

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 1998

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Weltwirtschaft und Welthandel wurden 1998 entscheidend durch die Auswirkungen der fernöstlichen Finanz- und Währungskrise geprägt. Während zu Beginn des Jahres die Folgen der Krise für die Weltwirtschaft nur als gering und regional begrenzt eingeschätzt wurden, zeigten sich im Jahresverlauf doch gravierendere Auswirkungen, nicht zuletzt infolge der Globalisierung und der intensiveren wirtschaftlichen Verflechtungen der Volkswirtschaften.

So mußte Japan wegen massiver Nachfrageausfälle in seinen Nachbarländern spürbare Absatzeinbußen hinnehmen. Die ohnehin durch strukturelle Probleme des Finanzsektors belastete Wirtschaftskonjunktur Japans brach dadurch ein. In Südamerika führte der geringere Rohstoffbedarf der fernöstlichen Länder ebenfalls zu einem Übergreifen der Krise. Hinzu kam ein weitgehender Zusammenbruch der Wirtschaft Rußlands und anderer GUS-Länder.

Eine weltweite Rezession wurde bisher durch die starke Konjunktur in den USA und die stabile Entwick-



Containerschiff " Borkum Trader" , 25.361 GT, 2.470 TEU

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen			Mrd. Tonnenmeilen		
	1988	1997	1998*	1988	1997	1998*
Rohöl	1.042	1.534	1.550	5.065	7.677	7.820
Ölprodukte	325	410	395	1.445	2.050	1.970
Eisenerz	348	430	420	1.950	2.444	2.430
Kohle	304	460	465	1.682	2.332	2.215
Getreide	196	203	190	1.117	1.169	1.050
Andere Güter	1.460	2.070	2.050	4.040	6.000	5.940
Gesamt	3.675	5.107	5.070	15.299	21.672	21.425

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 1998

lung in Westeuropa zwar verhindert. Eine Abwertung der chinesischen Währung könnte aber die ostasiatische Entwicklung erneut scharf abbremsen. Schon ohne diese seit langem diskutierte wirtschaftspolitische Option Chinas hatten z. B. Weltbank, Internationaler Währungsfonds und OECD ihre Prognosen für das Wachstum von Weltproduktion und Welthandel im Verlauf des Jahres 1998 mehrfach nach unten revidieren müssen.

Nach Angaben der Welthandelsorganisation WTO hat sich das Welthandelsvolumen 1998 nur noch um 3,5 % erhöht, nachdem 1997 noch über 10 % erreicht worden waren. Dennoch liegt dieses Wachstum erneut höher als das der Weltproduktion, die nach IWF-Berechnungen lediglich um 2,5 % zugenommen hat (1997: 4,2 %). Die schwache Nachfrage und niedrigere Rohstoffpreise trugen dazu bei, daß die Inflationsraten und Zinsen sanken und in einigen Volkswirtschaften sogar deflationäre Entwicklungen befürchtet wurden.

Der seewärtige Seehandel war – wenn auch nur leicht – erstmals seit 1983 rückläufig. Mit 5,1 Mrd. Tonnen fiel das Transportvolumen um 0,7 % niedriger aus als im Vorjahr. 1997 war es noch um 5,1 % angestiegen. Die auch Transportstrecken berücksichtigende Transportleistung im seewärtigen Welthandel betrug 21.425 Mrd. Tonnenmeilen (- 1,1 %). Der

Konjunkturunbruch hat den Seetransport damit stärker beeinträchtigt als den gesamten Welthandel. Dies überrascht nicht angesichts der hohen Anteile von Rohstoffen am Seetransport, die stark konjunkturabhängig nachgefragt werden.

Rohöltransporte hatten mit 1.550 Mio. t und 38,4 % wiederum den größten Anteil am Seehandel. Gegenüber

dem Vorjahr war dies ein leichter Zuwachs um 1 % und entsprach dem geringen Anstieg der Erdöl-Nachfrage und -Produktion (weniger als 1 %). Die Rohölpreise fielen auf das seit Jahren niedrigste Niveau. Überdurchschnittlich nahmen die Öltransporte aus der Golfregion zu, vor allem durch höhere Exporte des Irak. Dadurch verlängerten sich die Durchschnittsentfernungen, und die Transportleistung erhöhte sich um 1,9 % auf 7.820 Mrd. tm. Für die anderen Tankertransporte ergab sich insgesamt ein Rückgang: Ölprodukte verringerten sich im Volumen und der Tonnenmeilenzahl um fast 4 % auf 395 Mio. t bzw. 1.970 Mrd. tm.

Auch die Transporte in der trockenen Massengutschiffahrt gingen insgesamt um 1,6 % zurück. Aufgrund der rückläufigen Stahlproduktion verringerten sich die Verschiffungen von Eisenerz um 2,3 % auf 420 Mio. t. Noch stärkere Rückgänge (6,4 %) gab es bei Getreide auf 190 Mio. t. Demgegenüber erhöhten sich die Transporte von Heizkohle durch zunehmenden Bedarf bei der Energieerzeugung um 1,1 % auf 465 Mio. t. Kürzere Reiseentfernungen führten jedoch bei allen Massengutverschiffungen zu einem Rückgang der Transportleistung um insgesamt 4,2 %.

Erstmals seit 15 Jahren war auch der Seetransport in der bisher dynamisch gewachsenen Gruppe der übrigen Güter um 1 % auf 2.050 t bzw. 5.940 Mrd. tm rückläufig. Unter dieser Rubrik werden Chemikalien,

Flüssiggas, Stückgüter, Container, Kühltransporte, Fahrzeuge etc. zusammengefaßt.

