

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2002

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Die zu Beginn des Jahres 2002 erwartete Erholung der Weltwirtschaft blieb nur schwach. Sie hat sich bis Anfang 2003 nicht verstärkt. Eine wichtige Ursache dafür war die aus dem Irak-Konflikt entstehende Unsicherheit. Diese ergab sich nicht nur aus den nicht abschätzbaren Risiken und Folgewirkungen der relativ schnell beendeten kriegerischen Auseinandersetzung. Weiterreichende Folgen haben möglicherweise die temporär oder längerfristig entstehenden geopolitischen Veränderungen, die aus neuen Blockbildungen im Umfeld des Konfliktes entstehen und letztlich auch auf den Welthandel wirken.

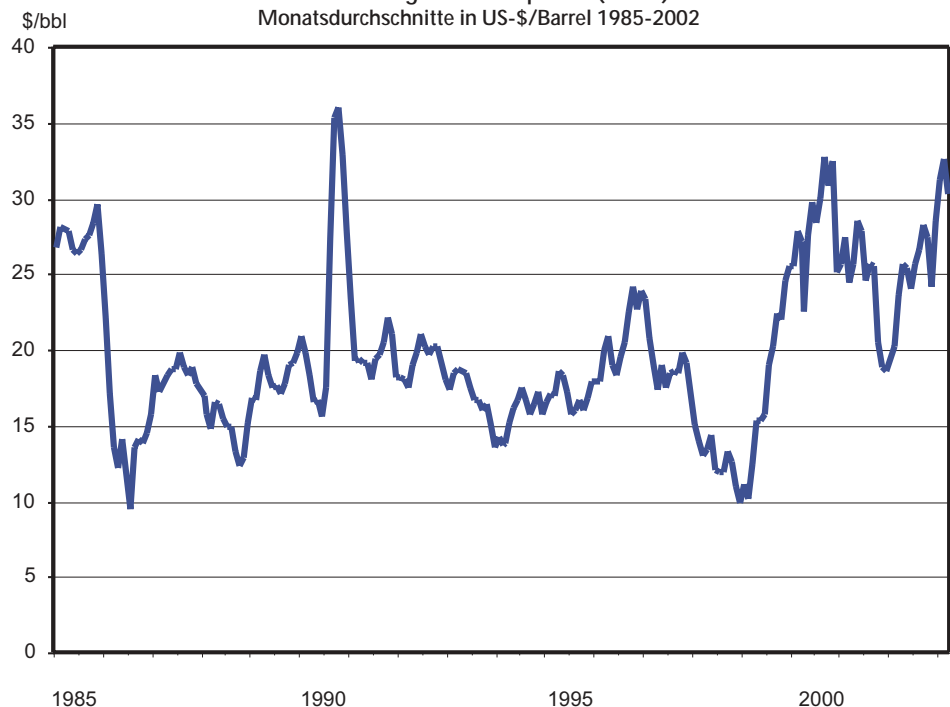
Eine unmittelbare Auswirkung der Unsicherheiten bildete bereits der drastische Anstieg der Rohölpreise während des Jahres 2002. Er verschlechterte die Aussichten auf eine schnelle Konjunkturverbesserung. Auch die Leitzinssenkungen der Notenbanken insbesondere der USA (im November auf 1,25 %) und der EZB (im Dezember auf 2,75 % und im März 2003 auf 2,5 %) brachten keine Wachstumsimpulse.

Die Wachstumsperspektiven wurden deshalb im Verlauf des Jahres immer weiter nach unten korrigiert. Die jüngsten IWF-Angaben bezifferten das Weltwirtschaftswachstum des Jahres 2002 mit 3,0 % auf Basis der Entwicklung der Kaufkraftparitäten (nach 2,3 % in 2001). Für 2003 wird ein Zuwachs von 3,2 % erwartet. Zwischen den Entwicklungen einzelner Volkswirtschaften und Regionen bestand dabei eine erhebliche Spreizung: Am dynamischsten verlief die

Entwicklung erneut in Süd-Ost-Asien mit der um rund 8 % wachsenden Volkswirtschaft in China an der Spitze. Demgegenüber blieb das Wachstum in den Industrieländern mit 1,8 % schwach.

Im vergangenen Jahr nahm das Welthandelsvolumen nach der Stagnation im Jahre 2001 um 2,9 % zu. Es wird sich nach den IWF-Prognosen um 4,3 % in 2003 erhöhen. Dies reichte bisher nicht aus, neue Impulse für den seewärtigen Welthandel zu erzeugen. Die deutliche Abbremsung des Wachstums im Jahr 2001 auf 1,5 % ging im vergangenen Jahr mit einem Zuwachs von lediglich 0,7 % praktisch in eine Stagnation des Seehan-

Entwicklung der Rohölpreise (Brent)
Monatsdurchschnitte in US-\$/Barrel 1985-2002



dels bei einem Transportvolumen von 5,5 Mrd. Tonnen über. Bei der die Transportstrecken berücksichtigenden Transportleistung ergab sich mit 23.250 Mrd. Tonnenmeilen ebenfalls ein Null-Wachstum.

Ursache hierfür waren vor allem die rückläufigen Öltransporte. Sie litten unter der schwachen Konjunk-

tur in den Industrieländern und der milden Witterung in der nördlichen Hemisphäre. Ihr Volumen lag mit 1,6 Mrd. Tonnen um 1,7 % unter dem Vorjahreswert und die Transportleistung von 7.860 Mrd. tm aufgrund des geringeren Anteils aus OPEC-Ländern sogar um 2,7 %. Etwas geringere Einbußen hatten Ölprodukte. Hier betrug der Rückgang bei Transporttonnage und -leistung jeweils 0,7 % mit 422 Mio. t bzw. 2.090 Mrd. tm.

Demgegenüber legte der Seehandel in der trockenen Massengutschifffahrt wieder deutlich zu. Der von Chinas boomenden Investitionen ausgelöste Rekord in der Weltstahlproduktion von 902 Mio. t (+ 6,1 %) ließ die Eisenerztransporte um 5,1 % auf einen neuen Höchstwert von 475 Mio. t ansteigen. Die Transportleistung nahm um 4,9 % auf 2.700 Mrd. tm zu.

und die Transportleistung um 5,4 % auf 1.250 Mrd. tm. Zwar lösten gute Ernten in der Region des Schwarzen Meeres statt der früheren Importe nun Exporte von Getreide aus. Dem standen aber Exportrückgänge vor allem in Kanada und im Krisen geschüttelten Argentinien gegenüber.

Weitere Massengüter wie Bauxit, Aluminium und Phosphate trugen mit einem Wachstum von 2,5 % bei der Tonnage bzw. 2,4 % bei der Transportleistung zum Gesamtwachstum der Massengutschifffahrt bei.

Auch alle übrigen Gütertransporte über See expandierten weiter. Neben Flüssiggas, Chemikalien und sonstigen Massengütern, den so genannten „Minor Bulks“, zählen hierzu Containerfracht, Stückgüter, Ro-Ro-, Fahrzeug- und Kühl-Transporte. Sie

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	1998	1999	2000	2001	2002*	1998	1999	2000	2001	2002*
Rohöl	1.535	1.550	1.608	1.592	1.565	7.889	7.980	8.180	8.074	7.860
Ölprodukte	402	415	419	425	422	1.970	2.055	2.085	2.105	2.090
Eisenerz	417	411	454	452	475	2.306	2.317	2.545	2.575	2.700
Kohle	473	482	523	565	575	2.419	2.363	2.509	2.552	2.570
Getreide	196	220	230	234	220	1.064	1.186	1.244	1.322	1.250
Andere Güter	2.050	2.091	2.200	2.245	2.292	5.840	6.089	6.453	6.613	6.781
Gesamt*	5.073	5.169	5.434	5.513	5.549	21.588	21.990	23.016	23.241	23.251

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2002

Der Kohletransport stieg nur um 1,8 % auf 575 Mio. t bzw. um 0,7 % auf 2.570 Mrd. tm. Dabei stand einer Zunahme der Heizkohle auf 399 Mio. t ein Rückgang bei der Koks- und Metallkohle auf 176 Mio. t gegenüber. Die Getreideschifffahrt als wichtiger Bereich in der Massengutschifffahrt entwickelte sich rückläufig. Die verschiffte Tonnage reduzierte sich um 6 % auf 220 Mio. t

tragen mittlerweile mit 40 % zum Welthandelsvolumen bei. Aufgrund der geringeren durchschnittlichen Transportentfernungen beträgt ihr Anteil an der weltweiten Transportleistung jedoch nur 28 %. Im Vergleich zum Vorjahr nahm der Seehandel mit diesen Gütern um 2,1 % auf 2,3 Mrd. t bzw. um 2,5 % auf 6.781 Mrd. tm zu.



