehalte, die Japan im Rahmen des EPA geltend machen kann, betreffen den Zugang zu japanischen Häfen für Schiffe aus EU-Ländern, das Leasing von Küstenschiffen durch ausländische Investoren (z. B. aus EU-Ländern) und den grenzüberschreitenden Handel mit Versicherungsdienstleistungen.

In Fällen, in denen japanische Betreiber von EU-Hochseeschiffen benachteiligt werden, kann europäischen Betreibern von Hochseeschiffen der Zugang zu japanischen Häfen bzw. das Auf- und Entladen von Fracht in Japan beschränkt oder untersagt werden.<sup>146</sup> Nur japanische Häfen, die dem Außenhandel offen stehen, dürfen – sofern in anderen Verträgen nicht anderweitig festgelegt - von Schiffen, die nicht unter japanischer Flagge fahren, angelaufen werden.<sup>147</sup>

Ausländische Investoren müssen das Leasing von Küstenschiffen registrieren lassen. In einem obligatorischen Verfahren für ausländische Investoren, die in Japan in die Schifffahrt investieren wollen, prüft Japan gemäß dem Devisen- und Außenhandelsgesetz zuerst, ob die Investition der japanischen Wirtschaft schaden könnte. Je nach Ergebnis der Prüfung muss der Investor den Inhalt der Investition ändern oder der Investitionsprozess kann eingestellt werden.<sup>148</sup>

Es ist außerdem im EPA festgelegt, dass Japan Maßnahmen einführen oder aufrechterhalten darf, die den grenzüberschreitenden Handel mit Versicherungsdienstleistungen und versicherungsbezogenen Dienstleistungen betreffen. Eine Ausnahme bilden hier Versicherungsrisiken auf der Seeschifffahrt.<sup>149</sup>

### 3.5 Relevante Institutionen bezüglich rechtlicher Rahmenbedingungen

#### **International Maritime Organization (IMO)**

In der International Maritime Organization (IMO) sind aktuell 174 Mitgliedsstaaten vertreten. Sie ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Regulierung der weltweiten Schifffahrt zuständig ist. Ihre Hauptaufgabe ist die Schaffung und Aufrechterhaltung eines Regelungsrahmens für die weltweite Schifffahrt, insbesondere in den Bereichen Recht, Umwelt, Sicherheit, Gefahrenabwehr im Seeverkehr und technische Zusammenarbeit.<sup>150</sup>

<sup>145</sup> [AHK Japan: Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, 2020](#)

<sup>146</sup> [European Commission: EU-Japan Economic Partnership Agreement - texts of the agreement, \[Annex 8-B\]/de 310, 2018](#)

<sup>147</sup> [European Commission: EU-Japan Economic Partnership Agreement - texts of the agreement, \[Annex 8-B\]/de 313, 314, 2018](#)

<sup>148</sup> [European Commission: EU-Japan Economic Partnership Agreement - texts of the agreement, \[Annex 8-B\]/de 311, 312, 2018](#)

<sup>149</sup> [European Commission: EU-Japan Economic Partnership Agreement - texts of the agreement, \[Annex 8-B\]/de 188/189, 2018](#)

<sup>150</sup> [MLIT: Überblick über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation \(IMO\), 2020](#)

**Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)**<sup>151</sup>

Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) ist eine japanische, weltweit tätige, gemeinnützige Nichtregierungsorganisation. Ihre Hauptziele sind die Sicherheit von Personal und Material sowie der Umweltschutz in der Schifffahrt. Zu diesem Zweck hat ClassNK ein Regelwerk für Schiffskörper, Schiffsausrüstungen einschließlich Sicherheitsausrüstung, Umschlaggeräte, Motoren, Maschinen sowie elektrische und elektronische Systeme entwickelt. Auf dieser Grundlage bietet die Organisation zahlreiche Dienstleistungen an, z. B.

- die Prüfung und Genehmigung von Konstruktionszeichnungen,
- die Überprüfung der Registrierung von Schiffsklassen und Ausrüstungen,
- die Zertifizierung von Managementsystemen auf der Grundlage von ISO-Normen
- die Zertifizierung von betrieblichen Sicherheitssystemen gemäß der internationalen Occupational Health and Safety Assessment Series (OHSAS).

**Japanese Industrial Standards Committee**

Gegründet wurde das Japanese Industrial Standards Committee (JISC) vom Ministerium für Wirtschaft, Handel und Industrie Japans. Auf der Grundlage des Gesetzes zur industriellen Normung führt es Untersuchungen und Beratungen zur industriellen Normung durch. JISC beteiligt sich als einziges japanisches Mitglied an der Entwicklung internationaler Normen (bei der Internationalen Organisation für Normung (ISO) und der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC)).<sup>152</sup>

**Japanese Standards Association Group**

Die Japanese Standards Association (JSA) begann vor über 70 Jahren als eine Stiftung des Verkehrsministeriums (MILT) und ist 2019 in eine allgemeine Stiftung übergegangen. Die Stiftung arbeitet nationale Industriestandards aus und kontrolliert die Einhaltung dieser. Zu ihren Aufgaben gehört außerdem die Förderung der Berücksichtigung japanischer Industrienormen in der internationalen Normgebung und die allgemeine Unterstützung internationaler Normungsaktivitäten im Zusammenhang mit ISO und International Electrotechnical Commission (IEC).<sup>153</sup>

---

<sup>151</sup> [ClassNK: AboutNK, o. J.](#)

<sup>152</sup> [JISC: Über JISC, o. J.](#)

<sup>153</sup> [JSA Group: History, 2019](#)

# 4. Markteinstiegsinformationen

## 4.1 Markteintrittsstrategien

Der japanische Markt ist nicht sehr preispfindlich gegenüber Produkten, die bereits auf dem Markt existieren und bei welchen langfristige Lieferanten-Kunden-Beziehungen bestehen. Deshalb wird im Allgemeinen empfohlen, mit einem Produkt in den Markt einzusteigen, welches deutlich günstiger ist im Vergleich zu Alternativen (z. B. durch eine neue Produktionstechnologie) oder ein neues, innovatives Produkt für den Einstieg in den japanischen Markt zu wählen, z. B. ein Produkt, das bisher von japanischen Herstellern nicht angeboten wird, oder ein Produkt, das eine deutlich verbesserte Leistung oder einzigartige Eigenschaften aufweist oder neue Anwendungen ermöglicht. Zudem sollte zunächst die Marktfähigkeit für den japanischen Markt überprüft werden. Der japanische Markt weist einige Besonderheiten gegenüber westlichen oder anderen asiatischen Märkten auf, die auf kulturellen Unterschieden und historischen Gründen beruhen und von großer Bedeutung sein können

Formen des Markteintritts können z. B. die Gründung eines Repräsentanz-Büros, das Eingehen von Joint Ventures oder die Gründung einer Tochtergesellschaft sein. Meist ist es nicht erforderlich, eine Vertretung zu gründen oder ein Unternehmen einzutragen.