Trotz des verringerten Bedarfs an Schiffstransportraum nahm 1998 die Welthandelsflotte nicht ab. Die Tragfähigkeitstonnage TDW erhöhte sich sogar um 1,4 % auf 732,4 Mio. TDW. Gegenüber den Vorjahren fiel das Wachstum jedoch wesentlich geringer aus. Die Öltankerflotte vergrößerte sich dabei um

Entwicklung der Welthandelsflotte in Mio. TDW

	31.12.1988	31.12.1997	31.12.1998
Öltanker	232,1	267,1	272,8
Komb. Öl-/ Erzfrachter	33,3	17,9	16,4
Massengutschiffe	195,5	266,6	266,4
Andere Frachtschiffe	132,9	170,6	176,8
Gesamt	593,8	722,2	732,4

Quelle: Fearnleys Review 1998

2,1 % auf 272,8 Mio. TDW, was einem Flottenanteil von rund 37 % und dem höchsten Stand seit 1984 entsprach. Bei den Massengutfrachtern (einschl. kombinierter Öl-/Erzfrachter) trat 1998, nach Erreichen eines neuen Rekordniveaus in 1997, ein leichter Rückgang ein um 0,6 % auf 282,8 Mio. TDW, entsprechend einem Anteil von knapp 39 % an der Welthandelstonnage. Bei den übrigen Schiffstypen ergab sich wieder ein deutliches Wachstum um 3,6 %, da die zahlreich in den Vorjahren bestellten Neubauten, insbesondere Containerschiffe, im Jahr 1998 in Fahrt gingen.

Da die Nachfrage nach Seetransporten nicht mit dem Flottenzuwachs mithielt und ihm z. T. sogar entgegenlief, hat sich die Beschäftigung der Schiffe verschlechtert und in mehreren Marktsegmenten zu Überkapazitäten geführt. Dies schlug sich in einer höheren Aufliegertonnage, in steigenden Abwrackungen, in fallenden Fracht- und Charraten sowie in

niedrigerer Auslastung der Schiffe nieder. Besonders augenfällig wurde dies in den zunehmend „unpaarigen“ Verkehrsströmen in der Container-Linienschifffahrt mit Fernost und Südamerika, wo den abwertungsbedingt guten Exporten keine entsprechenden Maschinen- und Anlagenimporte dieser Länder mehr gegenüberstanden.

Die Tonnage der vorübergehend aus dem Verkehr genommenen und aufgelegten Schiffe erhöhte sich im Jahresdurchschnitt um fast 27 % von 4,9 auf 6,2 Mio. TDW, und zwar insbesondere in der zweiten Jahreshälfte. Bei den Massengutfrachtern ergab sich eine Erhöhung von 1,1 auf 2,4 Mio. TDW und bei den sonstigen Frachtern von 1,7 auf 2,2 Mio. TDW. Umgekehrt verlief die Entwicklung bei den Tankern, deren Aufliegertonnage von 2,1 Mio. TDW im Jahr 1997 auf 1,6 Mio. TDW zurückging. Auch die für Lagerzwecke eingesetzte Tankertonnage ging zurück von 4,4 Mio. auf 3,1 Mio. TDW.

Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
1994	13,3	7,3	2,3	22,9
1995	11,0	4,4	2,1	17,5
1996	7,0	9,7	2,8	19,5
1997	3,5	8,0	3,8	15,3
1998*	5,5	13,3	4,8	23,6

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 1998

Nach den geringen Schiffsverschrottungen in den vorangegangenen Jahren haben sich die Abwrackungen im Jahr 1998 aufgrund der schlechteren Frachtraten wieder deutlich belebt. Einschließlich eines geringen Anteils an verlorengegangenen Schiffen schieden insgesamt 23,6 Mio. TDW aus dem Markt aus. Das war die höchste Tonnage der letzten 10 Jahre. Das Durchschnittsalter dieser Schiffe betrug rund 25 Jahre. Wichtigste Abwrackländer waren Indien, Pakistan und Bangladesch, auf die zusammen mehr als 80 % der Tonnage entfielen. Die Abwrackpreise



Autotransporter "Feedermate", 9.233 GT, 850 Fahrzeugstellplätze

fielen 1998 dramatisch von rund 175 \$/LDT im Januar auf rund 115 \$/LDT zum Jahresende. Dadurch wurde das Abwracken auch für chinesische Unternehmen wieder profitabler, die zunehmend als Abnehmer der Schiffe auftraten und rund 9 % der Abwracktonnage aufnahmen.

Der größte Anteil der durch Abwrackungen aus dem Markt gegangenen Tonnage entfiel mit 56 % auf Massengutschiffe und kombinierte Erz-/Ölfrachter. Die Tonnage von 13,3 Mio. TDW übertraf das Vorjahresergebnis um 66 %, damit das höchste Ergebnis seit 1986. Noch stärker fiel die Steigerung bei den Tankern aus. Mit 6,5 Mio. TDW waren die Abwrackungen um rund 86 % höher als 1997. Dazu hatten insbesondere Großtanker beigetragen. 1998 wurden 15 VLCC (4,2 Mio. TDW) und neun Suezmax-Tanker (1,3 Mio. TDW) zur Verschrottung verkauft. Bemerkenswert war auch der Anstieg der Containerschiffsabwrackungen. Hier entsteht zunehmend die Notwendigkeit,

ältere Schiffe aus dem Markt zu nehmen, nachdem die erste Generation der Containerschiffe das Ende der Lebensdauer erreicht. Nach 0,4 Mio. TDW im Jahr 1997 gingen 1998 1,2 Mio. TDW zur Verschrottung. Die Abwrackungen werden dazu beitragen, daß die hohen Flottenzugänge in diesem Bereich vom Markt in absehbarer Zeit aufgenommen werden können.

Für 1999 wird mit einem weiteren Anstieg der Abwrackungen gerechnet, da die zu geringen Verschrottungen der vergangenen Jahre zu einer Überalterung der Flotten geführt haben. Erwartet wird die Verschrottung von Schiffen mit über 30 Mio. TDW. Die Steigerung wird hauptsächlich im Tankerbereich stattfinden. Allein die Verschrottung der VLCC könnte auf fast 10 Mio. TDW steigen, da sehr viele dieser Tanker aus der Boom-Phase Mitte der 70er Jahre ein Alter von 25 Jahren erreichen, ab dem auch im Hinblick auf die Schiffssicherheit hohe Aufwendungen erforderlich werden.