Containerschiff „Aurette A“, 14.193 GT, 1.221 TEU

Die Charratenentwicklungen blieben in der ersten Hälfte des Jahres 2002 auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres. In der zweiten Jahreshälfte setzte jedoch auf breiter Basis eine deutliche Erholung ein. Vor allem bei den Rohöltankern (VLCC) erreichten die Frachtraten, angetrieben durch die Krise in Venezuela und die Zuspitzung des Irak-Konfliktes, in kürzester Zeit wieder die Höchststände von vor zwei Jahren.

Bei insgesamt stagnierender Nachfrage nach Seetransporten nahm das Tonnageangebot der Welthandelsflotte stärker zu als im Jahr zuvor. Die Tragfähigkeitstonnage aller Frachtschiffe, d. h. die Ladekapazität, erhöhte sich 2002 um 1,1 % (Vorjahr: 2,6 %) auf 821,6 Mio. TDW. Das größte Wachstum erzielten mit 9,5 % Containerschiffe. Durch Höchstwerte bei den Ablieferungen bei weiterhin geringen Abwrackungen wurde der bisherige Rekordzuwachs des Jahres 2001 fast wiederholt. Dadurch erhöhte sich der

Anteil der Containerschiffe an der Tonnage aller Frachtschiffe in den vergangenen fünf Jahren von 7 % auf 10 %.

Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2001	2002
Rohöltanker	242,5	240,2
Spezialtanker	91,8	92,9
Massengutschiffe	297,3	301,5
Containerschiffe	76,6	83,9
General Cargo Schiffe	75,4	73,7
Andere Frachtschiffe	29,3	29,4
Gesamt	812,9	821,6

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Zuwachsraten erzielten auch die Flotten der Massengutschiffe (+ 1,4 %) und der Spezialtanker (+ 1,2 %). Demgegenüber verkleinerten sich die Flotten der Rohöltanker (- 0,9 %) und General-Cargo-Schiffe (- 2,3 %). Bei den übrigen Frachtschiffen blieb die Flottengröße fast unverändert. Mit fast 37 % stellten Massengutschiffe weiterhin den größten Teil der Welthandelsflotte dar. Danach folgten Rohöltanker (29 %) und Spezialtanker (11 %). Die Flotte der General-Cargo-Schiffe (9 %) wurde von der der Containerschiffe (10 %) erneut übertroffen. Alle übrigen Schiffstypen vereinigten auf sich rund 5 % der weltweiten Flottenkapazität.

Die Stagnation im Seetransport bei gleichzeitigem Wachstum der Handelsflotte bewirkte insgesamt eine verschlechterte Auslastung der Schiffe. Die Maßgröße dafür verringerte sich um 1 % auf 28.300 Ton-

Entwicklung der Flottenauslastung

	Flotte Mio. TDW	Tonnenmeilen pro TDW
1998	765,8	28.190
1999	777,8	28.272
2000	792,4	29.046
2001	812,9	28.590
2002	812,6	28.300

nenmeilen pro TDW. Dieser Jahresdurchschnittswert trägt allerdings weder der Erholung der Schifffahrtskonjunktur in der zweiten Jahreshälfte Rechnung noch der differenzierten Entwicklung bei Schiffstypen, Schiffsgrößen und Transportrelationen.

Zudem sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das statistische Ausgangsmaterial zum Teil unzulänglich, ungenau oder noch als vorläufig angesehen werden muss. Dies gilt bei Lloyd's Register-Fairplay vor allem für die Erfassung der Flottenabgänge, die in der Regel zu niedrig angegeben werden.

So meldete die Maklerfirma Clarkson auch für 2002 wieder mehr als 28 Mio. TDW an Abwrackungen und verloren gegangener Tonnage. Darin waren 17,3 Mio. TDW Tanker enthalten vor allem wegen der verstärkten Ausmusterung veralteter Tanker ohne Doppelhüllen. Die Auswirkungen von Tankeruntergängen wie zuletzt der „Prestige“ und die daraus resultierende Diskussion über Sicherheits- und Haftungsfragen haben offensichtlich schon im Vorfeld internationaler Regelungen eine beschleunigte Modernisierung der Tankerflotten eingeleitet.

Demgegenüber fielen die Flottenabgänge bei Massengutschiffen mit 7,1 Mio. TDW niedriger aus als im Vorjahr. Dies könnte sich in den kommenden Jahren ebenfalls ändern, wenn sich die Forderung, auch diese Schiffe mit Doppelhüllen zu bauen, durchsetzt und die Modernisierung der Flotte intensiviert wird. Die Flottenabgänge aller übrigen Schiffstypen wurden

Abgewrackte und verloren gegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
1998	6,5	13,9	4,3	24,7
1999	16,7	10,3	3,8	30,9
2000	13,9	5,7	3,1	22,7
2001	16,0	9,2	3,4	28,6
2002*	17,3	7,1	3,7	28,1

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2003

mit 3,7 Mio. TDW beziffert und lagen damit etwa in der gleichen Größenordnung wie in den Vorjahren.

Führendes Abwrackland war im Jahr 2002 Indien, das Bangladesh auf den zweiten Platz verdrängte. Beide Länder vereinigten zusammen rund 70 % der weltweiten Abwrackungen auf sich. Auf gleich hohem Niveau wie im Vorjahr lagen die Abwrackungen in China, während Pakistan aufgrund gestiegener Abgabenlasten auf Schrottmetalle deutlich zurückfiel.

Die geringere Schiffsauslastung führte bei Tankern auch zu einem Anstieg der aufgelegten oder für Lagerzwecke eingesetzten Tonnage von 3,7 Mio. TDW auf 4,5 Mio. TDW. Demgegenüber verringerte sich dieses Volumen bei Massengutschiffen von 1,0 Mio. TDW auf 0,9 Mio. TDW.

Angesichts der weiterhin hohen Auftragsbestände im Weltschiffbau wird die Welthandelsflotte in den nächsten beiden Jahren weiter wachsen. Sollten die gegenwärtigen weltwirtschaftlichen und politischen Probleme die Seetransporte weiter belasten, könnten die dann entstehenden Überkapazitäten erhebliche Turbulenzen in den Schifffahrtsmärkten auslösen.



Ro-Ro-Schiff „Hurst Point“, 23.235 GT, Trailerstaulänge 2.620 m

2. Weltschiffbau

Die Auftragsbestände im Weltschiffbau sicherten den Werften im Jahr 2002 eine stabile Produktion. Andererseits kennzeichnen weiter steigende Neubaukapazitäten, niedrige Preise bzw. schwierige Ertragsbedingungen und eine schwankende Neubaunachfrage das Marktgeschehen. Die schwache Weltwirtschaftskonjunktur, die politischen Unsicherheiten durch die internationale Terrorismusbedrohung und insbesondere der eskalierende Irak-Konflikt verhinderten verstetigte Neubaubestellungen.

Auch branchenpolitische Einflüsse wirkten auf den Markt. Der europäische Schiffbau war von der Niedrigpreispolitik der koreanischen Werften und der daraus resultierenden handelspolitischen Auseinandersetzung zwischen der EU und Südkorea betroffen. Die Beendigung der EU-Beihilfenregelungen zum Ende des Jahres 2000 hatte den politischen Druck von der koreanischen Konkurrenz genommen, zu einem marktkonformen Verhalten zurückzukehren und ihre ruinöse Preispolitik aufzugeben. Dadurch sank das Neubaupreisniveau im dritten Quartal auf neue Tiefstände. Die europäischen Schiffbauunternehmen konnten in dieser Situation kaum neue Aufträge akquirieren.