Je nachdem, ob es sich um ein „ready-to-use“ Produkt handelt, das an mehrere Kunden verkauft werden kann, oder ob es sich um ein „Zwischenprodukt“ handelt, das der Erläuterung und weiteren Produktentwicklung durch die Kunden in Japan bedarf, sollten verschiedene Optionen des Markteinstiegs in Betracht gezogen werden. Die geografische Entfernung, die Zeitverschiebung und die kulturellen Unterschiede können es jedoch für ein ausländisches Unternehmen schwierig machen, sich direkt um alle Angelegenheiten des japanischen Unternehmens zu kümmern. Daher ist es sehr empfehlenswert, einen Vertretenden, z. B. einen Beratenden, in Japan zu haben. Die Vertretung kann in mehrfacher Hinsicht von Vorteil sein: Erstens als Kontaktperson für japanische Unternehmen, so dass sie den Vertretenden kurzfristig treffen können. Zweitens kann der Vertretende kulturelle Unterschiede abmildern, indem er beiden Seiten die Eigenheiten erklärt, um ein besseres Verständnis für das Verhalten des anderen zu erreichen. Und drittens kann der Vertretende, da Japaner und Japanerinnen es vermeiden, direktes negatives Feedback zu geben, als Vermittler fungieren und auch Meinungsverschiedenheiten ohne Gesichtsverlust auf beiden Seiten kommunizieren.

Bei einem „ready-to-use“ Produkt ist es naheliegend, einen Vertriebshändler für den Verkauf in Japan einzusetzen. Vertriebshändler in Japan haben jedoch eine andere Mentalität als in vielen anderen Ländern. Ein japanischer Vertriebshändler sieht sich tendenziell als Teil der Beschaffungsabteilung des Käufers und nicht als Teil der Verkaufsabteilung. Deshalb kann auch die Zusammenarbeit mit einem Partnerunternehmen in Betracht gezogen werden. Idealerweise verfügt dieses Unternehmen über komplementäre Produkte, ist auf dem Zielmarkt präsent und hat Zugang zu diesem und hat ein Interesse daran, ihre Produkte aktiv zu verkaufen. Außerdem kann dieses Unternehmen zusätzliche Dienstleistungen anbieten, z. B. Qualitätskontrolle, Beschwerdemanagement sowie Lagerhaltung und Logistik.

Wenn es sich bei den Produkten um „Zwischenprodukte“ handelt und folglich eher nach Kunden anstatt nach Händlern gesucht wird, ist es ratsam, einen Vertretenden in Japan einzusetzen. Dieser kann potenzielle Kunden finden, mit ihnen in Kontakt treten, die Produkte vorstellen und in Japan anwesend sein, um die potenziellen Kunden kurzfristig zu besuchen.<sup>154</sup>

Die Errichtung einer Repräsentanz erfordert in der Regel keine Genehmigung oder Eintragung, solange keine dauerhafte gewerbliche Tätigkeit ausgeübt wird. Sobald der Geschäftsumfang entsprechend gewachsen ist, folgt als nächster Schritt die Anmeldung einer Zweigniederlassung oder Errichtung einer juristischen Person beim Handelsregister und Steueramt mit den entsprechenden handels- und steuerrechtlichen Pflichten. Die Grenze im japanischen Recht zur anmeldepflichtigen gewerblichen Tätigkeit wird schon überschritten, wenn für Geschäftsabschlüsse geworben wird. Denn auch schon die Werbung für den Vertragsschluss ist eine unternehmerische Tätigkeit, sofern Werbung nicht nur im Einzelfall, sondern dauerhaft betrieben wird.<sup>155</sup>

Tochterunternehmen in Japan werden meistens in der Form einer Kabushiki Kaisha (KK) oder seltener als eine Gôdô Kaisha (GK) gegründet. Beide Gesellschaftsformen sind Handelsgesellschaften mit beschränkter Haftung und juristische Personen des japanischen Rechts, die durch Eintragung im Handelsregister entstehen und körperschaftsteuerlich gleichbehandelt werden.<sup>156</sup>

<sup>154</sup> San-Ten Consulting (2019)

<sup>155</sup> DMB (2021c)

<sup>156</sup> DMB (2021d)

## 4.2 Öffentliches Vergabeverfahren und Ausschreibungen

In Japan wird die Mehrheit der öffentlichen Ausschreibungen über Wettbewerbe durchgeführt. Bei Interesse an der Teilnahme an Beschaffungsaufträgen, muss sich bei der jeweiligen Beschaffungsstelle um die Qualifikation beworben werden. Mit Einführung des Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der EU und Japan ab 2019 wurden die Wettbewerbschancen europäischer Unternehmen deutlich verbessert. Die EU und Japan haben sich auf die folgenden Regeln geeinigt: das Verbot unfairer Diskriminierung von Bietern der anderen Seite durch die eine Seite; größtmögliche Transparenz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge, um sicherzustellen, dass die Unternehmen die Chancen auf beiden Seiten kennen; Maximierung der Möglichkeiten für EU-Unternehmen, sich an öffentlichen Ausschreibungen in Japan auf allen Regierungsebenen zu beteiligen. Zu beachten ist, dass es für Ausschreibungen oftmals nur einen zeitlich begrenzten Rahmen für das Einreichen von Angeboten gibt. Öffentliche Ausschreibungen werden ordnungsgemäß in der Regierungszeitung „Kanpo“ und in regionalen Publikationen veröffentlicht. Die JETRO bietet auf ihrem Internetauftritt zudem eine entsprechende Datenbank<sup>157</sup> mit öffentlichen Ausschreibungen an.<sup>158</sup>

## 4.3 Kulturelle Besonderheiten

Die starken kulturellen Unterschiede zwischen Japan und Deutschland können zu Problemen bei der Kommunikation und der Zusammenarbeit führen. Deshalb wird in diesem Kapitel auf einige kulturelle Besonderheiten Japans eingegangen.

Eine kulturelle Barriere ist in erster Linie die Sprache. Auch wenn die englische Kommunikation in Japan gefördert wird und viele große Konzerne englischsprachige Mitarbeitende anstellen, wird hauptsächlich in der Landessprache kommuniziert. Vor allem in kleineren Unternehmen ist es nicht selbstverständlich, dass Geschäftsgespräche auf Englisch geführt werden können.

Wie bei vielen Kulturen Asiens ist der Einfluss des chinesischen Gelehrten Konfuzius bis heute sehr stark ausgeprägt. Dieser lebte im 5. Jahrhundert vor Christus und postulierte neben vielen anderen Regeln, dass das Lächeln einen unabdingbaren Teil der Höflichkeit darstellt. Lächeln ist daher in diesem fernöstlichen Wertekodex nicht nur auf unsere Vorstellung eines direkten und vor allem ehrlichen Gefühlsausdrucks beschränkt. Vielmehr ist Lächeln gerade auch in heiklen oder emotional belastenden Situationen geboten, um zu zeigen, dass man sich unter Kontrolle hat. Lächeln ist somit eine zwingend einzuhaltende Höflichkeitsregel für den Umgang miteinander, ganz unabhängig von der eigenen Gefühlslage. Das heißt, es sollte aus japanischer Sicht auch bei Gefühlen wie Verärgerung, Trauer, Scham/Verunsicherung oder beim Überbringen schlechter Nachrichten gelächelt werden, um die Lage unter Kontrolle zu halten.<sup>159</sup>

In Japan ist zudem das Konzept des „Gesichts“ sehr weitreichend, da das eigene „Face“ die soziale Identität darstellt, ohne die man nicht vor andere Leute treten kann. Ist dies angeschlagen, stellt das ein sehr großes Problem dar, unabhängig davon, ob man selbst für dafür verantwortlich ist. Auch werden hohe Umsatzeinbußen akzeptiert, um eine Beeinträchtigung des eigenen Rufs zu vermeiden. Es geht also darum, wie man vom Kunden oder der Gesellschaft wahrgenommen wird. Das heißt, wer als Person oder auch als Firma aus eigenem Verschulden oder auch durch Handlungen Dritter gegenüber den festen Regeln verstößt, muss sehr ernsthafte Konsequenzen fürchten.<sup>160</sup>