2. Weltschiffbau

Nach den Rekordergebnissen des Jahres 1997 wurde auch der Weltschiffbaumarkt 1998 durch die Auswirkungen der fernöstlichen Wirtschaftskrise getroffen. Im Mittelpunkt standen dabei die extremen Veränderungen der Währungsrelationen, die wesentlich die Auftragstätigkeit in den Schiffbauländern beeinflussten und auch den Kampf zwischen den Schiffbauindustrien Japans und Koreas um die Marktführerschaft bestimmten. Die Folge dieses ruinösen Konkurrenzkampfes war eine völlige Zerrüttung des Neubaupreinsniveaus. Dies schlug trotz gewisser Differenzierungen zwischen den nach Regionen und Schiffstypen unterscheidbaren Teilmärkten wegen der im Schiffbau bestehenden Interdependenzen auf alle Marktgebiete durch.

Getragen von der guten Neubaunachfrage der letzten Jahre, stieg die Weltschiffbauproduktion auch 1998 weiter an. Die Auftragseingänge fielen wie erwartet zwar hinter das Rekordergebnis des Vorjahres zurück, blieben aber, angetrieben durch die niedrigen Neubaupreise, trotz des nachlassenden Wirtschaftswachstums auf hohem Niveau.

Das Problem der Überkapazitäten im Weltschiffbau verschärft sich weiter. Nach den massiven Werftausbauten in Korea, die in den kommenden Jahren eine zügellose Produktionsausweitung ermöglichen, legen nun auch chinesische Werften durch zahlreiche Ausbauprojekte sowohl bei den staatlichen als auch bei privaten Schiffbauunternehmen deutlich zu. Auch japanische Werften melden kapazitätserweiternde Maßnahmen nach Lockerung der staatlichen Kapazitätsbeschränkungen, z. B. die Wiederzulassung von Parallelfertigungen in Großdocks, die Errichtung neuer Baudocks und die Zulassung größerer Neubauten bei mittleren Werften. Hinzu kommt, daß japanische und ko-

reanische Werften durch Beteiligungen und Tochtergesellschaften im Ausland expandieren, z. B. in Vietnam, China und auf den Philippinen.

Produktion

1998 wurden weltweit 1.653 Schiffe mit 25 Mio. GT / 18 Mio. CGT abgeliefert – das höchste CGT-Ergebnis seit Mitte der 70er Jahre.

Japan konnte seine Produktion auf 6,8 Mio. CGT steigern und lag mit einem Anteil von 38 % (CGT) erneut vor Korea (20 %), dessen Werften ihr Rekordniveau von 1997 (4,0 Mio. CGT) anscheinend nicht ganz erreichen konnten. Eigenen koreanischen Angaben zufolge soll sich die Produktion in GT jedoch nach knapp 8 Mio. im Jahr 1997 auf 8,6 Mio. GT erhöht haben und 1999 weiter auf 9,6 Mio. GT steigen. Die chinesischen Werften erzielten 1998 einen Anteil von 6 % (CGT) und verdrängten Deutschland damit auf den 4. Platz in der Rangfolge der Schiffbauländer. Die deutschen Werften erreichten einen Marktanteil von rund 5 %. Sie lagen damit vor Italien (4 %) und Polen (3 %). Die AWES-Länder zusammen konnten mit rund 25 % ihren Anteil behaupten. Große Fortschritte hat der amerikanische Schiffbau gemacht. Die Werften der USA belegten mit einem Anteil von 2 % den 9. Rang hinter Spanien und den Niederlanden.

Die in den von der EU-Kommission und Lloyd's Register of Shipping erstellten Weltschiffbaustatistiken genannten Angaben für den deutschen Schiffbau unterscheiden sich von den an anderer Stelle dieses

Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 1998

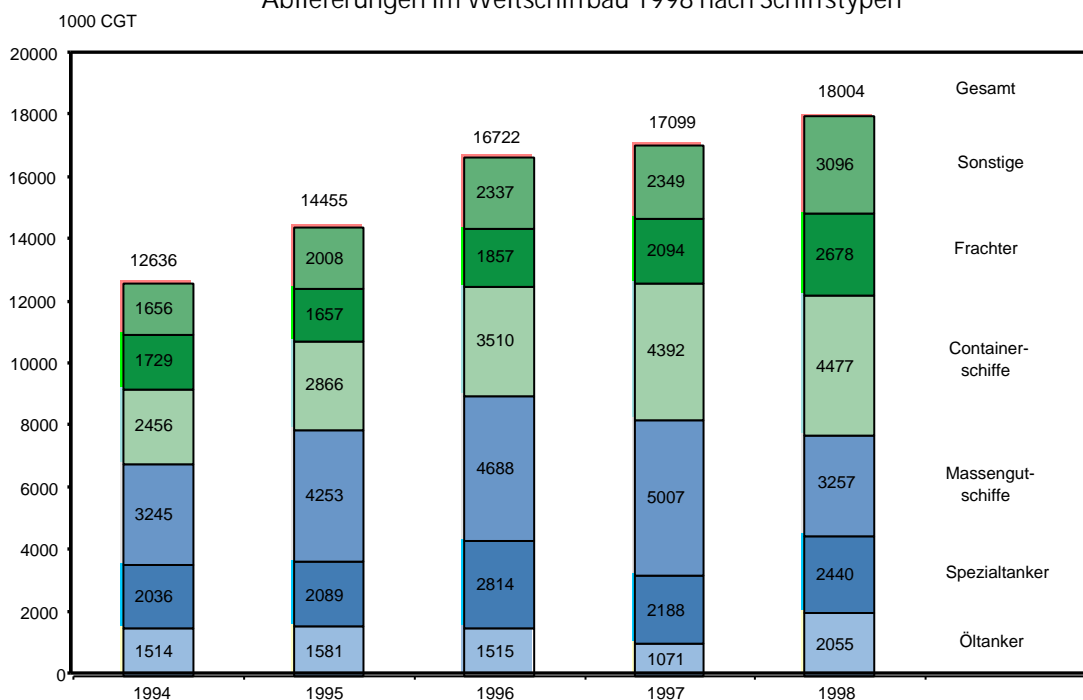
Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	10.192	40,7	1. Japan	6.834	38,0
2. Südkorea	7.331	29,3	2. Südkorea	3.656	20,3
3. VR China	1.392	5,6	3. VR China	1.105	6,1
4. Deutschland	1.022	4,1	4. Deutschland	970	5,4
5. Italien	792	3,2	5. Italien	778	4,3

Berichtes genannten Zahlen der VSM-Verbandsstatistik. Ursachen sind meist zeitliche und zuordnungsbedingte Abgrenzungsunterschiede, die auch gegenüber anderen nationalen Schiffbaustatistiken zu Differenzen führen.