Erst im Oktober und damit viel zu spät setzte sich in der EU die Erkenntnis durch, dass eine Verhandlungslösung mit Korea nicht erreicht werden konnte. Die Einleitung eines Verfahrens bei der Welthandelsorganisation und die Zulassung befristeter Schutzmaßnahmen für spezielle Teilmärkte waren die längst überfälligen Konsequenzen.

Gleichzeitig unterstützten Währungsentwicklungen und ansteigende Fracht- und Charraten im vierten Quartal die Auftragsvergabe für Schiffsneubau-

ten. Damit fiel der Rückgang der Auftragseingänge im gesamten Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr letztlich geringer aus als noch zur Jahresmitte vielfach erwartet.

Trotz der Nachfragebelebung im vierten Quartal, von der auch einige europäische Werften profitierten, kam diese Entwicklung für mehrere Schiffbaubetriebe in Deutschland und dem benachbarten europäischen Ausland zu spät. Fehlende Anschlussaufträge und Ertragsprobleme lösten Insolvenzen und Kapazitäts-einschnitte aus. Damit war letztlich der fernöstliche Verdrängungswettbewerb gegenüber dem europäischen Schiffbau auch 2002 weiterhin erfolgreich.

Produktion

Dank des zum Jahresbeginn bei nahezu allen Werften noch vorhandenen Auftragsvorlaufs blieb die Weltschiffbauproduktion 2002 auf dem hohen Niveau der beiden Vorjahre. Lloyd's Register-Fairplay meldete 1.539 Ablieferungen mit 33,4 Mio. GT bzw. 21,4 Mio. CGT und 48,5 Mio. TDW. Dies übertraf sogar noch geringfügig die guten Ergebnisse der beiden Vorjahre.

Korea und Japan lagen mit Ablieferungen von 6,65 Mio. CGT bzw. 6,57 Mio. CGT und Marktanteilen von je rund 31 % gleichauf. Damit verbesserten die koreanischen Werften ihre Position gegenüber 30,2 % im Vorjahr geringfügig, während die japanischen Unternehmen unter dem Vorjahreswert von 32,1 % blieben. Seit dem Jahr 2000 haben die koreanischen

Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 2002

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	12.967	38,8	1. Südkorea	6.650	31,1
2. Japan	11.957	35,8	2. Japan	6.570	30,7
3. VR China	2.207	6,6	3. VR China	1.561	7,3
4. Deutschland	1.228	3,7	4. Deutschland	1.165	5,4
5. Polen	637	1,9	5. Italien	622	2,9

Werften damit zum dritten Mal mit der japanischen Konkurrenz gleichgezogen. Während die koreanischen Schiffbaubetriebe ihre Kapazitäten weiterhin durch Erweiterungen ihrer Anlagen und durch Produktivitätssteigerungen aufstockten, setzte man in Japan auf eine Konsolidierung der Branche durch Zusammenlegungen von Werften, um die Produktivität zu erhöhen.

Auf dem dritten Platz rangierte unverändert der weiterhin expandierende chinesische Schiffbau. Er

einigem Abstand lagen Italien (2,9 %) und Polen (2,7 %) auf Rang fünf und sechs. Der Marktanteil der Werften in den EU-Mitgliedsländern verringerte sich auf knapp unter 17 %. Der Anteil der AWES-Mitgliedsländer blieb mit 22,9 % ebenfalls unter dem Vorjahreswert, obwohl erstmals Kroatien als neu aufgenommenes Mitgliedsland mit einbezogen wurde.

Wichtigste Empfänger der Ablieferungen des Jahres 2002 (in CGT) waren wiederum die Reeder aus Japan (17 %), Griechenland (14 %) und Deutschland (9 %). Danach folgten mit Abstand und einem Anteil von jeweils 4 % Reeder chinesischer, britischer, amerikanischer und norwegischer Nationalität.

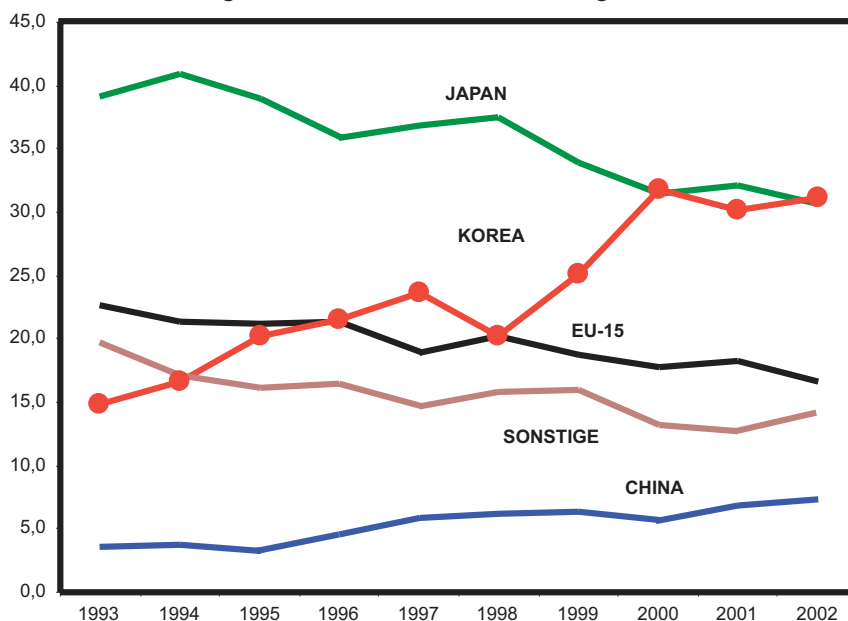
Besteller aus Singapur, Italien und Dänemark kamen auf jeweils rund 3 %. Taiwan, im Jahr 2001 noch an 5. Position, war 2002 nicht mehr unter den zehn größten Abnehmernationen, die zusammen rund Zweidrittel aller Neubauten abnahmen.

Das wichtigste Marktsegment bildeten Containerschiffsablieferungen. Auf sie entfiel mit 5,0 Mio. CGT ein etwas geringerer Anteil von 23,4 % gegenüber dem Vorjahreswert von 24,2 %. Die 200 Schiffe wiesen eine Stellplatzkapazität von über 631.000 TEU (8,2 Mio. TDW) auf und führten zu einem Anstieg

der Flottenkapazität auf 5,9 Mio. TEU (83,9 Mio. TDW). Unter Berücksichtigung von Abwrackungen in Höhe von rund 1,1 Mio. TDW ergab sich damit ein Kapazitätswachstum um 11 %. Die beiden größten Schiffe hatten eine Kapazität von 7.500 TEU.

Marktführer in diesem Marktsegment blieben Koreas Werften mit einem Anteil von 49 % vor Japan mit 21 % und Deutschland mit 11 %. Danach folgten Dänemark (5 %), Polen und China (je 4 %).

Entwicklung der Marktanteile an Ablieferungen (CGT) in %



steigerte mit 1,6 Mio. CGT seinen Anteil auf 7,3 %. Damit entfielen fast 70 % der weltweiten Handelschiffneubauproduktion auf die drei führenden asiatischen Schiffbauländer.

Danach folgte Deutschland als erstes europäisches Schiffbauland. Die deutschen Werften erzielten mit Ablieferungen von 1,2 Mio. CGT einen Anteil von 5,4 %. Sie unterstrichen mit dieser vierten Position im Weltschiffbau ihre führende Stellung in Europa. Mit

Auf Besteller aus Deutschland entfielen mit rund 1,4 Mio. CGT rund 28 % aller Containerschiffsablieferungen. Davon kamen 0,8 Mio. CGT aus Korea, 0,3 Mio. CGT von deutschen Werften und 0,1 Mio. CGT aus Polen.