Vertrauen ist im Geschäftsleben unerlässlich. In der westlichen Welt wird Vertrauen vor allem über gemeinsame Absichten, Ziele und schließlich Verträge aufgebaut. In Japan hingegen entsteht Vertrauen fast ausschließlich durch den Aufbau von Beziehungen und das gegenseitige Kennenlernen. Um dieses Vertrauen als Grundlage für die Geschäftsabwicklung aufzubauen, muss eine gute Beziehung aufgebaut werden, indem man sich trifft, Zeit miteinander verbringt und die Geschäftsgepflogenheiten respektvoll anerkennt. Eine Möglichkeit, Vertrauen aufzubauen, besteht darin, das Geschäft schrittweise zu entwickeln oder mit einem gemeinsamen Projekt zu beginnen und später weitere hinzuzufügen, wenn sich das Vertrauen gefestigt hat und man positive Erfahrungen mit der Zusammenarbeit gemacht hat. Insgesamt dauert es in Japan viel länger als in anderen Ländern, ein Geschäft aufzubauen. Um erfolgreich zu sein und nicht zu früh aufzugeben, ist es wichtig, dass man die benötigte Zeit richtig einschätzt. Ist das Geschäft jedoch erst einmal aufgebaut, wird es mit einer langfristigen Beziehung und äußerst treuen Kunden belohnt.<sup>161</sup>

<sup>157</sup> Abrufbar unter <https://www.jetro.go.jp/en/database/procurement/>

<sup>158</sup> GTAI (2021a)

<sup>159</sup> DMB (2021b)

<sup>160</sup> DMB (2022)

<sup>161</sup> San-Ten Consulting (2019)

## 5. Schlussbetrachtung

Die Marktbedingungen der japanischen maritimen Wirtschaft sind für deutsche KMU aussichtsreich. Japan nimmt mit seiner Innovationsfähigkeit, Kaufkraft und einer starken Industrie auf weltweiter Ebene nach wie vor eine der Spitzenpositionen ein. Im Bereich Schiffbau gilt das Land nach wie vor als globaler Vorreiter, insbesondere in Bezug auf zuverlässige und technisch fortschrittliche Produkte.

### 5.1 Chancen durch politische Rahmenbedingungen

Wie in Kapitel 1 erläutert, ist davon auszugehen, dass die Beziehung zwischen Deutschland und Japan in Zukunft weiterhin eine starke Rolle spielen wird, trotz weltpolitischer Spannungen. Japan beteiligt sich ausgesprochen stark an den Sanktionen gegen Russland, mehr als die meisten anderen Staaten Asiens. Dadurch ergeben sich ähnliche Markterfordernisse wie in Deutschland. Zudem können deutsche Unternehmen vom guten Ruf der deutschen Ingenieurskunst und des deutschen Mittelstands auf dem japanischen Markt profitieren.

### 5.2 Chancen durch technologische Innovationen im Schiffbau

Vor allem großen Schiffbauunternehmen, wie z. B. Oshima Shipyards, suchen ständig nach neuen Innovationen. Vor allem wird auf Innovationen zu Verbesserung und Beschleunigung von Prozessen im Schiffbau gesetzt. Japans große Schiffbauunternehmen verfügen in der Regel über eine F&E Abteilung, die innovativer Technik gegenüber sehr offen ist, sich über diese informiert und auf Anwendbarkeit prüft. Die Deutsche Ingenieurskunst ist in Japan und auch im japanischen Schiffbau sehr hoch angesehen und wird als verlässlicher und leistungsstarker Partner im Wettbewerb gegen die starke Konkurrenz aus China und Korea gesehen.

### 5.3 Chancen im Offshore-Bereich: Deutsche Teile und Know-How für den Zukunftsmarkt Japan

Da die japanische Regierung das Ziel hat, bis 2040 Offshore Windenergieanlagen mit einer Gesamtleistung von 45 GW zu installieren, ergeben sich gerade im Offshore-Bereich Chancen für deutsche KMU. Vor allem für Projektentwickler von Offshore-Windanlagen und Anbieter von Offshore-Technologien, da Japans Entwicklung in diesem Bereich hinter der Entwicklung des deutschen Marktes zurückliegt, jedoch gleichzeitig eine hervorragende Entwicklung für Japans Offshore-Markt prognostiziert wird. Darüber hinaus besteht Nachfrage nach ausländischen Technologien, wie Anlagen und Komponenten, sowie Know-how und Dienstleistungen im Bereich der Digitalisierung für den Aufbau und die Entwicklung einer entsprechenden Hafen-Infrastruktur und Hafen-Logistik.



## 6. Adressen und Kontakte

### 6.1 Relevante Organisationen und Kontakte in Japan

<b>All Japan Seamen's Union (JSU) - 全日本海員組合</b>	
Adresse	15-26 Roppongi, 7-chome, Minato-ku, Tokyo, 106-0032
Telefon	+81-3-5410-8330
Webseite	<a href="http://www.jsu.or.jp">www.jsu.or.jp</a>
<b>Japan Agency of Maritime Education and Training for Seafarers (JMETS) - 独立行政法人海技教育機構</b>	
Adresse	20F Yokohama 2nd government offices, 5-57, Kitanakadori, Naka-ku, Yokohama-shi, Kanagawa 231-0003
Telefon	+81-045-211-7303
Webseite	<a href="http://www.jmets.ac.jp">www.jmets.ac.jp</a>
<b>Japan Association of Cargo-handling Machinery Systems (JACMS) - 一般社団法人 港湾荷役機械システム協会</b>	
Adresse	6F, TSR Bldg., 1-20-9, Nishishimbashi, Minato-ku, Tokyo 105-0003
Telefon	+81-03-6550-8459
Webseite	<a href="http://www.jacm.or.jp">www.jacm.or.jp</a>
<b>Japan Captains' Association - 一般社団法人 日本船長協会</b>	
Adresse	5F, Kaiji Center Bldg. 4-5, Chiyodaku, Tokyo, 102-0083
Telefon	+81-03-3265-6641
Webseite	<a href="http://www.captain.or.jp">www.captain.or.jp</a>
<b>Japan Coast Guard (JCG) - 海上保安庁</b>	
Adresse	2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-8976
Telefon	+81-03-3591-6361
Webseite	<a href="http://www.kaiho.mlit.go.jp/e/index_e.html">www.kaiho.mlit.go.jp/e/index_e.html</a>
<b>Japan Federation of Coastal Shipping Associations - 日本内航海運組合総連合会</b>	
Adresse	Kaiun Bldg., Hiragacho 2-6-4, Chiyodaku, Tokyo, 102-0093
Telefon	+81-03-3263-4741
Webseite	<a href="http://www.naiko-kaiun.or.jp">www.naiko-kaiun.or.jp</a>
<b>Japan Marine Center (JMC) - 公益財団法人日本海事センター</b>	
Adresse	Kaiji Center Bldg. 8F 4-5, Koji-machi, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0083
Telefon	+81-3-3265-5481
Webseite	<a href="http://www.jpmac.or.jp">www.jpmac.or.jp</a>
<b>Japan Marine Engineers' Association - 一般社団法人 日本船舶機関士協会</b>	
Adresse	5F, Kaiji Center Bldg., 4-5, Kojimachi, Chiyodaku, Tokyo, 102-0083
Telefon	+81-03-3264-2518
Webseite	<a href="http://www.marine-engineer.or.jp">www.marine-engineer.or.jp</a>
<b>Japan Marine Industry Association (JMIA) - 一般社団法人 日本マリン事業協会</b>	
Adresse	10-12,2-chome, Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028
Telefon	03-5542-1201
Webseite	<a href="http://www.marine-ibia.or.jp">www.marine-ibia.or.jp</a>
<b>Japan Marine Recreation Association (JMRA) - 一般社団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会</b>	
Adresse	A-PLACE Bashamichi 9F, 4-43 Honcho, Naka-ku, Yokohama-shi, Kanagawa
Telefon	+81-045-201-1222
Webseite	<a href="http://www.kairekyo.gr.jp">www.kairekyo.gr.jp</a>
<b>Japan Maritime Public Relations Center - 公益財団法人日本海事広報協会</b>	
Adresse	Minato SY Building 3F, 2-12-6 Minato, Chuo-ku, Tokyo 104-0043
Telefon	+81-03-3552-5031
Webseite	<a href="http://www.kaijipr.or.jp">www.kaijipr.or.jp</a>
<b>Japan Oceangoing Passenger Ship Association (JOPA) - 一般社団法人 日本外航客船協会</b>	
Adresse	6F, Kaiun Building, 2-6-4 Hirakawacho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0093
Telefon	+81-03-5275-3710
Webseite	<a href="http://www.jopa.or.jp">www.jopa.or.jp</a>
<b>Japan Ship Exporters' Association (JSEA) - 日本船舶輸出組合</b>	
Adresse	3F, The Japan Gas Association Building, 15-12, Toranomon 1-chome, Minato-ku, Tokyo 105-0001
Telefon	+81-3-6206-1661
Webseite	<a href="http://www.jsea.or.jp">www.jsea.or.jp</a>

