

IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus



1. Welthandel und Flottenentwicklung

Die Entwicklung des Welthandels erreichte im Jahr 2007 zwar nicht mehr die Dynamik des vorangegangenen Jahres, blieb aber dennoch auf einem langfristig hohen Niveau. Aufgrund der strukturellen Veränderungen mit dem Entstehen neuer Transportströme, vor allem durch die Stärkung der Schwellenländer, weist der Welthandel deutlich höhere Wachstumsraten auf als das generelle weltweite Wirtschaftswachstum.

Vor allem der rasante Anstieg auf den Rohstoffmärkten, der insbesondere von China ausging, wirkte sich überdurchschnittlich auf den Transportbedarf im seewärtigen Welthandel aus, der mengenmäßig von den flüssigen und trockenen Massengutverkehren dominiert wird. Nach Berechnungen der norwegischen Maklerfirma Fearnleys hatte das weltweite Frachtvolumen im Seeverkehr im Jahr 2006 ein Rekordwachstum von 7,1 % verzeichnet. 2007 setzte sich diese Entwicklung mit einem erneut überdurchschnittlichen Anstieg um 5,2 % auf 7,6 Mrd. Tonnen fort. Da die durchschnittliche Transportentfernung seit 2006 rückläufig ist, stieg die Transportleistung im Jahr 2007 nur um 4,7 % auf 32.932 Mrd. Tonnenmeilen (tm) und damit langsamer als in den vorangegangenen Jahren.

In den einzelnen Frachtmärkten waren die Wachstumsunterschiede zwischen Frachtaufkommen und der Transportleistung unterschiedlich ausgeprägt. Während die Durchschnittsdistanz bei den Rohöltransporten unverändert blieb, hat sie sich bei den Ölprodukten

erneut leicht erhöht, was auf stärkere Öl-Raffinerierungen in den Ölförderländern schließen lässt. Rohöltransporte nahmen um 2,0 % auf 9.685 Mrd. tm zu und machten damit 29 % des Güterverkehrs über See aus. Der Transport von Ölprodukten nahm demgegenüber um 4,6 % zu und entsprach 8 % des seewärtigen Welthandels.

Deutlich um 5 % gestiegene Entfernungen wurden bei Eisenerztransporten registriert, die aufgrund der nicht ausreichenden traditionellen Förderquellen zunehmend auf Importe von fernerer Förderländern in Südamerika und Australien ausgeweitet wurden. Die Transportleistung bei den Eisenerzverschiffungen bildete mit einer Zunahme von 14,3 % auf 2.755 Mrd. tm das am stärksten wachsende Marktsegment und trug damit fast 15 % zum Güterseeverkehr bei. Hintergrund ist die rasant zunehmende Stahlproduktion insbesondere in China. Mit 1,3 Mrd. Tonnen im Jahr 2007 wurden 5,6 % mehr Stahl produziert als 2006.

Die zunehmende weltweite Nachfrage nach Heizkohle sowie insbesondere der steigende Bedarf der Stahlindustrie an Koks- und Kohle steigerten die Kohletransporte um 5,9 % auf 3.750 Mrd. tm. Sie machten damit 11,4 % des Seetransports aus. Die Länge der Transportwege bei Kohleverschiffungen blieb praktisch unverändert.

Bei den Transporten von Getreide ergaben sich nur geringe strukturelle Veränderungen gegenüber dem Vorjahr. Mit 1.857 Mrd. tm lag das Ergebnis um 1,9 % über dem Niveau von 2006.

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	2003	2004	2005	2006	2007*	2003	2004	2005	2006	2007*
Rohöl	1.673	1.754	1.784	1.851	1.888	8.390	8.795	9.239	9.495	9.685
Ölprodukte	440	461	495	517	535	2.190	2.305	2.510	2.635	2.755
Eisenerz	524	589	652	734	799	3.035	3.444	3.918	4.192	4.790
Kohle	619	664	710	754	798	2.810	2.960	3.113	3.540	3.750
Getreide	240	236	310	325	332	1.273	1.350	1.686	1.822	1.857
Andere Güter	2.637	2.789	2.769	3.014	3.220	8.156	8.720	9.132	9.763	10.095
Gesamt*	6.133	6.493	6.720	7.195	7.572	25.854	27.574	29.598	31.447	32.932

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2007

Die übrigen Transporte (einschließlich sonstiger Massengutschifffahrt für Bauxit und Phosphate sowie Containerverkehre, Ro-Ro- und Fahrzeugtransporte und Flüssiggasverschiffungen) ergaben eine Leistung von 10.095 Mrd. tm. Sie lagen damit um 3,4 % über dem Vorjahr. Ihr Anteil am gesamten Verkehr lag mit rund 31 % erstmals höher als bei den Rohöltransporten. Die durchschnittliche Transportentfernung dieser Gütergruppen insgesamt verringerte sich um mehr als 3 % und trug dadurch entscheidend dazu bei, dass der Zuwachs der gesamten weltweiten Transportleistung unter dem Anstieg des transportierten Güteraufkommens blieb.

