

Umfassende sektorbezogene Analyse von neuen Kompetenzen und wirtschaftlichen Aktivitäten in der Europäischen Union:

Bau und Reparatur von Schiffen und Booten

Zusammenfassung

April 2009





ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2006 beschäftigte die Schiffs- und Bootsreparaturbranche in den EU-27-Staaten 296.000 Personen. Diese Beschäftigtenzahl befand sich seit dem Jahr 2001 - im Gegensatz zur schweren Krise der vorangegangenen 25 Jahre - in einem Aufwärtstrend. Im Zuge eines außergewöhnlichen Prozesses internationaler Konzentration sowie verstärkter Outsourcing-Strategien seitens der wichtigsten Werften erlebte der Sektor bis jetzt (parallel zum Wachstum des weltweiten Seehandels) eine sehr expansive Phase. Diese positive Entwicklung wird jedoch durch die aktuelle, weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise stark beeinträchtigt.

Den größten Teil der Arbeitskräfte dieses Sektors stellen Facharbeiter, wengleich eine Trendwende von Arbeiter- zu Angestelltenberufen auszumachen ist. In den neuen Mitgliedstaaten (NMS) fällt dabei die im Vergleich zu den EU-15-Staaten (mit verhältnismäßig mehr Beschäftigten in planungsbezogenen Berufen) höhere Präsenz von in der Produktion tätigen Beschäftigten ins Augenmerk. Die in der EU existierende Spezialisierung auf High-Tech-Produkte schafft eine wachsende Nachfrage nach qualifiziertem Personal mit erweiterten Kompetenzen sowie dem Aufbau einer Belegschaft mit Mehrfachqualifikation.

Zu den wichtigsten Antriebskräften, die den in den letzten Jahren in diesem Sektor eingetretenen Wandel auslösten, gehörten die Entwicklung des Welthandels (induzierte Nachfrage), die gestiegene Kompetenz in Drittländern, vor allem in Asien (in der Regel jedoch noch auf einem niedrigeren technologischen Niveau als in der EU), die Schwerpunktsetzung auf FEI-Investitionen in neue Produkte und Fertigungsverfahren zur Beibehaltung des Europäischen Wettbewerbsvorteils, die wachsende Nachfrage und der Mangel an qualifiziertem und hochqualifiziertem Personal sowie schließlich die zunehmenden und komplexeren Outsourcing-Prozesse (auf internationaler und nationaler Ebene).

Es werden zwei der wichtigsten Variablen ausgewählt, um Zukunftsszenarien für die Branche auszuarbeiten:

1. Die Wirtschaftskonjunktur und deren Auswirkungen auf die künftige Entwicklung von Welthandel und Seetransport
2. Der Fähigkeit des Sektors zur Aufrechterhaltung des europäischen technologischen Vorsprungs

Aus der Kombination günstiger und ungünstiger Hypothesen für diese Variablen ergeben sich vier Szenarien, von denen die zwei extremsten im Folgenden genannt werden:

Szenario 1: Wachsende Nachfrage nach Schiffen und Booten bei Beibehaltung des technologischen Vorsprungs der EU

Szenario 4: Stagnierende Nachfrage im Schiffbau und Verlust des technologischen Vorsprungs der EU

In Szenario 1 wäre ein langfristiger Beschäftigungszuwachs zu erwarten, insbesondere im Bereich der planungsbezogenen Berufe (F+E/Konstruktion, Produktionsmanagement). Hingegen hätte Szenario 4 sowohl in den EU-15-Staaten als auch in den NMS sehr negative Auswirkungen auf die Beschäftigung, wobei Endhersteller und Zulieferer - vor allem im Bereich der Fertigungsarbeitsplätze - gleichermaßen betroffen wären.

Angesichts dieser möglichen Perspektiven muss die strategische Bedeutung von Bau und Reparatur von Schiffen und Booten für die europäische Wirtschaft in den kommenden Jahren betont werden. Dementsprechend sollten Tätigkeiten entwickelt werden, die dazu beitragen können, die bestehenden Beschäftigten des Sektors beizubehalten sowie neue Mitarbeiter einzustellen (Einstellung von Frauen, Beschaffung und Beibehaltung von ausländischem Personal, usw.). Auch sollten sowohl innerhalb der Branche als auch gemeinsam mit Geschäftsinteressenten, anderen Sektoren, etc. kooperative Ansätze in Gang gesetzt werden.

Die Stärkung des sozialen Dialogs in der Branche scheint insbesondere im Hinblick auf Beschäftigungs- und Ausbildungsstrategien von größter Bedeutung zu sein. In diesem Sinne sollten neue Qualifikationsanforderungen untersucht und über den sektoralen sozialen Dialog angesprochen werden. Auch muss das Bildungs- und Ausbildungsangebot mittels einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen allen Interessengruppen entsprechend dem Ausbildungsbedarf der Unternehmen (sowohl Endhersteller als auch Zulieferer) aktualisiert und abgestimmt werden. Ausbildungsbezogene Beratungstätigkeiten für Unternehmen (insbesondere für KMU) könnten von großer Hilfe sein



Abschließend muss die erforderliche gegenseitige Anerkennung von die Branche betreffenden Berufen, Qualifikationsstandards sowie Bildungs- und Ausbildungsniveaus zwischen den EU-Ländern erwähnt werden. Auch Fragen wie der Bedeutung der Anerkennung nicht-formaler, durch praktische Erfahrung erworbener Kenntnisse und Fähigkeiten sowie Maßnahmen zur leichteren Vermittlung von implizitem Wissen durch „Dienstältere“ an „neues“ Personal sollte Beachtung geschenkt werden.