<b>Japan Ship Machinery and Equipment Association (JSMEA) - 一般社団法人 日本船用工業会</b>	
Adresse	10F, Toranomon Mitsui Bldg., 3-8-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku Tokyo 100-0013
Telefon	+81-3-3502-2061
Webseite	<a href="http://www.jsmea.or.jp">www.jsmea.or.jp</a>
<b>Japan Ship Technology Research Association (JSTRA) - 一般財団法人日本船舶技術研究協会</b>	
Adresse	4F, 5F, Round Cross Akasaka 2-10-9 Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052
Telefon	03-5575-6425
Webseite	<a href="http://www.jstra.jp">www.jstra.jp</a>
<b>Japan Wind Power Association (JWPA) - 一般社団法人日本風力発電協会</b>	
Adresse	Nishi-Shimbashi Annex Building 3F, 1-22-10 Nishi-Shimbashi, Minato-ku, Tokyo 105-0003
Telefon	+81-03-6550-8980
Webseite	<a href="http://www.jwpa.jp/en/">www.jwpa.jp/en/</a>
<b>Japanese Industrial Standards Committee (JISC) - 日本産業標準調査会</b>	
Adresse	1-3-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8901
Telefon	+81-03-3501-9222
Webseite	<a href="http://www.jisc.go.jp">www.jisc.go.jp</a>
<b>Japanese Standards Association(JSA) - 日本規格協会</b>	
Adresse	Mita MT Bldg., 3-13-12 Mita, Minato-ku, Tokyo, 108-0073
Telefon	+81-03-4231-8540
Webseite	<a href="http://www.jsa.or.jp/en/">www.jsa.or.jp/en/</a>
<b>Marine Sports Foundation (MARIS) - 公益財団法人マリンスポーツ財団</b>	
Adresse	1F, Mita 3-chome MT Building, 3-14-10 Mita, Minato-ku, Tokyo 108-0073
Telefon	+81-03-3454-1150
Webseite	<a href="http://www.maris.or.jp">www.maris.or.jp</a>
<b>Maritime Academy Foundation(MACF) - 公益財団法人 海技教育財団</b>	
Adresse	8F, Kaiun Building, 2-6-4 Hirakawacho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0093
Telefon	+81- 03-3288-0991
Webseite	<a href="http://www.macf.jp/index.html">www.macf.jp/index.html</a>
<b>Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism - 国土交通省海事局</b>	
Adresse	2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8918
Telefon	+81-03-5253-8111
Webseite	<a href="http://www.mlit.go.jp/en/maritime/index.html">www.mlit.go.jp/en/maritime/index.html</a>
<b>National Federation of Dockworkers Unions of Japan (Zenkoku-Kowan) - 全国港湾労働組合連合会</b>	
Adresse	Nichikofuku Kaikan, 5-10-2 Kamata, Ota-ku, Tokyo 144-0052
Telefon	+81-03-3733-2561
Webseite	<a href="http://www.zenkoku-kowan.jp/">www.zenkoku-kowan.jp/</a>

## 6.2 Relevante Branchenunternehmen

<b>Camellia Line Co., Ltd. - カメリアライン株式会社</b>	
Adresse	14-1, Okihamamachi, Hakata-ku, Fukuoka (3F, Hakata Port International Terminal)
Telefon	+81-092-262-2323
Webseite	<a href="http://www.camellia-line.co.jp">www.camellia-line.co.jp</a>
<b>Imabari Shipbuilding Co., Ltd. - 今治造船 株式会社</b>	
Adresse	1-4-52 Koura-cho, Imabari-shi, Ehime 799-2195
Telefon	+81-0898-36-5000
Webseite	<a href="http://www.imazo.co.jp.eajw.hp.transer.com/">www.imazo.co.jp.eajw.hp.transer.com/</a>
<b>Japan Cruise Line. Ltd. - 日本クルーズ客船株式会社</b>	
Adresse	15 F Herbis OSAKA, 2-5-25 Umeda, Kita-ku, Osaka 530-0001
Telefon	+81-06-6347-7521
Webseite	<a href="http://www.venus-cruise.co.jp">www.venus-cruise.co.jp</a>
<b>Japan Marine United Co., Ltd. (JMU) - ジャパン マリンユナイテッド 株式会社</b>	
Adresse	Yokohama Blue Avenue Building, 4-4-2, Minatomirai, Nishi-ku, Yokohama-City, Kanagawa, 220-0012
Telefon	+81-45-264-7200
Webseite	<a href="http://www.jmuc.co.jp/en/">www.jmuc.co.jp/en/</a>
<b>Kawasaki Heavy Industries, Ltd. - 川崎重工業株式会社</b>	
Adresse	Kobe Crystal Tower, 1-1-3 Higashikawasaki-cho, Chuo-ku, Kobe-shi, Hyogo 650-8680
Telefon	+81-078-371-9530
Webseite	<a href="http://www.khi.co.jp">www.khi.co.jp</a>