Die insgesamt positive Entwicklung der globalen Transportnachfrage bildete die Grundlage für eine stabile Ertragsituation in der Schifffahrt. Außergewöhnliche Ratensteigerungen wurden in der Massengutschifffahrt verzeichnet. Insbesondere bei größeren Capesize-Einheiten haben sich die Frachtraten im Jahresverlauf mehr als verdoppelt und blieben trotz leichten Nachgebens zum Jahresende auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau. Auch bei den großen Tankern verzeich-

neten die Raten zum Jahresende einen sprunghaften Anstieg, der jedoch nach Beginn des neuen Jahres wieder abbröckelte. Die Charraten für Containerschiffe haben sich 2007 nach den Rückgängen im vorangegangenen Jahr deutlich erholt und erreichten im mehrjährigen Vergleich wieder ein überdurchschnittliches Niveau.

Die unvermindert starke Nachfrage nach Schiffstonnage und die positive Ertragsituation der Schifffahrtsgesellschaften spiegelten sich wie bereits 2006 in hohen Bewertungen der Schiffsflotten und gestiegenen Preisen für gebrauchte Schiffe wider. Dieser Trend war vor allem bei Massengutschiffen zu beobachten. Die Preise für fünf Jahre alte Schiffe lagen zu Jahresende um rund 50 % über den aktuellen Neubaupreisen. Auch bei Tankern und Containerschiffen lagen diese Werte nur geringfügig unter den Preisen für Neubauten.

Die anhaltend gute Schifffahrtskonjunktur lieferte einen großen Anreiz für die Reedereien, ihre Schiffe so lange und so intensiv zu nutzen wie möglich. Entsprechend niedrig fielen 2007 die Aufleger- und Ab-



Containerschiff „Elbcarrier“, 8.245 GT, 974 TEU

Abgewrackungen und Verlusttonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
2003	19,9	4,5	3,0	27,5
2004	8,1	1,0	1,8	10,9
2005	4,1	1,0	0,6	5,8
2006	3,1	2,9	1,5	7,5
2007*	3,2	0,6	1,9	5,7

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2008

wrackungs-Tonnagen aus. Die aufgelegten und die für Lagerzwecke eingesetzten Schiffe verharrten auf niedrigstem Niveau. Obwohl Abwrackwerften Rekordpreise für zu verschrottende Schiffe von über 500 \$/Ldt zahlten, gingen nur 5,7 Mio. TDW (einschließlich Schiffsverluste) aus dem Markt. Damit erreichten die Schiffsabgänge bereits im dritten Jahr in Folge extrem niedrige Werte, die für den Erneuerungs- und Ersatzprozess der Flotte vollkommen unzureichend sind. Trotz des Rekordniveaus bei den Neubauablieferungen blieb das Durchschnittsalter der Flotte dadurch mit 22 Jahren unverändert hoch. Die hohe Beanspruchung der Flotte und die Überalterung von Teilen der Handelsflotte erzeugt jedoch eine steigende Notwendigkeit für Reparaturen und Wartungen, die sich bei den Reparaturwerften in zusätzlicher Nachfrage niederschlägt.

Die niedrigen Flottenabgänge bei gleichzeitigen Rekordwerten für in Fahrt gesetzte Neubauten ließen die Welthandelsflotte einen neuen Höchststand erreichen. Nach Angaben von Lloyd's Register-Fairplay umfasste die Flotte Ende 2007 rund 97.500 Schiffe mit 775 Mio. GT. Darin enthalten waren 51.538 Frachtschiffe, deren Ladekapazität sich um 6,9 % auf 1.084 Mio. TDW erhöhte.

An diesem Rekordwachstum, das mehr als doppelt so hoch war wie der Durchschnitt der letzten zehn Jahre, waren in erster Linie Containerschiffe beteiligt, deren Tonnage um 12,8 % auf 144,7 Mio. TDW zulegte. Damit erhöhte sich ihr Anteil an der Transportkapazität der Flotte auf 13,3 %. Einen überdurchschnittlichen Zuwachs wiesen auch die Spezialtanker (Produkten-, Chemikalien- und Flüssiggastanker) auf. Ihre Tonnage

stieg um 9,7 % an und erhöhte den Flottenanteil auf 12,9 %. Demgegenüber expandierten die Flotten der Rohöltanker, General-Cargo-Schiffe und anderer Frachter nur unterdurchschnittlich. Die Öltanker erreichten mit einem Tonnagezuwachs um 4,6 % einen Anteil von 27,4 %. Die Tonnage der weiterhin stark unter der Konkurrenz der Containerschiffe stehenden General-Cargo-Schiffe stieg um 4,1 %, die einem Anteil von 7,5 % der Welthandelsflotte entsprach. Der größte Anteil der Flottenkapazität entfiel mit 36,1 % unverändert auf Massengutschiffe, deren Tonnagezuwachs 6,4 % betrug.