Bei den Schiffstypen ergaben sich zum Vorjahr deutliche Anteilsverschiebungen von den Massengutschiffen zu den Tankern. Der größte Anteil der Produktion entfiel jetzt auf Containerschiffe, deren Marktanteil mit 25 % fast unverändert blieb. Danach folgten die Tanker mit 22 % (davon Öltanker 11,4 % und Produkten-/Chemikaliertanker 10,5 %). Ihre Produktion stieg um mehr als 50 % gegenüber dem Vorjahr auf 3,9 Mio. CGT. Die Ablieferungen der Massengutschiffe verringerten sich um ein Drittel, ihr Marktanteil sank von 29 % auf 18 %.

Die übrigen Trockenfrachter verzeichneten eine deutliche Zunahme auf einen Anteil von rund 15 % (1997: 12 %). Zu diesem Zuwachs trugen die zahlreich abgelieferten Autotransporter bei. Einen Aufschwung nahm auch die Produktion von Fähr- und Passagierschiffen, die mit 1,5 Mio. CGT einen Anteil von über 8 % erreichten. Überdurchschnittlich entwickelten sich die sonstigen nicht-frachttragenden Schiffe (u.a. große Einheiten für die Offshore-Technik), deren Anteil von weniger als 5 % auf über 7 % zunahm. Die

Ablieferungen im Weltschiffbau 1998 nach Schiffstypen



Ablieferung von Gastankern ging auf 3 % zurück nach 4,5 % im Vorjahr.

Auftragseingänge

Erwartungsgemäß blieben die weltweiten Auftragseingänge 1998 hinter dem Vorjahr zurück. Mit 1.810 Neubaufträgen, entsprechend 26,5 Mio. GT/18,4 Mio. CGT, waren die Bestellungen aber weiterhin auf hohem Niveau.

Der Nachfrageverlauf des Jahres war in den einzelnen Schiffbauregionen durch gegenläufige Entwicklungen gekennzeichnet. Aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise Koreas verloren die ausländischen Investoren Anfang des Jahres 1998 das Vertrauen in die Zahlungsfähigkeit des Landes. Die koreanischen Werften konnten in dieser Zeit kaum Aufträge akquirieren. Die europäischen Werften profitierten davon und nahmen im ersten Quartal ein überdurchschnittliches Auftragsvolumen herein. Allerdings nutz-

Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 1998

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	10.573	39,8	1. Japan	5.742	31,3
2. Südkorea	8.844	33,3	2. Südkorea	4.487	24,4
3. Deutschland	1.330	5,0	3. Deutschland	1.299	7,1
4. Italien	888	3,3	4. Italien	1.003	5,5
5. VR China	687	2,6	5. VR China	730	4,0

ersten Quartal auf fast 35 % im vierten Quartal. Im Jahresmittel erzielten sie einen Anteil von über 24 %.

Im Gegenzug verringerte sich der Anteil der AWES-Länder von 43 %

ten die koreanischen Schiffbauunternehmen den niedrigen Won-Kurs und die stabilisierende Wirkung der internationalen Finanzhilfen für Korea dazu, mit extremen Niedrigpreisen anzubieten, nicht zuletzt um ihre in den vergangenen Jahren massiv ausgebauten Kapazitäten zu beschäftigen. Damit steigerten sie auf CGT-Basis ihren Marktanteil von 17 % im

im ersten Quartal auf 14 % im vierten Quartal. Über das Gesamtjahr ergab sich ein Anteil von über 28 %. Die japanischen Werften konnten mit Hilfe der Yen-Abwertung insbesondere im dritten Quartal genügend Aufträge gewinnen, um ihre Führungsposition trotz eines verringerten Marktanteils von 31 % zu verteidigen. Die deutschen Werften konnten auf-



Mehrzweck-Ro-Ro-Frachter "Mistral", 11.150 GT, mit Spezialeinrichtung für den Papiertransport