<b>Kitanihonship Building Co., Ltd. - 北日本造船株式会社</b>	
Adresse	3-1-25 Koyo, Hachinohe City, Aomori 031-0801
Telefon	0178-24-4171
Webseite	<a href="http://www.kitanihonship.com">www.kitanihonship.com</a>
<b>Mitsubishi Shipbuilding Co., Ltd. - 三菱造船株式会社</b>	
Adresse	3-3-1 Minatomirai, Nishi-ku, Yokohama Mitsubishi Heavy Industries Yokohama Building, Yokohama 220-8401
Telefon	+81-045-200-6611
Webseite	<a href="http://www.msb.mhi.co.jp/en/index.html">www.msb.mhi.co.jp/en/index.html</a>
<b>Mitsui E&amp;S Shipbuilding Co., Ltd. - 三井E&amp;S造船株式会社</b>	
Adresse	6-4, Tsukiji 5-chome, Chuo-ku, Tokyo 104-8439
Telefon	+81- 03-3544-3318
Webseite	<a href="http://www.mes.co.jp/english/company/group/mes_shipbuilding.html">www.mes.co.jp/english/company/group/mes_shipbuilding.html</a>
<b>Mitsui O.S.K Passenger Line, Ltd. - 商船三井客船株式会社</b>	
Adresse	5F Sankaido Building, 1-9-13 Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-8532
Telefon	+81-03-5114-5200
Webseite	<a href="http://www.nipponmaru.jp/">www.nipponmaru.jp/</a>
<b>Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. - 株式会社 商船三井</b>	
Adresse	2-1-1 Toranomom, Minato-ku, Tokyo 105-8688
Telefon	+81- 03-3587-7111
Webseite	<a href="http://www.mol.co.jp/en/index.html">www.mol.co.jp/en/index.html</a>
<b>Naikai Zosen Co. - 内海造船株式会社</b>	
Adresse	226-6 Sawa, Setoda-cho, Onomichi-shi, Hiroshima 722-2413
Telefon	+81-0845-27-2111
Webseite	<a href="http://www.naikaizosen.co.jp/">www.naikaizosen.co.jp/</a>
<b>Namura Shipbuilding Co., Ltd. - 名村造船所</b>	
Adresse	Nikken Building 8F, 2-1-9 Itachibori, Nishi-ku, Osaka 550-0012
Telefon	+81-06-6543-3561
Webseite	<a href="http://www.namura.co.jp/en/index.html">www.namura.co.jp/en/index.html</a>
<b>Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (Nippon Yusen Kaisha bzw. NYK Line) - 日本郵船</b>	
Adresse	3-2, Marunouchi 2 Chome, Chiyodaku, Tokyo 100-0005
Telefon	+ 81-3-3284-5151
Webseite	<a href="http://www.nyk.com/english/">www.nyk.com/english/</a>
<b>NYK Cruises Co., Ltd. - 郵船クルーズ株式会社</b>	
Adresse	The Landmark Tower Yokohama, 2-1, Minatomirai 2-chome, Nishi-ku, Yokohama, 220-8147
Telefon	+81-045-640-5301
Webseite	<a href="http://www.asukacruise.co.jp/english/">www.asukacruise.co.jp/english/</a>
<b>Oshima Shipbuilding Co., Ltd. - 大島造船所</b>	
Adresse	1605-1, Oshima machi, Saikai-shi, Nagasaki, 857-2494
Telefon	+81-959-34-2711
Webseite	<a href="http://www.en.osy.co.jp/">www.en.osy.co.jp/</a>
<b>Sanoyas Shipbuilding Co. - サノヤス造船株式会社</b>	
Adresse	3-3-23 Nakanoshima, Kita-ku, Osaka 530-6109
Telefon	+81-06-4803-6161
Webseite	<a href="http://www.sanoyas.co.jp/en/shipbuilding/index.html">www.sanoyas.co.jp/en/shipbuilding/index.html</a>
<b>Sasebo Heavy Industries Co., Ltd. - 佐世保重工業株式会社</b>	
Adresse	1 Tategamimachi, Sasebo City, Nagasaki 857-8501
Telefon	+81-956-25-9111
Webseite	<a href="http://www.ssk-sasebo.co.jp/ssk/us/home/index.html">www.ssk-sasebo.co.jp/ssk/us/home/index.html</a>
<b>Shin Kurushima Dockyard Co., Ltd. - 株式会社 新来島どっく</b>	
Adresse	Sapia Tower 13F, 1-7-12 Marunouchi Chiyoda-ku, Tokyo 100-0005
Telefon	+81-03-5224-8661
Webseite	<a href="http://www.skdy.co.jp/english/">www.skdy.co.jp/english/</a>
<b>Sumitomo Heavy Industries Marine &amp; Engineering Co., Ltd. - 住友重機械工業株式会社</b>	
Adresse	ThinkPark Tower, 2-1-1 Osaki, Shinagawa-ku, Tokyo 141-6025
Telefon	+81-03-6737-2620
Webseite	<a href="http://www.shi.co.jp/me/index.html">www.shi.co.jp/me/index.html</a>

<b>The Hakodate Dock Co., Ltd. - 函館どつく株式会社</b>	
Adresse	20-3, Bentencho, Hakodate, 040-8605
Telefon	+ 81-138-22-3170
Webseite	<a href="http://www.hakodate-dock.co.jp/en/index.html">www.hakodate-dock.co.jp/en/index.html</a>
<b>Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd. - 常石造船株式会社</b>	
Adresse	1083 Tsuneishi, Numakuma-cho, Fukuyama-shi, Hiroshima 720-0393
Telefon	+81-084-987-1101
Webseite	<a href="http://www.tsuneishi.co.jp/english/">www.tsuneishi.co.jp/english/</a>

### 6.3 Relevante Universitäten und Forschungsinstitute

<b>Department of Marine Systems Engineering, Kyushu University - 九州大学工学部 地球環境工学科 船舶海洋システム工学コース</b>	
Adresse	744 Motooka, Nishi-ku, Fukuoka 819-0395
Telefon	N/A
Webseite	<a href="http://www.nams.kyushu-u.ac.jp/e/">www.nams.kyushu-u.ac.jp/e/</a>
<b>Department of Marine Systems Engineering, Osaka Prefecture University - 大阪府立大学工学部 海洋システム工学科</b>	
Adresse	1-1 Gakuencho, Naka-ku, Sakai-shi, Osaka 599-8531
Telefon	+81-072-254-9117
Webseite	<a href="http://www.marine.osakafu-u.ac.jp">www.marine.osakafu-u.ac.jp</a>
<b>Department of Naval Architecture and Ocean Engineering, Division of Global Architecture, School/Graduate School of Engineering, Osaka University - 大阪大学工学部 地球総合工学科 船舶海洋工学科目</b>	
Adresse	2-1 Yamadaoka, Suita, Osaka 565-0871
Telefon	N/A
Webseite	<a href="http://www.naoe.eng.osaka-u.ac.jp/eng/">www.naoe.eng.osaka-u.ac.jp/eng/</a>
<b>Department of Navigation and Ocean Engineering, Navigation Course, Tokai University - 東海大学海洋学部 船舶海洋工学科</b>	
Adresse	424-8610 3-20-1 Orido, Shimizu-ku, Shizuoka-shi, Shizuoka
Telefon	+81-054-334-0411
Webseite	<a href="http://www.u-tokai.ac.jp/english/staff/academics/MTEwMDA0">www.u-tokai.ac.jp/english/staff/academics/MTEwMDA0</a>
<b>Faculty of Maritime Sciences, Kobe University - 神戸大学大学院海事科学研究科・海事科学部</b>	
Adresse	5-1-1 Fukaeminami-machi, Higashinada-ku, Kobe 658-0022
Telefon	+81-078-431-6200
Webseite	<a href="http://www.maritime.kobe-u.ac.jp/index_e.html">www.maritime.kobe-u.ac.jp/index_e.html</a>
<b>Japan agency of Maritime Education and Training for Seafarers (JMETS) - 独立行政法人海技教育機構</b>	
Adresse	20th floor, Yokohama 2nd Joint Government Building 5-57 Kitanakadori, Naka-ku, Yokohama-shi, Kanagawa 231-0003
Telefon	+81-045-211-7303
Webseite	<a href="http://www.jmets.ac.jp">www.jmets.ac.jp</a>
<b>Maritime Academy Foundation (MACF) - 公益財団法人海技教育財団</b>	
Adresse	8F Kaiun Building, 2-6-4 Hirakawacho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0093
Telefon	+81-03-3288-0991
Webseite	<a href="http://www.macf.jp">www.macf.jp</a>
<b>Nagasaki Institute of Applied Science, Faculty of Engineering, Department of Engineering, Naval Architecture Course - 長崎総合科学大学工学部 船舶工学部</b>	
Adresse	536 Abamachi, Nagasaki City, Nagasaki 851-0123
Telefon	+81-0120-801-253
Webseite	<a href="http://www.ship.nias.ac.jp">www.ship.nias.ac.jp</a>
<b>National Institute of Technology, Hiroshima College - 広島商船高等専門学校</b>	
Adresse	4272-1 Higashino, Osakikamijima-cho, Toyota-gun, Hiroshima 725-0231
Telefon	+81-0846-67-3022
Webseite	<a href="http://www.hiroshima-cmt.ac.jp">www.hiroshima-cmt.ac.jp</a>
<b>National Institute of Technology, Oshima College - 大島商船高等専門学校</b>	
Adresse	1091-1 Komatsu, Suooshima-cho, Oshima-gun, Yamaguchi 742-2193
Telefon	+81-0820-74-5451
Webseite	<a href="http://www.oshima-k.ac.jp">www.oshima-k.ac.jp</a>
<b>National Institute of Technology, Toba College - 鳥羽商船高等専門学校</b>	
Adresse	1-1 Ikegami-cho, Toba City, Mie 517-8501
Telefon	+81-0599-25-8000
Webseite	<a href="http://www.toba-cmt.ac.jp/english">www.toba-cmt.ac.jp/english</a>