Gegenüber dem Wachstum der Nachfrage bzw. der Transportleistung von 4,7 % fiel die Erweiterung des Kapazitätsangebots mit 6,9 % höher aus. Dadurch verringerte sich die Flottenauslastung um rund 2 % auf 30.369 Tonnenmeilen pro TDW. Diese Entwicklung kann auf verschiedene Faktoren zurückgeführt werden. Neben geringeren Ladungsauslastungen und zunehmend ungleichgewichtigen Transportströmen sind hier vor allem längere Liegezeiten durch Abfertigungsengpässe in den Häfen und langsamere Fahrtgeschwindigkeiten zur Verringerung der um rund 50 % gestiegenen Treibstoffkosten zu nennen.

Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2006	2007
Rohöltanker	283,9	296,9
Spezialtanker	127,3	139,7
Massengutschiffe	367,7	391,3
Containerschiffe	128,3	144,7
General Cargo Schiffe	77,8	81,0
Andere Frachtschiffe	29,5	30,8
Gesamt	1.014,6	1.084,4

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Bei den nicht Fracht tragenden Schiffen war 2007 ebenfalls eine dynamische Entwicklung zu verzeichnen. Mit einem Zuwachs von 11,1 % erhöhte sich die Tonnage dieses 46.000 Schiffe umfassenden Flottenteils auf fast 38 Mio. GT. Daran waren vor allem die Einheiten der Offshore-Industrie beteiligt, deren Tonnage um 23,5 % auf 14,5 Mio. GT expandierte. Demgegenüber



Yacht „Aviva“, 68 m Länge

verkleinerte sich die knapp 24.000 Schiffe umfassende Flotte der Fischereifahrzeuge um 1,3 % auf 11,5 Mio. GT.

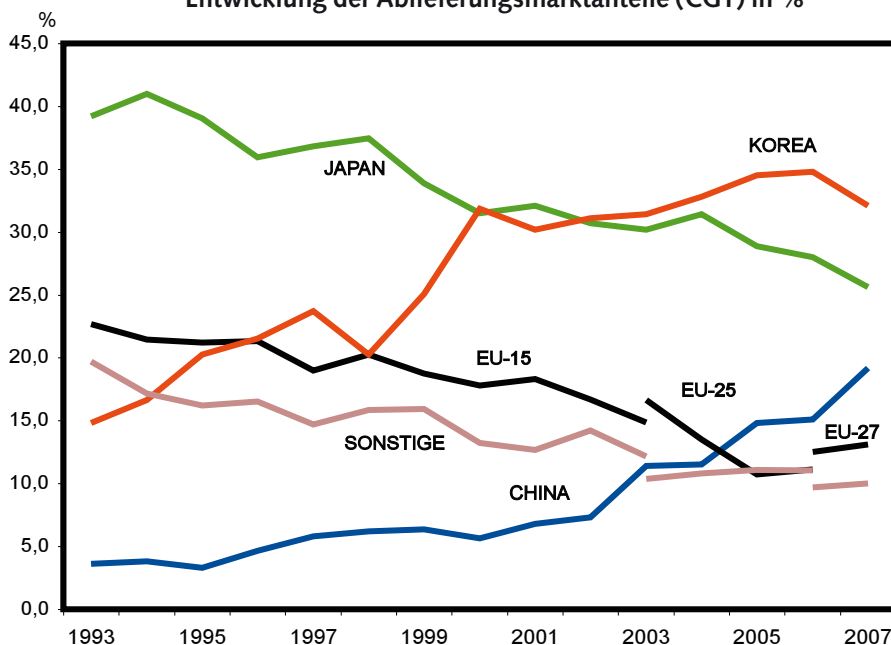
Da Ende 2007 weltweit bereits Aufträge vorlagen, die über 40 % der bestehenden Flotte entsprechen, ist mit einer weiteren Expansion der Welthandelsflotte zu rechnen. Dem steht aufgrund der geringen Abwrackungen in den vergangenen Jahren ein zunehmender Druck zur Ausmusterung bzw. zum Ersatz veralteter Tonnage gegenüber. Sollte sich gleichzeitig die Transportnachfrage als Folge einer weltweiten Abschwächung der Konjunktur verringern, sind erhebliche Verwerfungen in den Marktentwicklungen zu befürchten.

2. Weltschiffbau

Produktion

Obwohl bereits 2006 ein Rekordniveau erreicht worden war, stieg die Weltschiffbauproduktion im Jahr 2007 nochmals auf einen neuen Höchststand. Nach Angaben von Lloyd's Register-Fairplay wurden von den Werften weltweit 2.689 Schiffe mit 56,6 Mio. GT und 34,6 Mio. CGT abgeliefert. Mit diesen Neubauten wurde eine Ladekapazität von insgesamt 80,7 Mio. TDW neu in Fahrt gebracht. Trotz dieses beachtlichen Volumens blieb das CGT-Ergebnis etwas hinter den Erwartungen und der Wachstumsdynamik der Vorjahre zurück. Ursache ist zum

Entwicklung der Ablieferungsmarktanteile (CGT) in %



Die deutschen Werften konnten mit 1,1 Mio. CGT und einem Weltmarktanteil von 3,3 % die vierte Position behaupten. Damit blieb Deutschland vor Italien (mit 2,2 %) führendes Schiffbauland in Europa. Mit der Türkei, Polen, Rumänien, Kroatien und den Niederlanden folgten fünf weitere europäische Schiffbauländer mit Marktanteilen zwischen 1 % und 2 %.

