

Ungestörter Aufschwung?

Bei seinem Ausblick auf das Jahr 2018 schlägt ESTA-Direktor Ton Klijn positive Töne an und prognostiziert sowohl für die Schwertransport- wie auch die Kranbranche eine gute Auslastung. Doch die Freude ist getrübt.

Denn den guten Aussichten für 2018 – befeuert von anstehenden Groß- und Infrastrukturprojekten sowie allgemein guter Konjunktur in einigen Märkten – stehen politische Hemmnisse und die eigene Preispolitik der Branche entgegen. Besonders deutlich wird Letzteres wieder einmal im Kransegment. Arbeit ist genug vorhanden, doch dem steigenden Arbeitsvolumen folgen keine steigenden Kranvermietpreise.

Aber auch die in der Schwertransportbranche erzielten Preise sind, so Klijn, ungesund niedrig. Und dies hat nach Einschätzung des ESTA-Direktors auch negative Auswirkungen auf die Investitionsfähigkeit beider Branchen. Dies sowohl mit Blick auf das Equipment wie auch auf die Aus- und Weiterbildung, was langfristig weder der Effizienz noch der Produktivität zuträglich ist.

Eine kurzfristige Änderung der Situation ist laut Klijn nicht in Sicht, obwohl eine begrenzte Marktkonsolidierung durchaus möglich wäre. Zudem steht natürlich auch immer die Frage im Raum, wie stabil und nachhaltig der Aufschwung ist. Wer heute investiert, um die gute Konjunktur zu nutzen, sieht sich morgen vielleicht einer Abschwächung des Marktes gegenüber. Getätigte Investitionen können dann zu Problemen führen.

Mit Besorgnis schaut die ESTA auf das politische Umfeld in Europa. Klijn verweist in diesem Zusammenhang auf den Brexit sowie auf zunehmenden Protektionismus. Die Zunahme nationaler Klein- und Kleinstvorschriften würden von ESTA-Mitgliedern sowohl im Kran- wie auch im Schwertransportsegment zum Teil als protektionistisch und als Diskriminierung internationaler Spediteure empfunden.

So wandte sich die ESTA Anfang 2017 mit der Bitte um Intervention an die Europäische Kommission. Dabei ging es um

neue Regelungen in Spanien, die es internationalen Unternehmen extrem schwer machten, in dem Land zu arbeiten und die nach Ansicht der ESTA von den spanischen Behörden zurückgezogen werden sollten.

Problematisch sei auch die neue Handhabung der Ausnahmeregelung nach §29 in Deutschland. Mit den hier vorgenommenen Änderungen erhöhte sich die Ausstellungsdauer von vier auf acht Wochen. Andere EU-Länder erteilten die gleiche Art von Genehmigung in zwei Arbeitstagen, so Klijn. „Solche unnötigen und bürokratischen lokalen Vorschriften machen die Industrie weniger effizient, weniger sicher und erhöhen die Kosten für unsere Kunden und deren Kundenschaft“, so Ton Klijn.

Auswirkungen auf die Branche hätten zudem die niedrigen Öl- und Gaspreise und die anhaltenden Schwankungen in den gas- und ölexportierenden Ländern, die dazu geführt hätten, dass viele Investitionen auf Eis gelegt wurden. Demgegenüber stünden aber viele große konkrete Projekte und Investitionsvorhaben in ganz Europa, sodass mit einem starken Jahr 2018 zu rechnen sei.

Zudem kann die ESTA bereits auf einen bewegten März zurückblicken: am 19. März fand das erste ECOL-Pilotprojekt im Trainingscenter von Mammoet in der Nähe von Rotterdam statt. Das Ziel des Projektes ist es, vergleichbare Ausbildungsstandards für Kranbediener zu schaffen (ECOL = European Crane Operators' Licence / Europäische Kranbediener-Lizenz). Sollte das Pilotprojekt planmäßig voranschreiten, kann die ESTA eine Zuordnung nach dem Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) beantragen. Damit wäre ECOL europaweit auf dem EQR-Niveau 2 registriert und anerkannt.

Am 6. März richtete die ESTA außerdem gemeinsam mit FEM

einen Windkraft-Gipfel in Hamburg aus. Die in der dortigen Bucerius Law School durchgeführte Veranstaltung führte die erfolgreiche Konferenz des vergangenen Jahres fort, an der über 130 Delegierte aus 59 Organisationen teilnahmen. Die Veranstaltung, bei der sich alles um die immer größer werdenden onshore-Windkraftanlagen drehte, befasste sich nicht nur mit dem Bereich Kranarbeiten, sondern beleuchtete auch den Transport sowie die gesamte Lieferkette. Unterstützt wurde der Gipfel auch vom VDMA, dem Verband Deutscher Maschinen und Anlagenbau, dem zahlreiche Windkraftanlagenhersteller angehören.

Ziel der ESTA ist es auch, neue Best Practice Guides zu entwickeln. Auf die immer größer werdenden onshore-Windkraftanlagen müsse mit neuen Leit-



linien reagiert werden, um die Sicherheit über die gesamte Logistikkette hinweg zu erhöhen. Je früher die Windkraftanlagenhersteller Kran- und Schwertransportdienstleister in die Projektplanung mit einbeziehen würden, desto effizienter und sicherer könnten Transport und Montage der Anlagen durchgeführt werden. **STM**



Windkraftanlagen werden zunehmend größer – das fordert auch die Kran- und Schwertransportbranche. **STM-Bild**