<b>National Institute of Technology, Toyama College - 富山高等専門学校</b>	
Adresse	1-2 Ebie-neriya, Imizu city, Toyama, 933-0293
Telefon	+81-766865100
Webseite	<a href="http://www.nc-toyama.ac.jp/en/">www.nc-toyama.ac.jp/en/</a>
<b>National Institute of Technology, Yuge College - 弓削商船高等専門学校</b>	
Adresse	1000 Yugeshimoyuge, Kamijima-cho, Ochi-gun, Ehime 794-2593
Telefon	+81-0897-77-4606
Webseite	<a href="http://www.yuge.ac.jp/en/">www.yuge.ac.jp/en/</a>
<b>NEDO (New Energy and Industrial Technology Development Organization) - 国立研究開発法人新エネルギー産業技術総合開発機構</b>	
Adresse	16F-20F, MUZA Kawasaki Central Tower, 1310 Omiya-cho, Saiwai-ku, Kawasaki City, Kanagawa 212-8554 Japan
Telefon	N/A
Webseite	<a href="http://www.nedo.go.jp/english/">www.nedo.go.jp/english/</a>
<b>The University of Tokyo Graduate School of Frontier Sciences, Department of Ocean Technology, Policy, and Environment - 東京大学システム創成学専攻/海洋技術環境学専攻</b>	
Adresse	The University of Tokyo 5-1-5, Kashiwanoha, Kashiwa-shi, Chiba, 277-8561
Telefon	N/A
Webseite	<a href="http://www.otpe.k.u-tokyo.ac.jp/en/">www.otpe.k.u-tokyo.ac.jp/en/</a>
<b>Tokyo University of Marine Science and Technology - 国立大学法人東京海洋大学</b>	
Jap. Name	
Adresse	2-1-6 Etchujima, Koto-ku, Tokyo 135-8533
Telefon	+81-03-5245-7300
Webseite	<a href="http://www.e.kaiyodai.ac.jp">www.e.kaiyodai.ac.jp</a>
<b>Vehicle &amp; Environmental Systems Program, School of Engineering, Hiroshima University - 広島大学工学部 第四類 輸送機器環境工学プログラム</b>	
Adresse	1-4-1, Kagamiyama, Higashi-Hiroshima City 739-8527
Telefon	+81-082-424-7780
Webseite	<a href="http://www.eng4.hiroshima-u.ac.jp/vesp/">www.eng4.hiroshima-u.ac.jp/vesp/</a>
<b>Yokohama National University, Ocean and Space Systems Engineering - 横浜国立大学 理工学部 建築都市・環境系学科 海洋空間のシステムデザインEP</b>	
Adresse	79-5 Tokiwadai, Hodogaya-ku, Yokohama-shi, Kanagawa 240-8501
Telefon	+81-045-339-4083
Webseite	<a href="http://www.shp.ynu.ac.jp">www.shp.ynu.ac.jp</a>

# Literaturverzeichnis

- AHK Japan (2020), Maritime Wirtschaft, Zielmarktanalyse Japan, <https://www.german-tech.org/Download/GAB-Japan-2020-Maritim/ZMA-GAB-Japan-Maritim-FINAL.pdf>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Auswärtiges Amt. (2021, 8. Oktober). *Japan: Politisches Porträt*. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussepolitik/laender/japan-node/politisches-portraet/213120>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Auswärtiges Amt. (2022, 29. Juli). *Deutschland und Japan: Bilaterale Beziehungen*. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussepolitik/laender/japan-node/bilateral/213038>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Botschaft von Japan in Deutschland. (o. D.). *Außenpolitik*. <https://www.de.emb-japan.go.jp/aussepn/index.html>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Cabinet Office of Japan (2018), The Third Basic Plan on Ocean Policy, [https://www8.cao.go.jp/ocean/english/index\\_e.html](https://www8.cao.go.jp/ocean/english/index_e.html), zuletzt abgerufen am 18.08.2022
- Chiavacci, D. & Wieczorek, I. (Hrsg.). (2012). *Japan 2012. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft*. VSJF.
- Christiane Süßel. (2021, 2. September). *Japan setzt auf Innovationen*. Wirtschaftsumfeld | Japan | Forschung und Entwicklung. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/wirtschaftsumfeld/japan-setzt-auf-innovationen-688620>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- ClassNK (o.J.), AboutNK, <https://www.classnk.or.jp/hp/en/index.html>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- Company Formation Japan (2018), Open Japanese Business for Repair and Maintenance of Ships, <https://www.companyformationjapan.com/open-japanese-business-for-repair-and-maintenance-of-ships>, zuletzt abgerufen am 21.08.2022
- Destatis. (2022, Juli). *Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland*.
- DMB. (2021a, Juli 21). „Japan hat für KMU unglaublich viel zu bieten“. Deutscher Mittelstands-Bund (DMB). <https://www.mittelstandsbund.de/themen/internationalisierung/japan-hat-fuer-kmu-unglaublich-viel-zu-bieten/>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- DMB. (2021b, August 6). *Neue Chancen für den Mittelstand – Japan als Wachstumsmarkt*. Deutscher Mittelstands-Bund (DMB). <https://www.mittelstandsbund.de/themen/internationalisierung/neue-chancen-fuer-den-mittelstand-japan-als-wachstumsmarkt/>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- EU-Japan Centre for Industrial Cooperation (o. J.), EU-Japan EPA Factsheet – Maritime Transport, [https://www.eubusinessinjapan.eu/sites/default/files/maritime\\_transport.pdf](https://www.eubusinessinjapan.eu/sites/default/files/maritime_transport.pdf), zuletzt abgerufen am 20. Juli 2020
- European Commission. (2022, 25. März). *EU-Japan. Trade*. [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/japan/eu-japan-agreement\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/japan/eu-japan-agreement_en), zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- European Commission (2018), EU-Japan Economic Partnership Agreement - texts of the agreement, <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1684>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- European Commission (2022), EU-Japan trade bounces back to pre-pandemic levels, [https://policy.trade.ec.europa.eu/news/eu-japan-trade-bounces-back-pre-pandemic-levels-2022-03-25\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/news/eu-japan-trade-bounces-back-pre-pandemic-levels-2022-03-25_en), zuletzt abgerufen am 21.08.2022
- Gillert, S. (2015, 6. Oktober). *Demografie: Japans Bevölkerung stirbt langsam aus*. DIE WELT. <https://www.welt.de/politik/ausland/article117397916/Japans-Bevoelkerung-stirbt-langsam-aus.html>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- GTAI. (2021a, August 6). *Öffentliche Aufträge in Japan*. Recht kompakt | Japan | Öffentliche Aufträge. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/recht/oeffentliche-auftraege-in-japan-678544>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- GTAI. (2021b, September 2). *Japan setzt auf Innovationen*. Wirtschaftsumfeld | Japan | Forschung und Entwicklung. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/wirtschaftsumfeld/japan-setzt-auf-innovationen-688620>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022