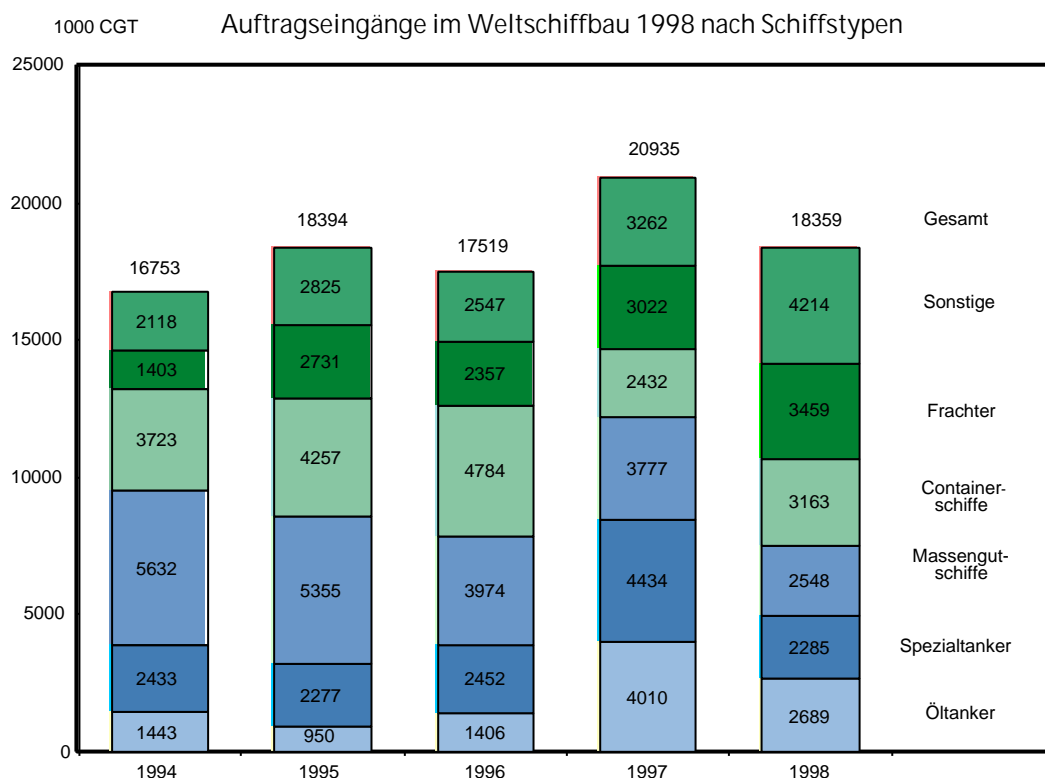
grund der Akquisitionserfolge und Bestellungen in den ersten Monaten des Jahres 7 % der weltweiten Auftragseingänge für sich verbuchen und lagen damit vor Italien (5 %), den Niederlanden und China (je 4 %) auf Platz 3 in der Rangfolge nach dem Auftragseingang.

Die Nachfrage nach Schiffstypen richtete sich 1998 verstärkt auf höherwertige Marktsegmente. Während die Bestellungen für Tanker und Massengut-schiffe zurückgingen, nahmen sie für die anderen Trockenfrachter (einschl. Containerschiffe), die Fäh- und Passagierschiffe sowie die nicht-frachttragenden Schiffe zu. Das Bestellvolumen für VLCC blieb mit über 30 Aufträgen hinter dem vorjährigen Rekordergebnis (über 50 VLCC) zurück. Dadurch verringerte sich der Anteil der Rohöltanker von 19 % auf knapp 15 % der weltweiten Auftragseingänge. Auch die Bestellungen für Produkten- und Chemikaliertanker gingen zurück von 16 % auf 9 %. Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich bei den Massengut-frachtern, deren Anteil sich von 18 % auf 14 % reduzierte.

Unerwartet hoch fielen die Bestellungen für Containerschiffe aus, deren Anteil sich nach dem deutlichen Einbruch im Vorjahr wieder von knapp 12 % auf 17 % erhöhte. Den größten Anteil hatten daran koreanische Werften, die mit extrem niedri-

gen und weiterhin nicht kostendeckenden Preisen rund 44 % der Containerschiffsaufträge an sich zogen. Der Anteil der übrigen Trockenfrachter erhöhte sich von 14 % auf fast 19 %. Die starke Nachfrage nach Kreuzfahrtschiffen führte bei den Fäh- und Passagierschiffen zu einem deutlichen Anstieg des Anteils von 5 % in 1997 auf 12 %. Der anhaltend hohe Bedarf an Fahrzeugen für die Offshore-Industrie sorgte bei den sonstigen nicht-frachttragenden Schiffen erneut für einen hohen Marktanteil von 11 %.

Erste Zahlen über die Auftragseingänge im Jahr 1999 zeigen, daß sich die Neubaunachfrage abschwächt. Die Bestellungen gehen dabei im wesentlichen nach Japan und Korea, während europäische Werften einen scharfen Bestellrückgang erfahren.



Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31.12.1998 in 1.000 GT

	Öl- tanker	Massengut- schiffe	Container- schiffe	General Cargo	Gas-/Chem.-/ Prod.tanker	Sonstige	Gesamt
Südkorea	10.619	2.801	2.265	866	3.329	386	20.266
Japan	8.282	6.311	1.611	1.818	1.593	91	19.706
VR China	225	369	323	604	823	19	2.363
Italien	77	77	–	450	291	1.259	2.154
Deutschland	–	–	762	401	109	723	1.995
Polen	–	35	286	422	294	97	1.134
Taiwan	–	375	639	102	–	1	1.117
Spanien	359	–	–	51	225	384	1.019
Kroatien	–	25	–	263	480	15	783
Rumänien	–	303	17	262	138	29	749
Finnland	60	–	–	61	–	625	746
USA	219	–	67	129	229	40	684
Niederlande	–	–	–	448	41	192	681
Dänemark	–	–	549	13	64	15	641
Ukraine	–	190	–	56	285	45	576
Sonstige	52	537	184	764	475	943	2.955
Welt	19.893	11.023	6.703	6.710	8.376	4.864	57.569

Bei den Schiffstypen konnten Öl- und Spezialtanker ihren Anteil von 29 % halten. Die Auftragsbestände der Massengutschiffe (14 %) und Containerschiffe (13 %) gingen zurück. Die Anteile der anderen Trockenfrachter, der Passagierschiffe und der nicht-frachttragenden Schiffe am Auftragsbestand haben sich erhöht.

Währungs- und Preisentwicklung

Mehr als in anderen Jahren war der Wettbewerb unter den Schiffbauländern 1998 von den Währungs-