In der Türkei erfolgt derzeit ein erheblicher Ausbau bestehender und der Aufbau neuer Schiffbaubetriebe, die den Wettbewerbsdruck für die europäischen Schiffbauländer erheblich erhöhen. Die Entwicklungen in Polen und Kroatien waren auch 2007 in starkem Maße industriepolitisch beeinflusst.

Die EU-Kommission drängt weiterhin auf eine deutliche Kapazitätsreduzierung und Privatisierung der hoch subventionierten polnischen Werften. Auch der kroatische Schiffbau ist von staatlicher Intervention geprägt und muss als Vorbedingung für den EU-Beitritt des Landes saniert und privatisiert werden.

einen das zum 1. Januar 2007 eingeführte neue CGT-Berechnungssystem, das insgesamt zu etwa 6 % niedrigeren CGT-Werten führte. Zum anderen haben aber auch zunehmende Ablieferungsverzögerungen durch Engpässe der Werften bei Personal, Material und Zulieferkomponenten den Anstieg der Ablieferungen gebremst.

In der Rangfolge der führenden Schiffbauländer gab es gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen. Die Werften in den fernöstlichen Schiffbaunationen deckten auf CGT-Basis erneut rund 80 % der Weltschiffbauproduktion ab. Hervorzuheben ist, dass die expandierende Schiffbauindustrie in China die höchste Produktionssteigerung und die deutlichste Marktanteilsverbesserung erzielte. Mit 644 Fertigstellungen lieferte das Land die meisten Schiffe ab und kam mit 6,6 Mio. CGT auf einen Marktanteil von 19,2 %.

Der EU-Schiffbau war einschließlich der neuen Mitglieder Bulgariens und Rumäniens insgesamt zu 13,1 % am Weltschiffbau beteiligt. Wertmäßig ist die Bedeutung des europäischen Schiffbaus aufgrund der insgesamt komplexeren Schiffstypen deutlich höher und agiert auf Augenhöhe mit Korea und Japan.

Damit verringerte sich der Abstand zu den in der Weltschiffbauproduktion weiterhin führenden Koreanern und Japanern. Korea lieferte 425 Schiffe ab und erzielte mit 11,1 Mio. CGT einen Anteil von 32,1 %. Japans Werften stellten 539 Einheiten fertig und waren mit 8,9 Mio. CGT zu 25,6 % an der Weltschiffbauproduktion beteiligt.

In der Typenstruktur der Weltschiffbauproduktion ergaben sich relativ geringe Veränderungen. Den Schwerpunkt bildeten die rund 400 abgelieferten Containerschiffe, deren Anteil sich jedoch mit 8,8 Mio. CGT auf rund 26 % am deutlichsten reduzierte. Hier wirkte sich vor allem das neue CGT-Berechnungssystem aus, das für große Containerschiffe geringere Werte ergibt. Mit diesen Ablieferungen wurde eine Transportkapazität von 1,3 Mio. TEU in Fahrt gebracht, die die Flottenkapazität um rund 14 % auf 10,8 Mio. TEU erhöhte.

Die Zahl der abgelieferten Produkten- und Chemikalientanker erhöhte sich 2007 auf 465 Einheiten, mit 5,1 Mio. CGT verringerte sich ihr Anteil dennoch auf 14,7 %. Bei den Rohöltankern, ergaben die 122 Ablieferungen mit 3,6 Mio. CGT einen leicht erhöhten Anteil von 10,3 %, deren Anstieg durch die neue CGT-Berechnung sogar noch etwas gedämpft wurde. Ein kräftiger Zuwachs wurde für die Produktion von Flüssiggastankern verzeichnet. Die insgesamt 66 LNG- und LPG-Schiffe kamen auf 2,5 Mio. CGT und trugen 9,4 % zu den weltweiten Ablieferungen bei.

In etwa auf Vorjahresniveau lagen die Ablieferungen von Massengutschiffen. Die 312 fertiggestellten Schiffe, bei denen die neue CGT-Formel tendenziell höhere Werte erzeugt, ergaben 5,7 Mio. CGT und damit einen Anteil von 16,5 % der weltweiten Produktion.

Die konstanten Ablieferungen von Ro-Ro-Frachtern summierten sich bei 1,7 Mio. CGT auf rund 100 Schiffe und einen Anteil von 5,0 %. Gegenüber 2006 verbessert zeigte sich die Produktion der übrigen