- GTAI. (2022a, März 16). *Krieg der Rohstofflieferanten bereitet Kopfzerbrechen*. Special | Japan | Krieg in der Ukraine. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/specials/krieg-der-rohstofflieferanten-bereitet-kopfzerbrechen-812956>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- GTAI. (2022b, Mai 24). *Japan sucht Wachstum durch Transformation*. SWOT-Analyse | Japan. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/wirtschaftsumfeld/japan-sucht-wachstum-durch-transformation-247078>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- GTAI. (2022c, Mai 25). *Wachstumserwartung bleibt gedämpft*. Wirtschaftsausblick | Japan. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/wirtschaftsumfeld/wachstumserwartung-bleibt-gedaempft-243580>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Gyokai Search (2021), Shipping Industry, <https://gyokai-search.com/3-kaiun.htm>, zuletzt abgerufen am 20.08.2022
- Gyokai Search (2021), What are the challenges and problems of the shipping industry?, <https://gyokai-search.com/7-kaiun-issue.html>, zuletzt abgerufen am 20.08.2022
- Hidekazu Itoh (2022), Development of Japan's Port System, In: Regulation and Finance in the Port Industry, S.131–151
- Japan Customs (2020), Japan's Tariff Schedule as of June 27 2020, [https://www.customs.go.jp/english/tariff/2020\\_6/index.htm](https://www.customs.go.jp/english/tariff/2020_6/index.htm), zuletzt abgerufen am 03.10.2020
- Japan Customs (o.J.), 1101 輸入通関手続の概要（カスタムスアンサー）（übersetzt: 1101 Überblick über das Einfuhrzollabfertigungsverfahren, [https://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1101\\_jr.htm](https://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1101_jr.htm), zuletzt abgerufen am 03.10.2020
- Japan International Boat Show (2022), <https://www.boatshow.jp/events/global.html>, zuletzt abgerufen am 21.08.2022
- Japan Maritime Public Relations Center (2021-22): Japanese Maritime Transportation, Shipping now, [https://www.kaijipr.or.jp/shipping\\_now/](https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/), zuletzt abgerufen am 18.08.2022
- Japan Maritime Public Relations Center (2022), How do you make a ship?, <https://www.kaijipr.or.jp/attractive/shipbuilding/>, zuletzt abgerufen am 23.08.2022
- Japan Times (2016), Ports in Japan, China, U.S. at greatest risk of natural disaster, <https://www.japantimes.co.jp/news/2016/08/09/business/ports-japan-china-u-s-greatest-risk-natural-disaster/>, zuletzt abgerufen am 09.09.2020
- JETRO (2018), Logistics Information – Map of Ports, <https://www.jetro.go.jp/en/invest/region/infra.html>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- JISC (o.J.), JISCについて（übersetzt: Über JISC), <https://www.jisc.go.jp/jisc/index.html>, zuletzt abgerufen am 03.10.2020
- JSA Group (2019), History, [https://www.jsa.or.jp/en/en\\_about/](https://www.jsa.or.jp/en/en_about/), zuletzt abgerufen am 06.09.2022
- Jürgen Maurer. (2022, 24. Mai). *Japan sucht Wachstum durch Transformation*. SWOT-Analyse | Japan. <https://www.gtai.de/de/trade/japan/wirtschaftsumfeld/japan-sucht-wachstum-durch-transformation-247078>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Kawasaki Heavy Industries (2019), World's First Liquefied Hydrogen Carrier SUIISO FRONTIER Launches Building an International Hydrogen Energy Supply Chain Aimed at Carbon-free Society, [https://global.kawasaki.com/en/corp/newsroom/news/detail/?f=20191211\\_3487](https://global.kawasaki.com/en/corp/newsroom/news/detail/?f=20191211_3487), zuletzt abgerufen am 03.10.2020
- Kölling, M. (2020, 16. September). *Coronomics: Japan wird zum globalen Studienobjekt*. Handelsblatt. <https://www.handelsblatt.com/politik/international/serie-coronomics-langfristfolgen-der-pandemie-wie-viel-schulden-kann-ein-land-schultern-japan-wird-zum-globalen-experiment/26191394.html>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- Mendgen, U. (2022, 20. Februar). *Einwanderung unpopulär: Ohne Migration sinkt Japans Wohlstand*. tagesschau.de. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/bevoelkerungsentwicklung-japan-101.html>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022

Merkmal (2022), Signs of a resurgence in Japanese shipbuilding? New orders received 2.1 times in 2021, towed by eco-friendly vessels, <https://merkmal-biz.jp/post/5739>, zuletzt abgerufen am 18.06.2022

METI (2018), Cabinet Decision on the New Strategic Energy Plan, [https://www.meti.go.jp/english/press/2018/0703\\_002.html](https://www.meti.go.jp/english/press/2018/0703_002.html), zuletzt abgerufen am 11.05.2022

METI (2019), Commendation Ceremony for the 12th National Maritime Awards Held, [https://www.meti.go.jp/english/press/2019/0822\\_001.html](https://www.meti.go.jp/english/press/2019/0822_001.html), zuletzt abgerufen am 21.08.2022

METI (2021), Green Growth Strategy Through Achieving Carbon Neutrality in 2050, [https://www.meti.go.jp/english/press/2020/1225\\_001.html](https://www.meti.go.jp/english/press/2020/1225_001.html), zuletzt abgerufen am 19.08.2022

MLIT (2018), 港湾の中長期政策「PORT 2030」～参考資料集～ (übersetzt: Die mittel- und langfristige Hafenpolitik „Port 2030“ – Referenzmaterial), <https://www.mlit.go.jp/common/001247414.pdf>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020

MLIT (2019), Trends for cruises and other activities, [https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02\\_hh\\_000252.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000252.html), zuletzt abgerufen am 23.08.2022

MLIT (2019), 国土交通白書 2019 (übersetzt: Weißbuch Landverkehr 2019), <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h30/hakusho/r01/index.html>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

MLIT (2019), 港湾数一覧、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾位置図 (übersetzt: Anzahl der Häfen, internationale strategische Häfen, internationale Hub-Häfen und wichtige Hafenstandorte), <https://www.mlit.go.jp/common/001289097.pdf>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020

MLIT (2020), IMO (国際海事機関) の概要 (übersetzt: Überblick über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)), [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk1\\_000035.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000035.html), zuletzt abgerufen am 02.10.2020

MLIT (2020), 海事レポート2020第1章 - 地域経済を支え、世界と戦う造船業・船用工業の振興 (übersetzt: Maritime Report 2020, Kap. 1 – Förderung der Schiffbauindustrie und der Maritimen Wirtschaft zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und der globalen Wettbewerbsfähigkeit), <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001355747.pdf>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