Deutliche Produktionssteigerungen gab es bei Tankern. Rohöltanker kamen mit 3,7 Mio. CGT auf einen Anteil von 17,5 % an der Weltschiffbauproduktion (darunter 38 VLCC und ULCC mit insgesamt rund der Hälfte der CGT-Produktion für Tanker). Produkten-/Chemikalien- und Flüssiggastanker hatten insbesondere durch eine starke Zunahme von LNG-Tankern einen Anteil von insgesamt 15,6 %. Bei Öltankern dominierten weiterhin die koreanischen Werften den Markt mit einem Anteil von 62 % vor Japan mit 34 %. Koreas Werften bauten bei den Spezialtankern ihren Anteil auf 39 % aus und übertrafen damit Japans Schiffbauer (36 %). Chinas Werften erzielten einen Anteil von 7 %, Kroatien von 6 %. Der Anteil der EU-Werften sank auf nur noch 4 % (Vorjahr: 7 %).

Nach einer Produktionsspitze im Vorjahr fielen die Ablieferungen von Massengutschiffen fast wieder auf das niedrige Niveau der Jahre 1999/2000 zurück. Sie kamen mit 3,7 Mio. CGT auf einen Produktionsanteil von 17,3 %. In diesem Markt dominierten japanische Werften mit einem Anteil von 69 %. Koreas Schiffbaubetriebe erreichten 11 %, während Chinas Schiffbauer ihren Anteil auf 14 % steigerten.

Die Produktion von General-Cargo-Schiffen und anderen Frachtern blieb auf dem niedrigen Vorjahresniveau von zusammen 7,6 %. Bei den dazugehörigen Ro-Ro-Frachtern führten japanische Unternehmen mit einem Anteil von 42 %. China und die Niederlande lagen bei General-Cargo-Schiffen und den übrigen Frachtschiffen mit 28 % bzw. 21 % in Führung.

Die Ablieferungen von Fähr- und Passagierschiffen schwächten sich gegenüber dem Vorjahr insbesondere durch weniger Fährschiffe etwas ab auf 2,2



Containerschiff „Euro Squall“, 6.191 GT, 707 TEU

Mio. CGT und einen Anteil von 10,4 %. Größtes Segment in dieser Gruppe waren Kreuzfahrtschiffe mit 6,2 %. Deutsche Werften hatten in diesen Märkten eine starke Position. Sie lagen mit einem Anteil von 20 % hinter Italien (25 %) und vor Finnland (16 %) und Frankreich (13 %).

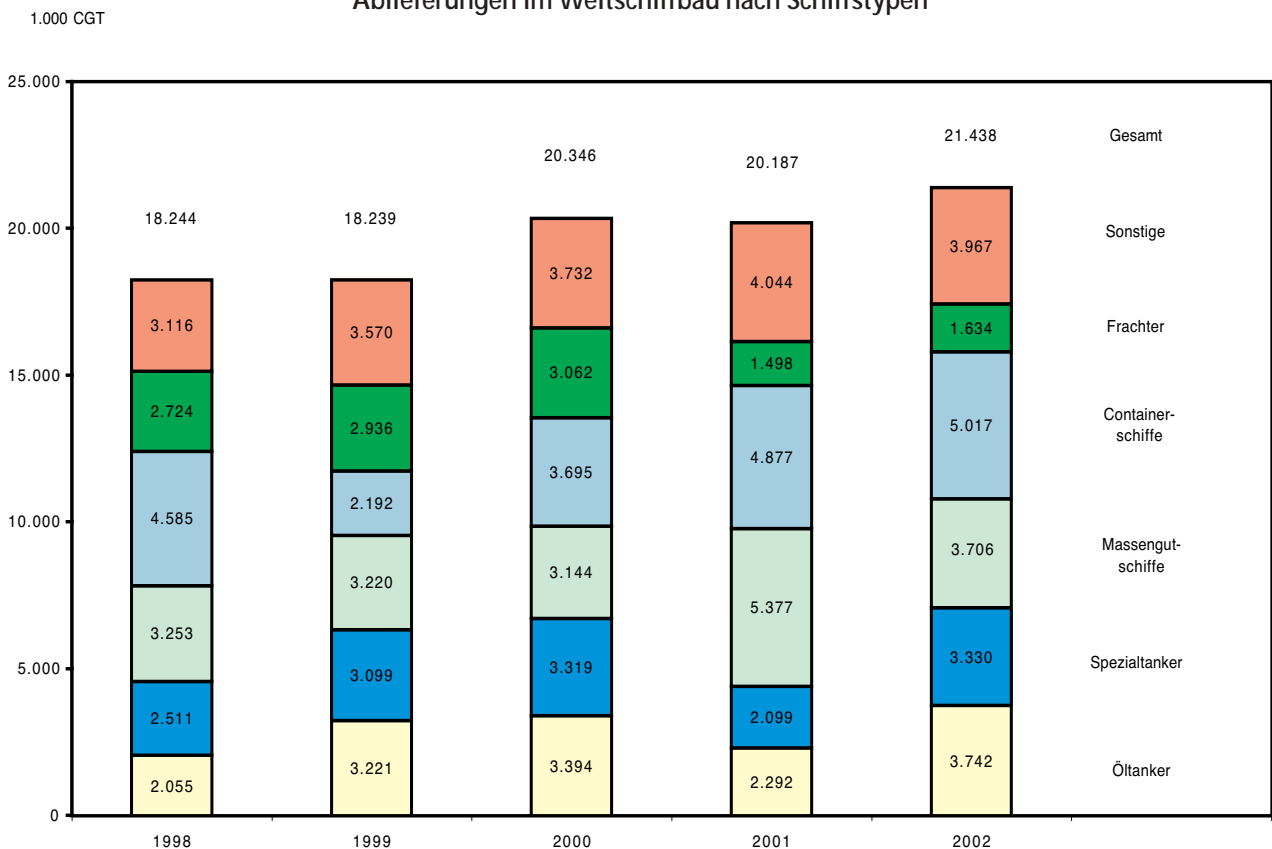
Der Bau nicht Fracht tragender Spezialschiffe (NCCV) hat sich wieder erhöht auf fast 1,8 Mio. CGT mit einem Anteil von 8,2 %. Darin enthalten war ein starker Anstieg bei Offshore-Versorgern und auch bei Schleppern, während sich die Fertigstellungen von Fischereifahrzeugen gegenüber dem Vorjahr deutlich verringerten.

Auftragseingänge

Aufgrund einer Belebung der Neubaunachfrage im vierten Quartal blieb der Rückgang der Auftrags-eingänge gegenüber dem Vorjahr geringer als nach den niedrigen Bestellungen der ersten Jahreshälfte befürchtet. Gemeldet wurden insgesamt 1.531 Bestel-lungen mit einer Tonnage von 30,6 Mio. GT, 20,5 Mio. CGT bzw. 44,4 Mio. TDW. Dies entsprach etwa einer Jahresproduktion. Nationale Angaben wiesen für einzelne Länder zum Teil sogar höhere Aufträge aus.

Zum Teil nur geringere Bestellungen erfolgten bei europäischen Werften. Die EU-Länder erlitten

Ablieferungen im Weltschiffbau nach Schiffstypen



nochmals eine drastische Einbuße ihrer Anteile von 13 % in 2001 auf jetzt nur noch 7,1 %. Auch die AWES-Länder verloren erneut Anteile. Nach den bereits niedrigen 17,5 % in 2001 erzielten sie im abgelaufenen Jahr nur noch 11,1 %, weniger als die Hälfte des Marktanteils im Jahr 2000. Damit wurde die Gruppe der AWES-Mitglieder jetzt auch von China übertroffen, das seinen Anteil auf 13 % steigerte.

Führend bei den Bestellungen blieb Japans Schiffbau mit 7,5 Mio. CGT und einem leicht erhöhten Anteil von 36,5 %. Koreas Schiffbauunternehmen nahmen den zweiten Platz ein mit einem etwas verringerten Anteil von 27,7 % (5,7 Mio. CGT). Im ersten Quartal 2003 meldeten die koreanischen Werften jedoch wieder einen starken Anstieg ihrer Auftragseingänge.