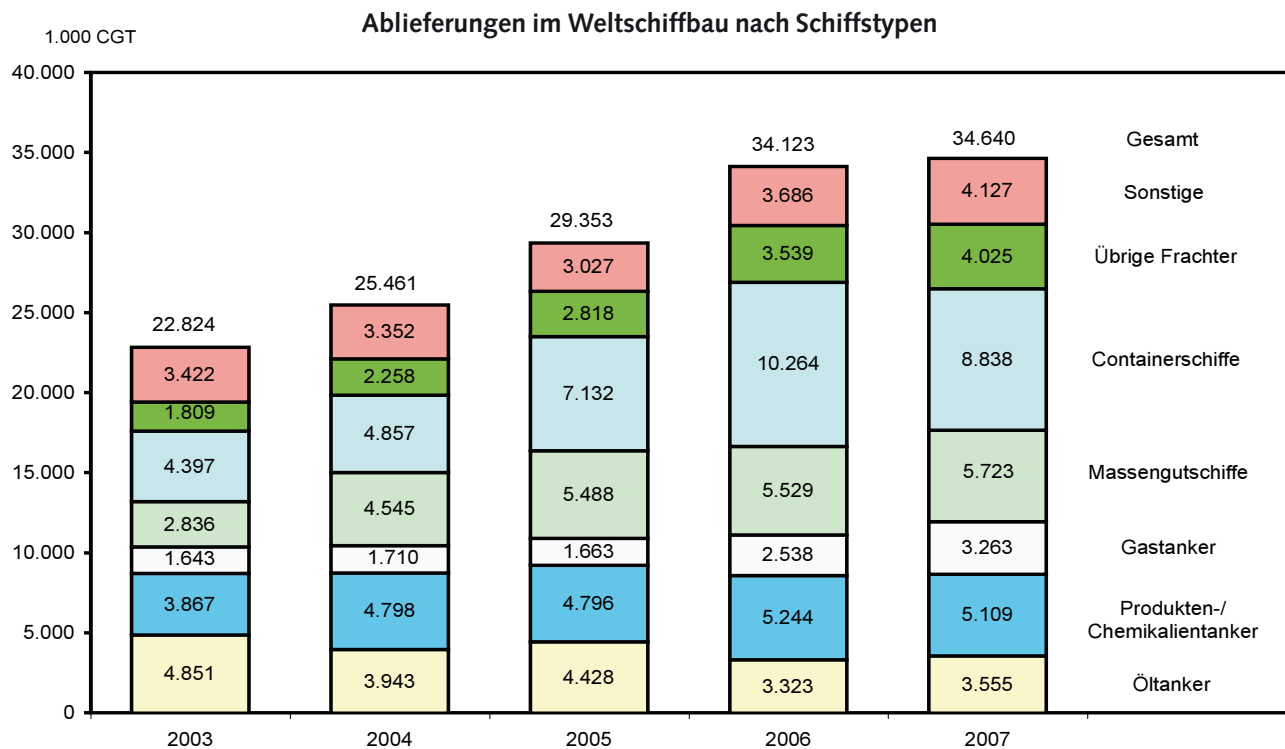
Frachtschiffe (Stückgutfrachter, Kühlschiffe u.a.). Die zusammen 356 Einheiten machten mit 2,3 Mio. CGT einen auf 6,6 % gestiegenen Anteil aus.

Ihre bereits in den letzten Jahren zu beobachtende Aufwärtstendenz setzten die Fähr- und Passagierschiffe auch 2007 fort. Insgesamt wurden 86 Schiffe abgeliefert, deren 1,6 Mio. CGT den Anteil auf 4,6 % erhöhten.

Die anhaltend gute Konjunktur in der Offshore-Industrie trug entscheidend dazu bei, dass die Fertigstellungen der sonstigen nicht Fracht tragenden Schiffe ebenfalls zugenommen haben. Die 763 Schiffe (Offshore-Fahrzeuge, Fischereieinheiten, Forschungsschiffe, Schlepper, Schwimmbagger u. a.) ergaben 2,5 Mio. CGT und verbesserten damit ihren Anteil auf 7,3 %.

Auftragseingänge

Angetrieben durch die positiven Entwicklungen in der Weltwirtschaft und im Welthandel erreichte die



