



JAHRESBERICHT 2002



Kreuzfahrtschiff „AIDAvita“, 42.289 GT, 1.582 Passagiere



Alarmierende Zahlen erfordern engagiertes Handeln

Nach fünf Jahren weitgehend konstanter Beschäftigungslage bei steigender Produktion droht im Handelsschiffsneubau ein Beschäftigungseinbruch von mehr als 10 %. Die im Vorjahr befürchtete Trendwende in der Beschäftigung wird eintreten.

Während im Bereich der Standardschiffe insgesamt eine robuste Nachfrage weltweit vorherrschte, konnten Europas und auch Deutschlands Werften in den vergangenen beiden Jahren kaum Aufträge verzeichnen, sie profitieren in der Produktion noch vom Auftragsboom des Jahres 2000.

Ermutigend waren zwar die Auftragseingänge im November/Dezember 2002, aber das hat nicht für einen befriedigenden Jahresauftragseingang im Jahr 2002 gereicht. Der Auftragsbestand sank deshalb im Durchschnitt auf eine Reichweite bis Mitte 2004 ab, so dass Anpassungsmaßnahmen in der Beschäftigung unumgänglich werden.

Grund für diese alarmierenden Entwicklungen ist der Auftragseinbruch in Deutschland im Bereich der Containerschiffe und der Fäh- und Passagierschiffe. Bei den Ablieferungen des Jahres 2002 entfielen auf diese beiden Marktsegmente fast 90 % der Gesamtproduktion, es ist somit der Kernbereich der deutschen Marktsegmente.

Während im Containerschiffmarkt eine allgemein rückläufige Nachfrage für die deutschen Werften keine Auftriebskräfte mobilisierte, lenkten die ungebrochene Niedrigpreisoffensive aus Korea und ein starker Euro die vorhandenen Aufträge auf Koreas Werften.

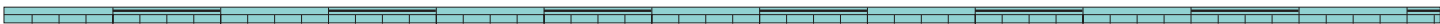
Im Bereich der Fäh- und Passagierschiffe lösten die Anschläge auf das World Trade Center in New York einen scharfen Knick in der Tourismusbranche aus. Dieser Einbruch und die zudem einsetzenden Übernahmegefechte der großen Passagierschiffsreedereien führten in der Zwischenzeit lediglich zu drei Auftragsvergaben in diesem Marktbereich. Eine weitere Verunsicherung der Touristikbranche brachte der Irak-Konflikt und die sich seit einigen Wochen ausbreitende Lungenseuche SARS.

Was ist zu tun? Eine Antwort gab der europäische Schiffbauverband CESA mit seiner Initiative „LeaderSHIP 2015“. Dieses mit der EU-Kommission gemeinsam in Angriff genommene Projekt will in den nächsten Monaten auf relevanten Gebieten wie Forschung und Entwicklung, Finanzierungen und Garantiesysteme die europäischen Rahmenbedingungen harmonisiert optimieren. Das heißt: im eigenen Hause Europa durch eine Neuordnung Wachstumsimpulse zu generieren. Auch im nationalen Bereich ist ein solcher Hausputz notwendig. Auch hier ist eine Verschlankung notwendig, insbesondere im Bereich von Forschung, Entwicklung und Innovation sowie im Bereich der Exportfinanzierung. Statt fiskalischer Hürden ist wirtschaftspolitische Förderung notwendig. Um nicht missverstanden zu werden: dies ist kein Ruf nach mehr Subventionen, sondern ein Hinweis darauf, in Brüssel beschlossene Maßnahmen auch national „1:1“ umzusetzen und damit Planungssicherheit zu geben. Zurzeit Fördermittel zu kürzen, wird die Beschäftigungsentwicklungen nicht umkehren. Es wird höchste Zeit, die Rahmenbedingungen für den Arbeitsmarkt signifikant zu verändern, damit eine Personalanpassung als Antwort auf die schwierige Nachfragesituation die Unternehmen nicht am Markt schwächt. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit muss sein vorgeschlagenes Reformwerk zügig umsetzen.

Die deutsche Schiffbauindustrie vertraut nach wie vor auf ihre Stärke der Technologieführerschaft, der Flexibilität und der Termintreue. Dieses Selbstvertrauen sollten Parlament und Regierung in Deutschland durch engagiertes vorausschauendes Handeln honorieren.

Dr.-Ing. Werner Schöttelndreyer
Sprecher des Vorstandes und
Hauptgeschäftsführer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Hamburg, April 2003





Inhalt

	Seite
Vorwort	
Alarmierende Zahlen erfordern engagiertes Handeln	3
I. Die deutsche Schiffbau- und meerestechnische Industrie 2002	6
1. Gesamtentwicklungen	6
2. Seeschiffbau	10
3. Binnenschiffbau und Binnenschifffahrt	14
4. Marineschiffbau	21
5. Reparatur und Umbau	25
6. Zulieferindustrie	27
7. Meerestechnik	30
II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2002	38
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung	38
2. Weltschiffbau	43
III. Politische Rahmenbedingungen und technologische Trends für Schiffbau und Meerestechnik	56
1. Internationale Schiffbaupolitik	56
2. Nationale Rahmenbedingungen für den deutschen Schiffbau	63
3. Technische Entwicklungen	66
4. Aus- und Fortbildung	78
Statistik	81
Abkürzungen/Erläuterungen	99
Gremien des Verbandes	100