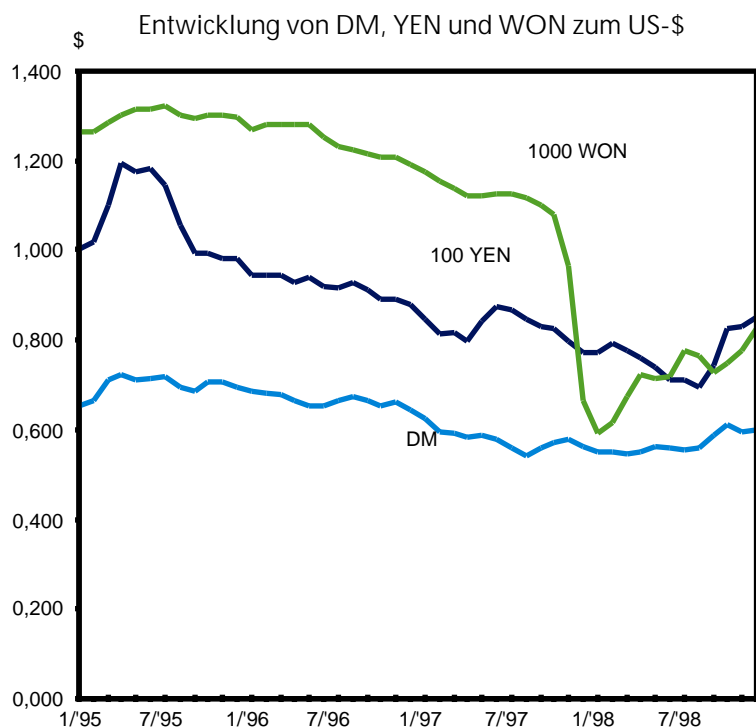
Auftragsbestände

Die Auftragsbestände umfaßten Ende Dezember 57,6 Mio. GT / 36,8 Mio. CGT. Sie haben damit eine rechnerische Reichweite von rund zwei Jahren bezogen auf die Ablieferungen des Jahres 1998. Allerdings ist der Auftragsbestand schon in großem Umfang angearbeitet und reicht bei vielen Werften kaum über das Jahr 2000 hinaus. Dies zeigt, daß trotz des nahezu unverändert hohen Auftragsbestandes auch weltweit zahlreiche Werften schon bald unter Kontrahierungszwang geraten bzw. bereits jetzt stehen. Dies verschärft die Wettbewerbssituation.

Korea liegt mit einem Auftragsbestand von 9,7 Mio. CGT erstmals vor Japan mit 9,5 Mio. CGT. Deutschland liegt mit einem Anteil von 5 % hinter Italien (6 %) an vierter Stelle vor China (5 %) und den Niederlanden (3 %).

relationen beeinflußt. Da die Preise im Weltschiffbaumarkt überwiegend auf Basis des US-\$ festgelegt werden, ist es für die Preiskalkulationen entscheidend, wie sich die Kurse ihrer heimischen Währung und die der Konkurrenzländer gegenüber dem US-\$ bewegen. Diese Zusammenhänge wurden angesichts der großen Kursausschläge des Jahres 1998 besonders wirksam.

Im Mittelpunkt dieser Betrachtungen stand 1998 die Entwicklung des koreanischen Won. Die koreanische Währung hatte im Januar als Folge der Finanzkrise ihren tiefsten Durchschnittskurs mit fast 1.700 W/\$ erreicht und damit rund die Hälfte ihres Wertes vor der Krise eingebüßt. Ein weiterer Verfall und der wirtschaftliche Zusammenbruch des Landes wurden durch das internationale Hilfsprogramm unter Führung des IWF verhindert. Massive Finanzhilfen und die vom IWF auferlegten Strukturreformen verhalfen dem Won bis zum Jahresende 1998 wieder zu einer Wert-



steigerung auf rund 1.200 W/\$. Damit lag der Wert der Währung aber immer noch um rund ein Viertel niedriger als vor der Krise. Die koreanischen Werften profitierten daher im gesamten Berichtsjahr sehr erheblich von einem wahrungsbedingten Wettbewerbsvorteil, wenn auch mit abnehmender Tendenz. Im Jahresdurchschnitt ergab sich eine Won-Abwertung zum US-\$ um 31,3 %.

Im Laufe des Jahres 1998 erfaßten die fernöstlichen Finanz- und Wirtschaftskrisen auch den Yen und die gesamte Wirtschaft Japans. Verstärkt durch seit Jahren ungelöste strukturelle Mängel im japanischen Wirtschafts- und Finanzsystem entstand ein Vertrauensverlust gegenüber der fälschlicherweise oft hochgelobten japanischen Wirtschaftskraft, der sich in einer verstärkten Abwertung des Yen niederschlug. Der Wertverfall des Yen gegenüber dem US-\$ erreichte im August mit über 144 Yen/\$ seinen Höhepunkt – eine Abwertung gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat um rund 18 %. Zwar erholte sich der Kurs

inzwischen wieder auf rund 118 Yen/\$ im Dezember. Dennoch profitierten die japanischen Werften mit hohen Auftragseingängen zur Jahresmitte von der zwischenzeitlichen Abwertung. Im Jahresdurchschnitt betrug die Yen-Abwertung zum US-\$ 7,6 %.

Trotz offensichtlicher Nachteile durch die Schwäche der Währungen zahlreicher Nachbarländer hielt die chinesische Regierung den Yuan gegenüber dem US-\$ stabil. Sie verhinderte damit bisher einen weiteren Abwertungswettlauf und eine Ausweitung der asiatischen Krisen. In der Exportwirtschaft und damit auch bei den Werften führte diese Haltung zu beträchtlichen Exporteinbuen. Mit steuerlichen Erleichterungen und großzügigen Krediten durch die Import-Export Bank Chinas wurde dies jedoch weitgehend ausgeglichen. Außerdem forderte die chinesische Regierung die Schiffahrtsgesellschaften in China auf, ihre Neubaufauftrage bei heimischen Werften zu plazieren.