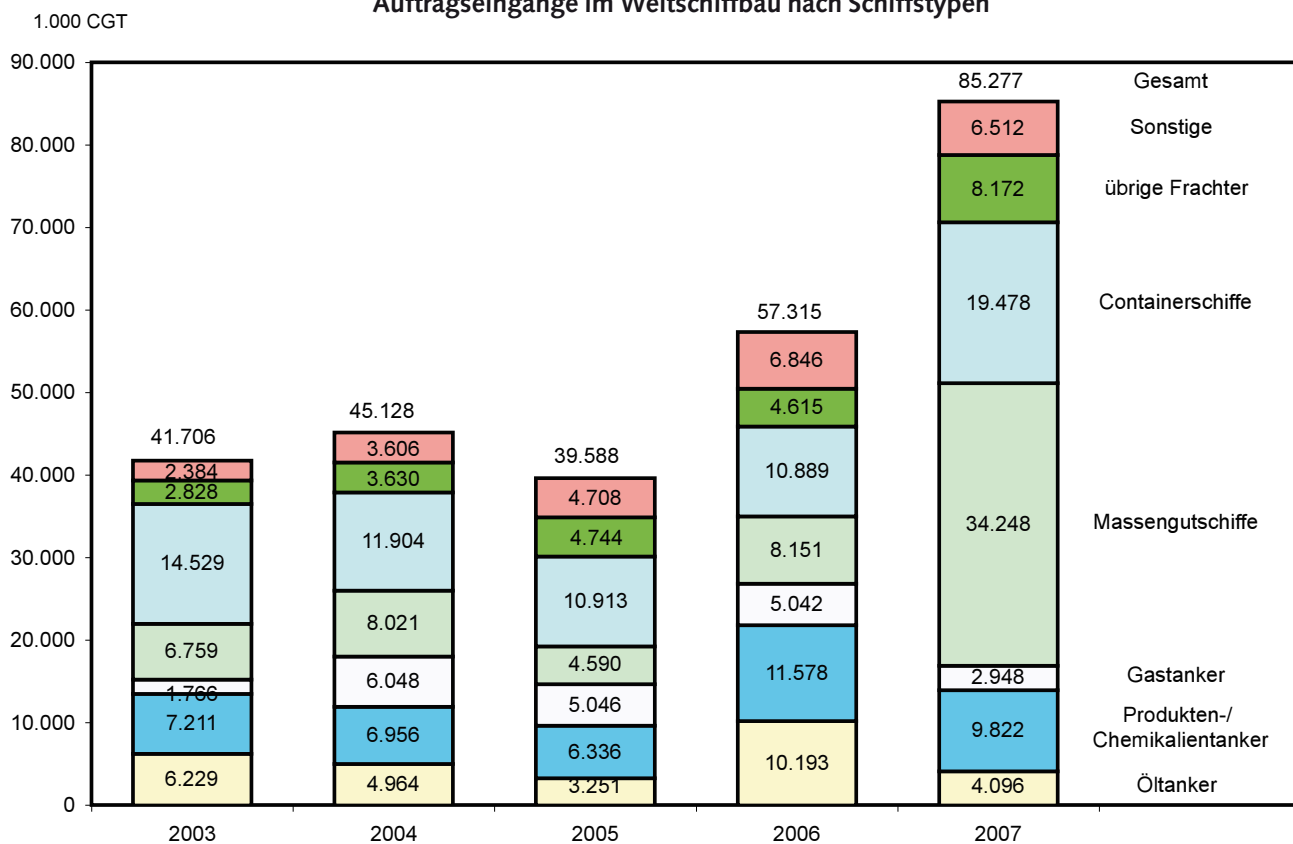
Nachfrageentwicklung im Handelsschiffneubau 2007 ein neues Rekordniveau. Die Auftragseingänge übertrafen die Produktion des Jahres um nicht weniger als 150 % (CGT) und ließen auch das Rekordbestellvolumen des Vorjahres weit hinter sich. Damit wurde sogar der Schiffbauboom der 70er Jahre übertrafen. Die sich zum Jahresende hin abzeichnenden Auswirkungen der amerikanischen Immobilienmarktkrise auf die internationalen Finanzmärkte haben sich 2007 noch nicht auf die Schifffahrts- und Schiffbaumärkte ausgewirkt.

Die Neubaubestellungen verzeichneten 2007 eine beispiellose Entwicklung, die nach dem bereits extrem hohen Ergebnis des Vorjahres kaum zu erwarten war. In den ersten drei Quartalen lagen die Auftragseingänge 2007 jeweils über 20 Mio. CGT und gaben erst im vierten Quartal geringfügig nach. Im gesamten Jahr wurden 4.851 Schiffe mit 164,8 Mio. GT und 85,3 Mio. CGT neu in Auftrag gegeben. Die darin enthaltenen

Frachtschiffe repräsentieren eine Ladekapazität von 252,9 Mio. TDW.

Im Mittelpunkt des Booms standen die Massengutschiffe, deren Bedarf durch die rapide steigenden Rohstoffimporte insbesondere in China angekurbelt wird. Geordert wurden insgesamt 1.737 Bulker mit einer Tragfähigkeit von 152,8 Mio. TDW. Darunter befanden sich mehr als 400 Einheiten mit Ladekapazitäten von über 100.000 TDW (VLOC und Capesize-Schiffe). Mit 34,2 Mio. CGT entsprach das Auftragsvolumen der Größenordnung der gesamten Weltschiffbauproduktion des Jahres und übertraf die Summe aller Bulker-Bestellungen der vorangegangenen fünf Jahre. Der Anteil dieser Schiffe an den weltweiten Auftragseingängen erhöhte sich von 14,2 % auf 40,2 %. Aufgrund der enormen Nachfrage wurden auch zahlreiche auszumusternde Einhüllentanker zu Massengutschiffen umgebaut.

Auftragseingänge im Weltschiffbau nach Schiffstypen



Eine boomende Ordertätigkeit war auch bei den Containerschiffen zu verzeichnen. Nachdem bereits in den Vorjahren umfangreiche Bestellvolumina gezeichnet worden waren, zog die Nachfrage 2007 nochmals an und führte zu 587 neuen Aufträgen, deren 19,5 Mio. CGT 22,8 % der gesamten weltweiten Auftragseingänge entsprachen.