Deutschlands Werften lagen trotz eines nochmals verringerten Auftragsvolumens von 405.000 CGT und einem Anteil von 2 % weiterhin hinter China auf dem vierten Rang. (Anmerkung: Die bei den deutschen Werften unmittelbar erhobene VSM-Statistik weist allerdings 742.000 GT aus. Diese Diskrepanz ist ein erneuter Hinweis auf die Unzulänglichkeit des statistischen Zahlenmaterials.) Einen deutlichen Aufschwung verzeichnete der amerikanische Schiffbau. Er erreichte insbesondere durch Aufträge für nicht Fracht tragende Schiffe (NCCV) einen Anteil von 2 %. Die Werften in Singapur waren ebenso im NCCV-Markt erfolgreich und erzielten einen Marktanteil von 1,8 %. Rückläufig waren die Auftragseingänge in den europäischen Ländern Spanien (1,5 %), Niederlande (1,4 %), Polen (1,3 %) und Italien (1,3 %). Gesteigert hat sich das Auftragsvolumen der Türkei, das mit Italien gleichzog.

Japans Werften profitierten einmal mehr von umfangreichen Aufträgen inländischer Reedereien

insbesondere für Massengutschiffe. Die von japanischen Reedern vergebenen Aufträge machten 18 % der weltweiten Auftragseingänge aus. Es folgten Besteller griechischer Nationalität mit 11 % vor Deutschland (6 %) und China (5 %).

Die Zusammensetzung der Nachfrage hinsichtlich der Schiffstypen unterschied sich erheblich von der des Vorjahres. Ein Einbruch ergab sich bei Rohöltankern. Deren Bestellungen kamen nach zwei Jahren mit starker Nachfrage nur noch auf 9,2 % der weltweiten Auftragseingänge. Vor allem Bestellungen von VLCCs/ULCCs und Suezmax-Tankern waren geringer. Dies traf vor allem japanische und

Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 2002

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	12.944	42,3	1. Japan	7.474	36,5
2. Südkorea	9.755	31,9	2. Südkorea	5.663	27,7
3. VR China	3.841	12,6	3. VR China	2.669	13,0
4. Taiwan	549	1,8	4. Deutschland	404	2,0
5. Deutschland	425	1,4	5. USA	401	2,0

koreanische Werften. Die jeweiligen Marktanteile betragen hier für Korea 54 %, für Japan 37 % und für China 8 %.

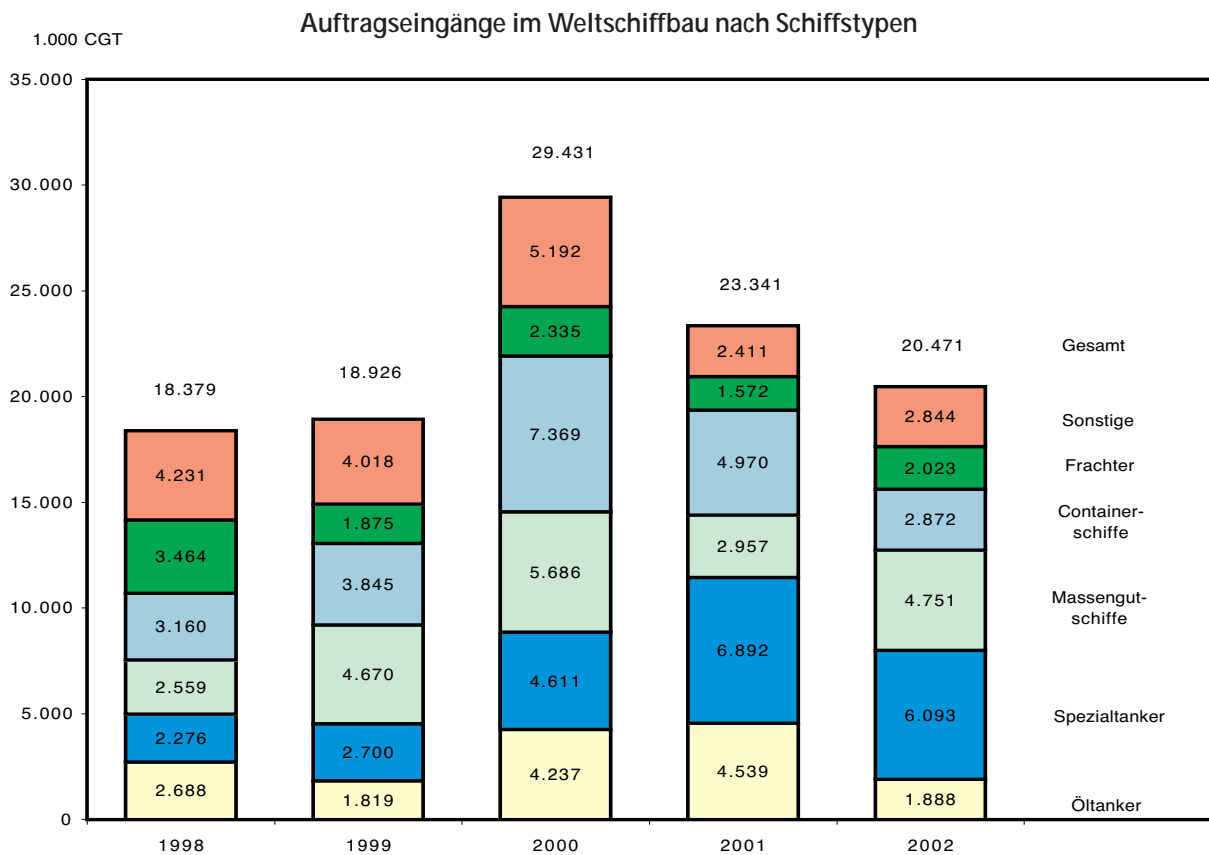
Demgegenüber blieben die Bestellungen für Spezialtanker auf hohem Niveau. Hier wirkte sich der Ersatz- und Modernisierungsbedarf aus, der durch jüngste Schiffsunfälle und erhöhte Schiffssicherheitsanforderungen ausgelöst wird. Mit 6,1 Mio. CGT entfielen 30 % aller Bestellungen auf Produkten-/Chemikalien- und Flüssiggastanker. Während 2001 Chemikalien- und LNG-Tanker besonders stark nachgefragt wurden, standen 2002 Produktentanker im Vordergrund. Mit einem Anteil von 39 % blieben Koreas Werften auch im Marktsegment der Spezialtanker führend, wenngleich sich der Abstand zu Japan (36 %) verringert hat. Einen nennenswerten Anteil erreichten mit 13 % auch die chinesischen Schiffbauunternehmen.

Die Bestellungen für Containerschiffe gingen stark zurück. Mit 2,9 Mio. CGT wurde das geringste Volumen seit 1997 geordert und nur ein Anteil von 14 % an den Bestellungen des Jahres 2002 erreicht. Der koreanische Schiffbau hatte daran einen Anteil von 63 % vor Japan (10 %), China (9 %) und Deutschland (8 %).

Nach der schwachen Vorjahresnachfrage ergab sich bei Massengutschiffen eine erhebliche Nachfragesteigerung. Mit 4,8 Mio. CGT erhöhte sich der Marktanteil dieses Segments von 12,7 % auf 23,2 %. Dazu haben insbesondere die erwähnten Aufträge

japanischer Reeder bei ihren einheimischen Schiffbauunternehmen beigetragen, die damit ihre Marktführerschaft bei diesen Schiffen mit einem Anteil von 66 % halten konnten. Danach folgten China (16 %) und Korea (10 %).

Während die Bestellungen für General-Cargo-Schiffe (4,3 %) auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres blieben, erzielten die übrigen Frachtschiffe durch eine Nachfragebelebung bei Ro-Ro-Frachtern einen Anteil von 5,6 %. Davon profitierten insbesondere japanische Schiffbauer, die in diesem Segment einen Anteil von 71 % erreichten.



Auch die Nachfrage nach Fähr- und Passagierschiffen blieb mit 0,8 Mio. CGT gering (4,0 %). Hier waren italienische Werften mit 23 % erfolgreich vor Spanien (16 %), Finnland und Deutschland (je 11 %).

Eine Belebung fand bei den Bestellungen von nicht Fracht tragenden Schiffen statt. Deren Anteil erhöhte sich mit 2 Mio. CGT auf fast 10 %. Daran beteiligt waren insbesondere Offshore- und Fischereifahrzeuge.