MLIT (2020), 海事レポート2020第2章 - 安定的な国際海上輸送の確保 (übersetzt: Maritime Report 2020, Kap. 2 – Sicherung eines stabilen internationalen Seeverkehrs), <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001355748.pdf>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

MLIT (2020), 海事レポート2020第3章 - 内航海運、内航フェリー・旅客船の活性化 (übersetzt: Maritime Report 2020, Kap. 3 – Revitalisierung der Küstenschiffahrt und der inländischen Fähr- und Passagierschiffahrt), <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001355749.pdf>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

MLIT (2020), 海事生産性革命 (i-Shipping) の全体像 (übersetzt: Maritime Revolution (i-shipping) im Überblick), <https://www.mlit.go.jp/common/001150897.pdf> zuletzt abgerufen am 02.10.2020

MLIT (2020), 造船業の現状と課題 (übersetzt: Aktueller Stand und Probleme in der Schiffbauindustrie), <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001348308.pdf>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

MLIT (2021), Statistical Informations, [https://www.mlit.go.jp/statistics/details/port\\_list.html](https://www.mlit.go.jp/statistics/details/port_list.html), zuletzt abgerufen am 23.08.2022

Nikkei (2020), 官主導で好調な中国造船業界、韓国勢との競争波高し (übersetzt: Die von der Regierung unterstützte chinesische Schiffbauindustrie sieht sich starker Konkurrenz durch südkoreanische Unternehmen ausgesetzt), <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO60632750S0A620C2XR1000/>, zuletzt abgerufen am 01.10.2020

Nikkei (2020), 自動運航、8兆円市場に (übersetzt: Automatisierte Abläufe, ein Markt mit 8 Billionen Dollar), <https://www.nikkei.com/article/DGKKZO59949840T00C20A6TJ1000/>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020

Nikkei (2020), 韓国の造船支援、日本がWTO違反と主張 協議を要請 (übersetzt: Südkoreas Unterstützung für den Schiffbau, Japan behauptet WTO-Verletzungen, fordert Gespräche), <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO55152000R00C20A2EA3000/>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020



- Nikkei Asia (2020), Japan's cruise ships set sail amid sea of COVID worries, <https://asia.nikkei.com/Business/Travel-Leisure/Japan-s-cruise-ships-set-sail-amid-sea-of-COVID-worries2>, zuletzt abgerufen am 18.06.2022
- Nikkei Asian Review (2019), World's first liquid hydrogen carrier ship launches in Japan, <https://asia.nikkei.com/Business/Energy/World-s-first-liquid-hydrogen-carrier-ship-launches-in-Japan>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- Nikkei Asian Review (2020), Coronavirus puts cruise industry in rough waters in Asia, <https://asia.nikkei.com/Business/Travel-Leisure/Coronavirus-puts-cruise-industry-in-rough-waters-in-Asia>, zuletzt abgerufen am 22.07.2020
- Nikkei Asian Review (2020), Japan seeks massive jump in offshore wind power over 10 years, <https://asia.nikkei.com/Business/Energy/Japan-seeks-massive-jump-in-offshore-wind-power-over-10-years2>, zuletzt abgerufen am 22.07.2020
- NYK Line (2021), Financial Indicators, <https://www.nyk.com/english/ir/financial/indicators/>, zuletzt abgerufen am 18.08.2022
- NYK Line (2022), Environmental Flagship, <https://www.nyk.com/english/esg/envi/flagship/>, zuletzt abgerufen am 19.08.2022
- NYK Line (2022), NYK Super Eco Ship, <https://www.nyk.com/english/esg/envi/ecoship/>, zuletzt abgerufen am 19.08.2022
- OECD (2022), Workshop on Green Growth in Shipbuilding, <https://www.oecd.org/sti/ind/workshopongreengrowthinshipbuilding.htm>, zuletzt abgerufen am 18.06.2022
- San-Ten Consulting. (2019, November), *How to Enter the Japanese Market: A Basic Guide for the Chemicals and Materials Industry*.
- Sea Japan (2022), <https://www.seajapan.ne.jp/en/>, zuletzt abgerufen am 21.08.2022
- Ship Technology (2018), Riding the wave: explosive growth in Japan's cruise sector, <https://www.ship-technology.com/analysis/riding-wave-explosive-growth-japans-cruise-sector/>, zuletzt abgerufen am 22.08.2022
- Ship Technology (2020), The world's biggest shipping companies in 2020, <https://www.ship-technology.com/analysis/the-ten-biggest-shipping-companies-in-2020/>, zuletzt abgerufen am 23.08.2022
- Shipbuilders' Association of Japan (2021), Future visions of Japanese maritime industries, <https://www.sajn.or.jp/e/press/view/5da618f083d3fc78b884659cfadadf4d33aa1330>, zuletzt abgerufen am 18.08.2022
- SMBC (2019), 国内の港湾の現状と今後の方向性 (übersetzt: Aktueller Status und zukünftige Entwicklung der inländischen Häfen), [https://www.smbc.co.jp/hojin/report/investigationlecture/resources/pdf/3\\_00\\_CRSDReport077.pdf](https://www.smbc.co.jp/hojin/report/investigationlecture/resources/pdf/3_00_CRSDReport077.pdf), zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- Statistics Bureau of Japan. (2021). *Statistical Handbook of Japan 2021*. <https://www.stat.go.jp/english/data/handbook/index.htm>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022
- The Global Economy (2019), Port infrastructure quality - Country rankings, [https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports\\_quality/](https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/), zuletzt abgerufen am 22.08.2022
- The Japanese Shipowners' Association (2021), Japanese shipping industry: The Challenge of 2050 Net Zero GHG, [https://www.jsanet.or.jp/GHG/pdf/en\\_full.pdf](https://www.jsanet.or.jp/GHG/pdf/en_full.pdf), zuletzt abgerufen am 19.08.2022
- The Japanese Shipowners' Association (JSA) (2020), 令和 2 年度税制改正後の海運関係税制一覧 (übersetzt: Besteuerung des Seeverkehrs nach der Steuerreform 2020), [http://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/seisaku\\_zei/r02\\_itiran.pdf](http://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/seisaku_zei/r02_itiran.pdf), zuletzt abgerufen am 02.10.2020
- The Nippon Foundation (2022), MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program, <https://www.nippon-foundation.or.jp/en/news/articles/2022/20220118-66716.html>, zuletzt abgerufen am 16.08.2022
- Toyo Keizai (2020), 洋上風力発電で「作業船」に脚光 (übersetzt: Maritime Wirtschaft (Schiffs- und Hafenwirtschaft)), <https://premium.toyokeizai.net/articles/-/22956>, zuletzt abgerufen am 02.10.2020

UNCTAD (2019), Handbook Merchant Fleet, <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>, zuletzt abgerufen am 19.08.2022

United Nations Conference on Trade and Development (2022), Maritime Profile: Japan, <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/392/index.html>, zuletzt abgerufen am 22.08.2022

Yoshihisa Sugimura et al. (2022), Logistics strategy simulation of second-ranked ports on the basis of Japan's port reforms: a case study of Hakata Port, In: Maritime Policy & Management

Ziegler, M. (2022, 11. Mai). *Japans Schulden erreichen neuen Rekordwert*. Sumikai. <https://sumikai.com/nachrichten-aus-japan/japans-schulden-erreichen-neuen-rekordwert-308542/>, zuletzt abgerufen am 01.09.2022