Verbessert hat sich auch die Nachfrage nach Ro-Ro-Schiffen und anderen Stückgutfrachtern. Mit 144 Bestellungen und 3,8 Mio. CGT wurden die Resultate der Vorjahre bei den Ro-Ro-Einheiten (einschl. Auto-transporter) übertroffen und der Anteil dieser Schiffe an den weltweiten Bestellungen auf 4,4 % gesteigert. An General-Cargo-Schiffen und anderen Frachtern wurden 465 Einheiten mit 4,4 Mio. CGT geordert, deren Anteil sich auf 5,2 % erhöhte.

Erheblich verringert hat sich gegenüber dem hohen Vorjahresergebnis der Anteil der Tankeraufträge. 2006 hatten zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften im Hinblick auf das Inkrafttreten der „Common Structural Rules for Bulk Carrier and Tanker“ des interna-

tionalen Dachverbands der Klassifikationsgesellschaften IACS umfangreiche Auftragsvolumina vorgezogen, um noch von den alten kostengünstigeren Regelungen zu profitieren. Mit 136 Bestellungen und 4,1 Mio. CGT hat sich das Auftragsvolumen der Rohöltanker 2007 mehr als halbiert. Der Tanker-Anteil fiel damit von 17,8 % auf 4,8 %. Eine ähnliche Entwicklung war bei den ebenfalls von der Revision betroffenen Produktentankern zu beobachten. Zusammen mit den stärker nachgefragten Chemikaliertankern wurden 805 Aufträge platziert, die mit 9,8 Mio. CGT 11,5 % der weltweiten Auftragseingänge ausmachten. Verglichen mit den Jahren 2004 und 2005 blieben die Bestellungen damit auf einem relativ hohen Niveau.

Mit 80 Bestellungen hat sich die Gastanker-Nachfrage deutlich verringert. 2,9 Mio. CGT entsprachen einem Anteil von rund 3,1 %. Ursache waren vor allem Verzögerungen bei der Errichtung der landseitigen Infrastruktur in mehreren Ländern, die die Perspektiven für die Zukunft der Flüssiggas Transporte verschlechtert haben.



Yacht „Saint Nicholas“, Länge 60 m

Über dem Vorjahresniveau lagen die 108 Bestellungen für Fähr- und Passagierschiffe, deren Marktanteil sich mit 2,6 Mio. CGT jedoch leicht auf 3,1 % verringerte. Mit 789 Aufträgen und 3,9 Mio. CGT fiel der Anteil der nicht Fracht tragenden Schiffe ebenfalls und zwar auf 4,6 %.

Der Auftragsboom schlug sich 2007 vor allem bei den chinesischen Werften nieder, deren Auftragsgänge sich zum zweiten Mal gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt haben. Mit 1.700 Aufträgen über 28,9 Mio. CGT stieg ihr Marktanteil um mehr als 10 %-Punkte auf 33,9 % und näherte sich damit den führenden Koreanern weiter an, die 1.231 Bestellungen hereinnahmen und mit einem neuen Rekordergebnis von 33,0 Mio. CGT auf 38,7 % kamen.

Demgegenüber blieben die 606 Aufträge der japanischen Werften mit 10,1 Mio. CGT unter dem Ergebnis des Jahres 2006 und ihr Marktanteil verringerte sich nochmals deutlich auf 11,9 %. Hier könnte sich jedoch aufgrund der häufig verzögerten Auftragsbekanntgabe durch Nachmeldungen noch eine Verbesserung ergeben. Die eigenen japanischen Angaben zum Auftragsingang weisen jedenfalls höhere Bestellzahlen aus.

Auf Rang 4 rangierte 2007 erstmals die Schiffbauindustrie der Philippinen mit 65 Bestellungen für 1,6 Mio. CGT und einem Anteil von 1,9 %. Diese setzten sich insbesondere aus Aufträgen der Werften Tsuneishi in Japan und Hanjin in Korea an ihre philippinischen Tochtergesellschaften zusammen. An fünfter Position lagen erstmals die indischen Werften mit 115 Aufträgen und 1,2 Mio. CGT (1,4 %). Indiens Regierung entwickelt ebenfalls umfangreiche Ausbaupläne für die Schiffbauindustrie, die sie durch massive Subventionen unterstützt.

Es folgten die führenden europäischen Schiffbauländer mit Italien (1,2 Mio. CGT; 1,4 %) und Deutschland (1,1 Mio. CGT; 1,3 %). Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass die Statistiken von Lloyd's Register-Fairplay keine Yachten enthalten, die im Schiffbau Deutschlands und Italiens einen hohen Stellenwert erreicht haben.

Auftragsbestände

Da auch 2007 die Ablieferungen von den Auftragsengängen beträchtlich übertroffen wurden, stiegen die Auftragsbestände sprunghaft an. Das Orderbuch umfasste erstmals mehr als 10.000 Schiffe mit einem Volumen von 329,7 Mio. GT bzw. 177,7 Mio. CGT und einer Tragfähigkeit von 490,4 Mio. TDW.