Auftragsbestände

Da sich Ablieferungen und Auftragseingänge 2002 etwa die Waage hielten, haben sich die weltwei-

ten Auftragsbestände im Jahresvergleich insgesamt nur wenig verändert. Ende Dezember lagen 2.795 Aufträge mit 74,9 Mio. GT/48,4 Mio. CGT/106,4 Mio. TDW vor. Während die Auftragsbestände der koreanischen Werften von ihren Höchstständen des Jahres 2001 etwas zurückfielen auf einen Anteil von 31,4 %, konnten die Unternehmen in Japan (26,9 %) und China (12,3 %) ihre Auftragspolster ausbauen. Demgegenüber hatte Europa (EU und AWES mit 13,2 % bzw. 20,0 %) drastische Einbrüche bei den Auftragsbeständen. Lediglich in Spanien und Norwegen konnten die Schiffbauunternehmen ihre Ablieferungen durch Neubaufträge wieder auffüllen.

Zunahmen im Auftragsbestand verzeichneten die Werften in Südosteuropa (Bulgarien, Türkei, Ukrai-



Doppelhüllentanker „Seychelles Pride“ mit höchsten Sicherheitsstandards, 21.353 GT

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2002 – in 1.000 CGT

	Korea	Japan	China	Italien	Polen	Deutschland	USA	Kroatien	Spanien	Rumänien	Niederlande	Frankreich	Andere	Total
Rohöltanker	4.521	2.239	794	–	–	–	217	109	–	–	–	–	147	8.028
Chemikal. Tanker	1.935	817	379	160	91	86	–	484	70	88	8	–	297	4.416
Produkt. Tanker	1.427	1.028	1.050	6	–	7	–	148	9	–	34	–	326	4.036
LNG Tanker	2.686	1.514	–	–	–	–	–	–	369	–	2	50	–	4.622
LPG Tanker	150	448	71	52	69	–	–	–	9	23	–	–	38	859
Massengutschiffe	661	4.290	1.361	–	–	–	–	78	–	87	–	–	586	7.062
Containerschiffe	3.723	1.161	957	–	616	521	48	–	–	66	23	–	874	7.989
Ro-Ro Frachter	37	885	95	196	141	193	112	82	23	19	–	–	34	1.816
Andere Frachter	–	323	650	–	251	33	33	38	5	208	225	–	513	2.280
Fährschiffe	40	63	95	174	3	68	5	6	149	–	38	–	313	954
Passagierschiffe	–	144	–	1.257	70	339	205	–	–	–	8	532	536	3.090
NCCV	35	140	490	67	122	61	350	23	248	206	291	11	1.250	3.292
Total	15.215	13.052	5.943	1.912	1.364	1.307	969	967	883	696	630	592	4.915	48.446

USA-Zahlen zum Teil geschätzt

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

ne). Noch deutlicher verbesserten die Schiffbauunternehmen ihre Beschäftigungssituation in den USA, Brasilien, Singapur und auf den Philippinen. Dabei sind allerdings die zum Teil noch sehr langen Bauzeiten in einigen dieser Länder zu berücksichtigen.

Koreas Werften verfügen über die höchsten Auftragsbestände bei Öl-, Chemikalien-, Produkten- und LNG-Tankern sowie bei Containerschiffen. Demgegenüber liegt Japan bei Massengutschiffen, LPG-Tankern und Ro-Ro-Schiffen vorn. China hat eine Spitzenposition bei General-Cargo-Schiffen und anderen Frachtern sowie erstmals auch bei nicht Fracht tragenden Schiffen erlangt (gefolgt von den USA). Damit verloren Europas Werften statistisch ihre bisherige starke Position im NCCV-Markt. Unabhängig davon sind sie jedoch in den anspruchsvolleren Teilen dieses Marktsegments weiterhin dominant und z. B. in dem großen Bereich hochwertiger Fähr- und Passagierschiffe führend.

Den größten Anteil an den Auftragsbeständen hatten Besteller aus Japan (6,6 Mio. CGT) mit rund 14 % aller vorhandenen Aufträge. Davon entfielen weit mehr als 90 % auf japanische Werften. An zweiter Stelle folgten griechische Reeder mit einem Anteil von rund 10 %, die ihre Aufträge zu rund 60 % bei koreanischen und zu 17 % bei japanischen Werften platziert haben. Reeder deutscher Nationalität kamen auf einen Anteil von knapp 9 %. Sie orderten rund 36 % ihrer Aufträge bei koreanischen Werften, 22 % bei chinesischen, 14 % bei polnischen und nur 10 % bei deutschen Werften. Im Gegensatz zu anderen Schiffbaunationen verliert Deutschland damit zunehmend den heimischen Markt, der unter Aspekten wie Synergien, FuE oder Know-how-Sicherung wichtig ist und der durch eine enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen deutschen Reedern, Werften, Zulieferern, Ingenieurbüros und Wissenschaft in zahlreichen Schiffsbereichen zu richtungsweisenden innovativen Entwicklungen geführt hat.



Containerschiff „CCNI Antartico“, 25.624 GT, 2.500 TEU

An vierter Position der Bestellnationen rangierte Norwegen mit einem Anteil von 7 % gefolgt von China und den USA mit je 6 %. Auf die sechs führenden Reedernationen entfielen zusammen mehr als 50 % der weltweiten Auftragsbestände.

Währungs- und Neubaupreisentwicklungen

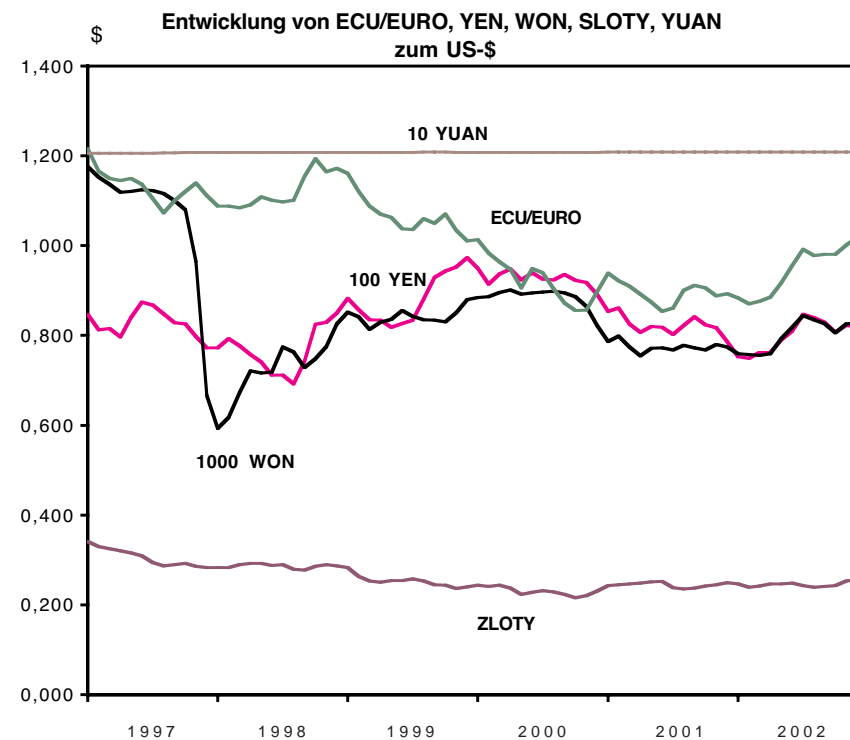
Die Währungsentwicklung wurde im vergangenen Jahr durch die Abwertung des US-\$ geprägt, die im Frühjahr 2002 begann und sich auch weit nach 2003 hinein fortsetzte. Im Dezember 2002 wurde der € um rund 14 % höher bewertet als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Im Jahresdurchschnitt (2002/2001) betrug die Aufwertung des € zum US-\$ demgegenüber erst 5,6 %.

Der Yen, dessen Kurs die japanische Regierung zur Entlastung der Exportwirtschaft nach unten drückte, verzeichnete im Dezember deshalb nur eine um

4 % höhere Bewertung gegenüber dem US-\$ als vor einem Jahr. Der Jahresverlauf zeigte in Abhängigkeit von den jeweiligen staatlichen Interventionen jedoch größere Auf- und Abbewegungen. Im Jahresdurchschnitt ergab sich deshalb sogar noch eine rund 3 %ige Abwertung zum US-\$.