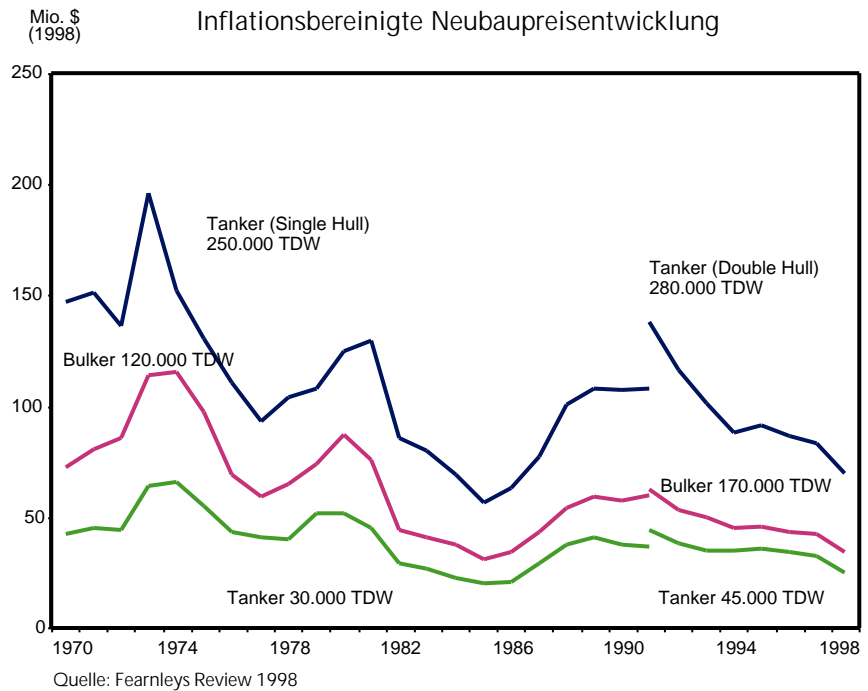
Nach der Abwertung der DM gegenüber dem US-\$ im ersten Quartal 1998 auf über 1,80 DM/\$ setzte zur Jahresmitte eine Aufwertungsentwicklung ein, die zu einem Kurs von 1,67 DM/\$ im Dezember führte. Im Jahresdurchschnitt ergab sich zum US-\$ nur eine geringe Abwertung der DM um 1,4 % im Vergleich zu 1997. Der Dezember-Vergleich wies jedoch eine Aufwertung um 6,5 % auf. Gegenüber den Wahrungsentwicklungen der führenden Schiffbauländer Japan und Korea mußten die deutschen Werften im Jahresverlauf deutliche währungsbedingte und damit nicht von ihnen beeinflubbare Wettbewerbsnachteile hinnehmen.

Zum Jahreswechsel 1998/99 erfolgte in mehreren europäischen Ländern die Einführung des Euro. Gegenüber den Währungen der Euro-Teilnehmerländer und den meisten übrigen europäischen Währungen blieben dabei die Veränderungen des DM-Kurses gering. Nennenswerte Aufwertungen ergaben sich im Jahresdurchschnitt gegenüber der schwedischen

Krone (2,7 %), der griechischen Drachme (6,7 %) und gegenüber den Nicht-EU-Währungen der norwegischen Krone (5,2 %) sowie dem polnischen Zloty (5,2 %). Gegenüber dem britischen Pfund trat eine erneute Abwertung um 2,5 % ein, die jedoch zum Jahresende wieder mehr als kompensiert wurde.

Als Folge des ruinösen Preiswettbewerbs insbesondere zwischen Japan und Korea gingen die Neubaupreise auch über die Jahreswende 1998/99 hinaus weiter zurück. Der Clarkson Newbuilding Price Index für Tanker und Massengutfrachter lag Ende 1998 um 17 % niedriger als ein Jahr zuvor. Bei Tankern lagen die Preise im Dezember um rund 13 % - 18 % und bei Massengutfrachtern um rund 19 % - 26 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Bei den Containerschiffen lagen die Preise für 1.100 TEU-Schiffe um 10 %, bei 400 TEU-Einheiten um 18 % und bei 3.500 TEU-Schiffen sogar um 21 % niedriger als ein Jahr zuvor, als bereits von einem niedrigen Preisniveau gesprochen wurde.

Berücksichtigt man bei der Preisentwicklung auch die Kursveränderungen zwischen den Währungen, werden die unterschiedlichen Auswirkungen in den Schiffbauländern deutlich. Am Beispiel des 3.500 TEU-Containerschiffes zeigt sich, daß der auf US-\$ basierende Weltmarktpreis im Dezember 1998 auf 42 Mio. \$ und damit auf nur noch 58 % des Preises von Dezember 1990 gesunken ist. Rechnet man die Preise in DM und Yen um, ergeben sich Indexwerte von 65 % bzw. 51 %. Demgegenüber erzielten die Werften in Korea im Laufe des Jahres 1998 aufgrund der Won-Abwertung wesentlich höhere Erlöse als im Basisjahr 1990. Trotz teilweiser Erholung des Won lag der Indexwert auf Won-Basis mit 99 % daher deutlich höher als für DM und Yen. Der aus der Währungsent-



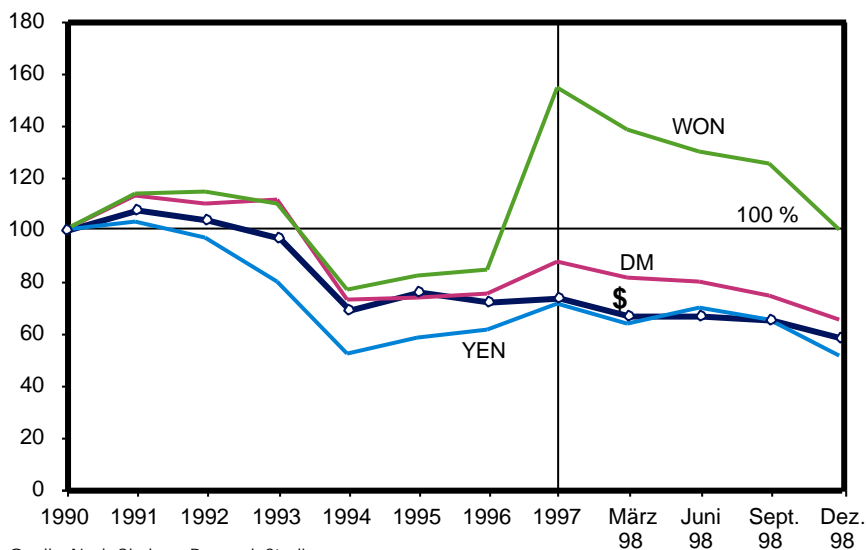
wicklung resultierende Wettbewerbsvorteil der koreanischen Werften gegenüber den anderen Schiffbauländern ist damit weiterhin sehr groß.