Der koreanische Won wurde von Regierung und Notenbank weiterhin auf einem engen Parallelkurs zum Yen gehalten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Exportunternehmen gegenüber den Hauptkonkurrenten in Japan zu stabilisieren. Im Dezember 2002 erreichte der Won gegenüber dem US-\$ im Zwölfmonatsvergleich ebenfalls eine Aufwertung von rund 7 %. Im Jahresdurchschnitt 2002/2001 betrug dieser Anstieg 3,2 %.

Der Kurs des chinesischen Yuan blieb weiter an den US-\$ gekoppelt. Trotz verstärkter Forderungen aus den USA und Japan nach einer Aufwertung des



sowie die Kosten aus dem Irak-Krieg werden den US-\$-Kurs belasten.

Die Stärke des € besteht nicht nur gegenüber dem US-\$, sondern auch gegenüber den Währungen der meisten anderen Schiffbauländer. Durch die Kopplung des Yuan an den US-\$ ist der Aufwertungseffekt gegenüber dem Yuan praktisch identisch mit der Höherbewertung gegenüber dem US-\$. Der Yen fiel um fast 9 % von 113 ¥/€ im Dezember 2001 auf 124 ¥/€ im Dezember 2002 zurück. Auch der koreanische Won verzeichnete bis Dezember im Zwölfmonatsvergleich eine Abwertung um 6,5 % zum € auf einen Wert von 1.227 Won/€. Die Aufwertung des € verstärkte sich sogar noch ab September. Damit konterkarierte die Währungsentwicklung zum Nachteil der europäischen Werften die positiven Wettbewerbseffekte der im Oktober 2002 eingeführten befristeten

Yuan hält Chinas Regierung an festen Wechselkursen fest und hält eine schrittweise Konvertibilität des Yuan erst in einigen Jahren für möglich. Als Voraussetzung wird zunächst eine Reform des Finanz- und Bankensystems angesehen, das von seiner gewaltigen Last Not leidender Kredite befreit werden muss.

Der polnische Zloty setzte zum Jahresende seine im dritten Quartal unterbrochene Aufwertung zum US-\$ fort und wurde im Dezember 2002 um 2,6 % höher bewertet als vor einem Jahr. Im Jahresdurchschnitt 2002/2001 blieb die Relation zum US-\$ fast unverändert.

Die Schwäche des US-\$ wird voraussichtlich anhalten. Ursächlich dafür ist das hohe Leistungsbilanzdefizit, das sich einer neuen Rekordmarke von 4,5 % nähert. Auch das steigende Haushaltsdefizit, das durch ein Regierungsprogramm zur Stimulierung der Wirtschaft auf ca. 250 Mrd. US-\$ ansteigen dürfte,

schützmaßnahmen und kehrte sie in ihrer Wirkung sogar noch um.

Der Euro wurde auch gegenüber dem Singapur-\$ und dem Taiwan-\$ aufgewertet. Damit erlitten Unternehmen in der Euro-Zone auch gegenüber diesen Ländern Wettbewerbsnachteile.

Gegenüber anderen europäischen Währungen entwickelte sich der € uneinheitlich. Während der polnische Zloty und das britische £ um 10 % bzw. 3,4 % (Dez./Dez.) abgewertet wurden, ergab sich für die schwedische Krone eine Aufwertung zum € um 3,7 % und für die norwegische Krone sogar um 9,5 %. Die dänische Krone blieb aufgrund der engen Bindung an den € im Wert fast unverändert.

Insgesamt hat die Aufwertung des € in den vergangenen Monaten die Wettbewerbssituation der exportierenden Werften der Euro-Länder belastet.

Aufgrund der gegenüber zahlreichen anderen Schiffbauländern höheren Aufwertung gingen die Preise auf €-Basis stärker zurück als bei den meisten ausländischen Konkurrenten.

Das Preisniveau im Handelsschiffsneubau auf US-\$-Basis erreichte im Jahr 2002 neue Tiefpunkte. Erst zum Jahresende hin konnten die Werften aufgrund von Nachfrageresteigerungen in einigen Marktsegmenten, unterstützt durch Abwertungen des US-\$ gegenüber den Währungen führender Schiffbauländer, leichte Anhebungen der in US-\$ denominierten Preise durchsetzen. Die Entwicklung verlief bei den einzelnen Schiffstypen und Schiffgrößen aber zum Teil sehr unterschiedlich.

So führte eine schwache Nachfrage nach größeren Tankern zu erneuten Preiseinbrüchen. Sie erreichten im dritten Quartal ihren Tiefpunkt und wurden durch die Erholung zum Jahresende nur zu einem Teil wieder ausgeglichen. Dadurch blieben die Preise im Dezember bei VLCC um 6 %, bei Suezmax-Tankern um 4 % und bei Aframax-Tankern um 1 % niedriger als Ende 2001. Demgegenüber setzten sich bei kleineren

Tankern, bei denen es sich in der Regel um Produktentanker handelt, Preiserhöhungen durch. Hier wirkte vor allem der starke Ersatzbedarf Nachfrage steigernd.

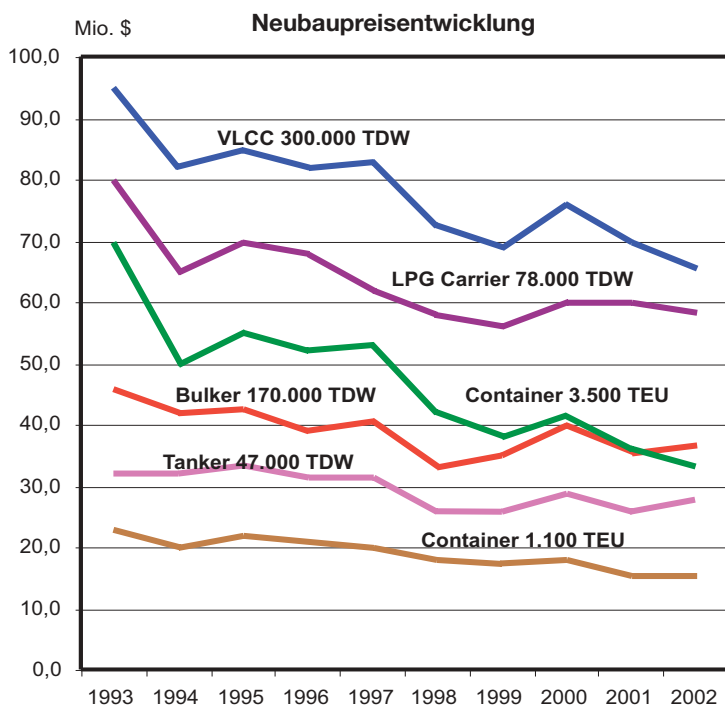
Der extrem scharfe Wettbewerb bei Flüssiggastankern drückte die Preise für LNG-Tanker um 9 %. Auch für LPG-Tanker gaben die Preise nach. Trotz eines geringen Anstiegs im Dezember blieb das Niveau gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres noch um fast 3 % niedriger.

Für Massengutschiffe, deren Markt stark von Entwicklungen in Japan beeinflusst wird, erholten sich die Preise über das Vorjahresniveau. Die Nachfragebelebung führte zu Erhöhungen von 3,1 % bei den Capesize-Schiffen und sogar bis zu 6,3 % bei Panamax-Einheiten.

Extrem unterschiedliche Preisentwicklungen hatten Containerschiffe. Während die Preise für kleinere Einheiten wie den Feederschiffen auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres blieben, gaben sie mit zunehmender Schiffgröße nach. Die deutlichsten Preiseinbußen hatten die Post-Panamax-Containerschiffe. Hier wirkten sich die aggressiven Preisunterbietungen



280-t-Stahlkasko für eine Yacht vor der Wasserung



gar die Neubaupreise. Normalerweise hätten die Nachfragersteigerungen in mehreren Teilmärkten und die Abwertung des US-\$ weitaus stärkere als die zum Jahresende verzeichneten nur leichten Preiserhöhungen auslösen müssen. Die Indexentwicklung der Auftragsbestände und der Neubaupreise zeigt, dass sich die Schere zwischen Nachfrage und Neubaupreisen im Jahr 2002 weiter geöffnet hat. Dies belegt, in welchem Umfang marktwirtschaftliche Gesetze über den Ausgleich von Angebot und Nachfrage durch den unfairen fernöstlichen Wettbewerb außer Kraft gesetzt werden.

Kapazitäten und Nachfrage

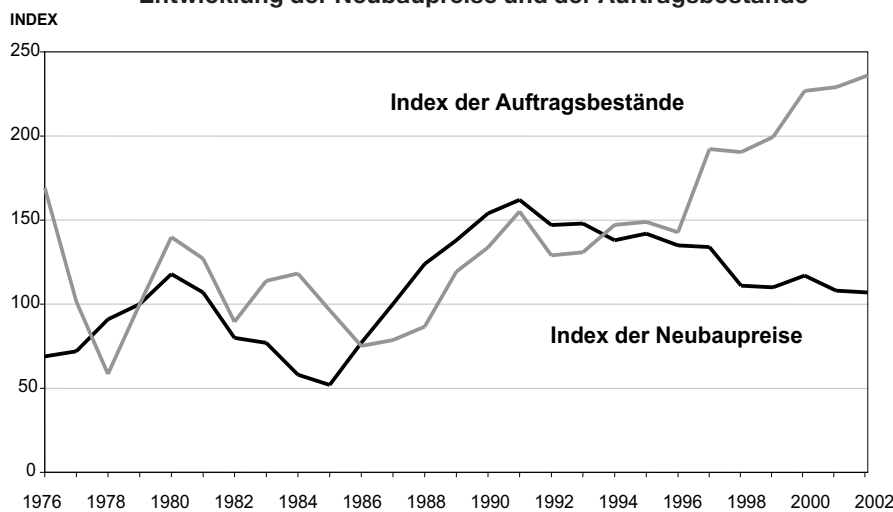
Die OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die weltweiten Kapazitäten im Handelsschiffsneubau bereits jetzt zu hoch sind und in den kommenden Jahren sogar noch zunehmen werden. Der Anstieg der Kapazitäten erfolgt zum einen durch „normale“ Produktivitätsfortschritte in der Fertigung, zum anderen aber vor allem durch den Ausbau der Werftindustrien in Südkorea und jetzt auch

vor allem koreanischer Werften besonders stark aus. 6.200 TEU tragende Einheiten verbilligten sich um 17 % auf 60 Mio. US-\$. Preise für Schiffe mit 4.600 TEU gaben um 13 % auf 45 Mio. US-\$ nach.

Um rund 3 % rückläufige Preise wurden für kleinere Ro-Ro-Frachter (1.200-1.300 Lm) verzeichnet, während größere Einheiten mit 2.300-2.700 Lm auf dem niedrigen Vorjahresniveau blieben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Preise weiterhin zu niedrig und vielfach nicht kostendeckend blieben. Der Neubaupreisindex der weltweit größten Maklerfirma Clarkson fiel mit 106 % auf den niedrigsten Wert seit 1988. Bei manchen Schiffstypen übertrafen die Second-hand-Schiffspreise so-

Entwicklung der Neubaupreise und der Auftragsbestände



Quelle: Clarkson Research Studies

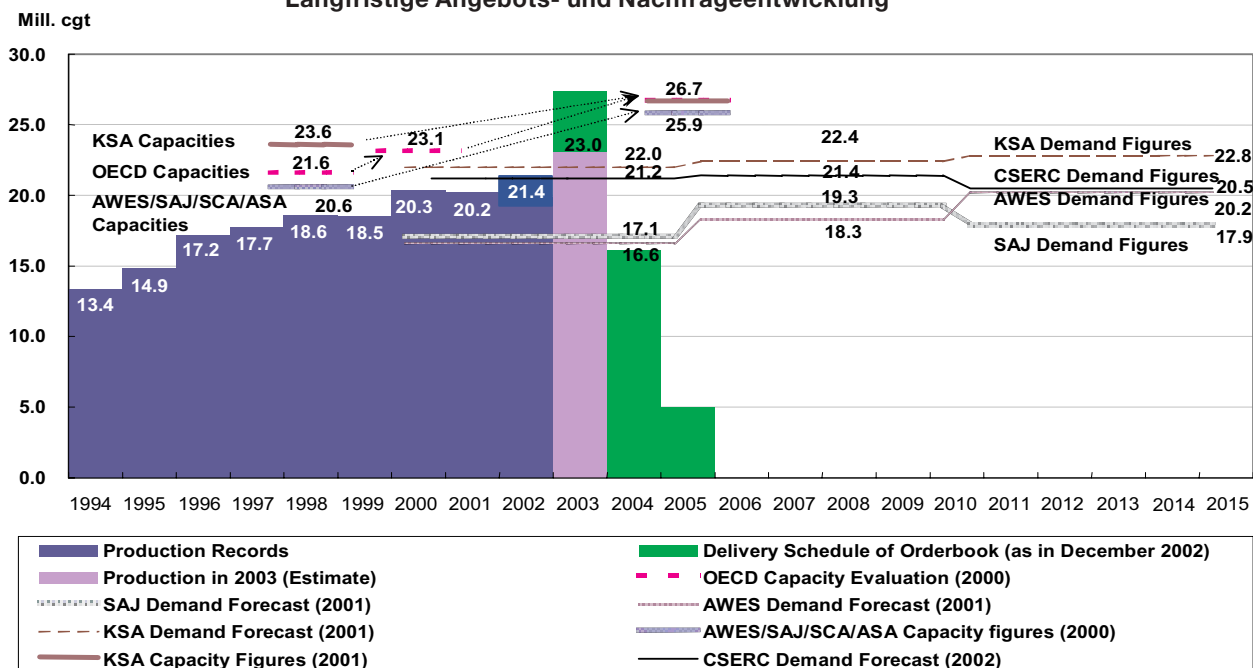
in der VR China. Korea sicherte die Beschäftigung der mit hohem Kapitaleaufwand errichteten Werftanlagen durch aggressive Auftragsakquisitionen zu niedrigsten Preisen und mit staatlich geförderten Finanzierungen. Wichtige Kostenkomponenten wurden dabei nicht in die Angebotskalkulation einbezogen.

Bei den dadurch entstehenden günstigen Investitionschancen wundert es nicht, dass Reeder Neubeauftragstellungen vorziehen, auch wenn ein aktueller Bedarf dafür noch nicht vorliegt. Zahlreiche Bestellungen von Neubauten ohne abgesicherte Verträge für deren Beschäftigung zeigen, dass ein großer Teil der Nachfrage rein spekulativ ist und zukünftige Nachfrage vorwegnimmt. Bei leicht ansteigenden Preisen wurden solche Aufträge mehrfach bereits vor Ablieferung mit Gewinn verkauft.

Es ist zu befürchten, dass die längerfristig erwartete stabile Bedarfsentwicklung in den kommenden Jahren dadurch niedriger ausfallen wird und damit das Problem der Überkapazitäten im Neubaumarkt vergrößert.

Nach bisherigen Abschätzungen wird die weltweite Neubaukapazität bis zum Jahr 2005 auf rund 26 bis 27 Mio. CGT ansteigen. Die Produktion wird ihren Höhepunkt nach OECD-Schätzung bereits im Jahr 2003 mit rund 23 Mio. CGT erreichen. Alle Schiffbauprognosen erwarten, dass der durchschnittliche jährliche Neubaubedarf bis 2015 an diesen Wert nicht mehr herankommen wird. Selbst die unrealistisch hohen Erwartungen des koreanischen Werftenverbandes KSA, mit denen der unangemessene Ausbau der koreanischen Werften argumentativ begleitet wurde, weisen maximal einen Bedarf von 22,8 Mio. CGT in den Jahren 2010 bis 2015 aus. Demgegenüber gehen die chinesischen, japanischen und auch die europäischen Prognosen von deutlich geringerer Nachfrage und damit von höheren Überkapazitäten aus. Das Schlüsselproblem für die Schaffung normaler Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau ist und bleibt damit weiter das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Jede internationale Vereinbarung muss, wenn sie wirksam sein soll, diese zentrale schiffbaupolitische Frage lösen.

Langfristige Angebots- und Nachfrageentwicklung



Quelle: Nach OECD