Die Reduzierung der Neubaupreise schlägt auch auf die Preise für Secondhand-Schiffe durch, die dadurch ebenfalls an Wert verlieren und die Bilanzen der Schiffahrtsgesellschaften bzw. deren Aktienkurse belasten. Zahlreiche jetzt in Fahrt gehende Neubauten haben damit nicht mehr den bei ihrer Auftragsvergabe kalkulierten Wert. Dies veranlaßt Banken zur Überprüfung ihrer Finanzierungskonzepte und Charterer zu Ratenanpassungen. Diese Entwicklungen werden die Schiffahrtsmärkte auch im Jahr 1999 weiter belasten.

Nachfrage- und Kapazitätsentwicklung

Im Jahr 1998 hat die Weltschiffbauproduktion auf CGT-Basis den höchsten Stand der letzten 20 Jahre erreicht. Mitte der 70er Jahre hatte der Schiffbauboom seinen Höhepunkt erreicht und brach danach aufgrund der Ölpreiskrisen innerhalb weniger Jahre zusammen. Die Folge der Boomjahre waren große Überkapazitä-

Indexentwicklung der Neubaupreise für ein 3.500 TEU Containerschiff
in nationalen Währungen 1990 = 100



Quelle: Nach Clarkson Research Studies

ten in der Welthandelsflotte und im Weltschiffbau, welche die Märkte für lange Jahre belasteten. Um ihre Werftindustrien zu stützen, gerieten die Schiffbauländer in einen kostspieligen Subventionswettlauf. Aufgrund der geringen Nachfrage und der insbesondere in Europa aber auch in Japan und einigen anderen Ländern reduzierten Kapazitäten verringerte sich die Weltschiffbauproduktion von über 22 Mio. CGT im Rekordjahr 1976 auf weniger als 9 Mio. CGT im Jahr 1988. Seitdem hat sich die Weltschiffbauproduktion recht kontinuierlich wieder auf rund 18 Mio. CGT verdoppelt. Bei dieser erfreulichen Entwicklung bleibt allerdings festzuhalten, daß die gute Nachfrage und Produktion in einigen Markt Bereichen auch durch die fernöstlichen Niedrigpreise stimuliert und damit über den tatsächlichen Bedarf hinaus geordert und zukünftige Nachfrage vorweggenommen wurde.

Die gute Nachfrage hat auch dazu geführt, daß neue Anbieter im Schiffbau auftraten und die Neubauproduktionskapazitäten über die im Schiffbau ohnehin hohen technisch und organisatorisch bedingten Effekte der Ratio-

nalierungsfortschritte nach oben trieben. Obwohl bereits lange absehbar war, daß sich die Nachfrage nicht auf diesem Wachstumspfad ungestört weiter nach oben entwickeln wird und jetzt bereits ihren Höhepunkt überschritten hat, wurden und werden neue Kapazitäten in den Markt gedrückt. In den vergangenen Jahren waren es vor allem die koreanischen Werften, die ihre Neubauproduktionskapazitäten gegen alle fundierten Marktprognosen und ökonomische Vernunft ausgebaut haben und nun durch Ausweitung ihrer Marktanteile die Marktführerschaft von Japan übernehmen wollen. Auch die Ausbaupläne der chinesischen Schiffbauindustrie zeigen, daß das Marktgleichgewicht im Weltschiffbau weiterhin gefährdet ist.

Die Marktforschungsgruppe des europäischen Schiffbauverbandes AWES erwartet einen Anstieg der weltweiten Kapazitäten auf 21 Mio. CGT im Jahr 2000 und auf 24 Mio. CGT im Jahr 2005. Die AWES-Länder, deren Anteil an der Weltschiffbauproduktion derzeit 25 % beträgt, sind daran mit 22 % beteiligt, Japan mit 31 und Korea mit 25 %. Allerdings dürften Neubaubedarf und -nachfrage das absehbare Kapazitätsniveau kaum erreichen. Nach Berechnungen der AWES ist für den Zeitraum 2000 - 2010 mit einem durchschnittlichen Neubaubedarf von 17 - 18 Mio. CGT pro Jahr zu rechnen. Für neue Kapazitäten besteht daher keinerlei Bedarf. Das Marktgleichgewicht wird durch sich weiter aufbauende Überkapazitäten zunehmen und den Wettbewerb verschärfen. Die Notwendigkeit zukünftiger Kapazitätsanpassungen zeichnet sich damit ab, ohne daß diese Globalbetrachtung Aufschluß darüber geben kann, wo diese stattfinden. Es ist damit offensichtlich, daß die Wirtschaftspolitik das Marktgeschehen im Schiffbau weiterhin entscheidend beeinflussen wird.



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

An der Alster 1
20099 Hamburg
Tel. (040) 28 01 52-0
Fax (040) 28 01 52-30
eMail: vsm.e.v.@t-online.de
Internet: <http://www.vsm.de>

Büro Bonn:
Wesselstr. 4-6 (Kaiserpassage)
53113 Bonn
Tel. (0228) 69 08 89
Fax (0228) 69 14 89

Büro Brüssel:
c/o BDI
Rue du Commerce 31
B-1000 Brüssel
Tel.: (+32) 2/548 90 26
Fax: (+32) 2/548 90 29

Vorstand, Geschäftsführung

Sprecher des Vorstandes	Dr. Werner Schöttelndreyer
Stellvertretende Vorsitzler	Wolfram Fritze Dr. Jürgen Gollenbeck (verstorben Februar 1999)
Mitglieder des Präsidiums	Hans E.W. Hoffmann Friedrich Lürßen Bernard Meyer Oswald Müller Herbert von Nitzsch
Mitglieder des Vorstandes	Dieter Haake Martin Krause Werner Lundt Klaus Neitzke Uwe Niemann Heinz Ratzmann Klaus Schlünzen Dr. Hans-J. Schulte Hinrich J. Sietas Josef Walter
Geschäftsführung	Dr. Werner Schöttelndreyer, Hauptgeschäftsführer Volkhard Meier

(Stand: Anfang 1999)