Im Vergleich zum Jahresende 2006 konnten die chinesischen Werften ihre Beschäftigungslage durch eine Verdopplung des Auftragsvolumens am deutlichsten verbessern. Chinas CGT-Marktanteil erhöhte sich dadurch um 8 %-Punkte. Nach der Zahl der Aufträge konnten die mehr als 170 in der Datenbank von Lloyd's Register-Fairplay verzeichneten chinesischen Schiffbauunternehmen mit 3.142 Aufträgen sogar ihren Vorsprung vor der koreanischen Konkurrenz ausbauen. Bereits im Zeitraum von 2003 bis 2006 hatte sich die Zahl der erfassten chinesischen Werften auf 120 Betriebe mehr als verdoppelt.

Auf Koreas Werften standen Ende 2007 insgesamt 2.242 Bestellungen in den Büchern. Das Auftragsvolumen stieg um mehr als ein Drittel auf 63,3 Mio. CGT und sicherte damit die Weltmarktführung mit einem unveränderten Anteil von 35,7 %. Allein auf den weltweit größten Schiffbaukonzern Hyundai entfielen mit seinen drei koreanischen Werften Hyundai HI, Hyundai Samho und Hyundai Mipo sowie Hyundai Vinashin in Vietnam insgesamt 23,7 Mio. CGT, was einem Anteil von rund 13 % am Weltauftragsbestand entsprach.

Auf der dritten Position landete Japan, das trotz eines leichten Auftragszuwachs auf fast 1.500 Bestellungen mit 30,7 Mio. CGT einen auf 17 % verringerten Marktanteil hinnehmen musste.

Die deutschen Werften verteidigten den vierten Platz trotz eines auf 2 % gesunkenen Marktanteils mit Aufträgen über 3,8 Mio. CGT. Danach folgten Italien mit 1,7 % und die Philippinen mit 1,4 %. Hinter Rumänien (1,2 %) gelangte auch Indien mit 1,1 % erstmals unter die 10 führenden Schiffbauländer.

In der Typenstruktur der Auftragsbestände ergaben sich durch den Nachfrageboom bei Massengutfrachtern und Containerschiffen deutliche Verschiebungen. Der Bestand an Massengutschiffen erreichte mit 2.573 Schiffen eine dominierende Stellung. Das Bauvolumen hat sich im Vergleich zu 2006 fast auf 50,2 Mio. CGT verdreifacht und bewirkte beim Marktanteil eine Verdopplung auf 28 %. Nach der Tragfähigkeit entfielen sogar 45 % des weltweiten Auftragsbestandes auf Bulkcarrier. Die Werften Chinas konnten in diesem Marktsegment ihre Führungsposition mit einem Anteil von 45 % ausbauen und drängten die Japaner weiter zurück auf einen Anteil von 26 %. Auch die koreanischen Schiffbauunternehmen akquirierten zunehmend Massengutschiffe und rückten mit rund 20 % Marktanteil weiter an die japanische Konkurrenz heran.

Die Auftragsbestände an Containerschiffen haben sich zwar weiter erhöht auf 1.436 Bestellungen mit 39,4 Mio. CGT, dennoch hat sich der Anteil der Containerschiffe am weltweiten Auftragsbestand auf 22 % verringert. Die Transportkapazität dieser Schiffe wird 6,5 Mio. TEU betragen und damit rund 60 % der gegenwärtigen Flottenkapazität neu in Fahrt bringen.

Fast die Hälfte der in Auftrag gegebenen Kapazität entfiel auf über 300 große Post-Panamax-Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 7.500 TEU. Mit einem Weltmarktanteil von 53 % hat die Dominanz der koreanischen Werften im Containerschiffbau weiter zugenommen. China kam auf 23 %, gefolgt von Japan mit 7 % und Deutschland mit 4 %.

Die Tankermärkte wiesen uneinheitliche Entwicklungen auf. Während die Bestellungen für Produkten- und vor allem Chemikalienanker zulegten, fielen die Auftragsvolumina bei Rohöl- und Gastankern zurück. Die Zahl der Aufträge für Rohöltanker erhöhte sich zwar leicht auf 533, sie ergaben aber mit 17,1 Mio. CGT nur noch einen Anteil von 9,6 % aller Auftragsbestände. Darunter befanden sich 165 VLCC. Demgegenüber kamen die Produkten- und Chemikalienanker auf fast 1.900 Bestellungen mit 24,2 Mio. CGT. Dennoch verringerte sich ihr Anteil auf knapp 14 %. Rückläufig war der Auftragsbestand der Flüssiggastanker, deren Anteil mit 315 Bestellungen und 14,3 Mio. CGT auf 8 % fiel.

Bei den Aufträgen für Öl-, Produkten- und Chemikalienanker blieben die koreanischen Werften mit

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2007 – in 1.000 CGT

Bauland	Korea	China	Japan	Deutschland	Italien	Philippinen	Türkei	Vietnam	Rumänien	Indien	Andere	Total
Rohöltanker	6.897	5.268	4.004			53		130			730	17.081
Produkt. Tanker	4.181	2.565	1.277	16	22	7	39	48		52	930	9.119
Chemikal. Tanker	7.453	2.880	1.906	16	59		1.418	79	235		1.032	15.079
LNG Tanker	8.855	537	1.942								14	11.348
LPG Tanker	1.778	122	733	85	29			30	52		106	2.934
Massengutschiffe	9.961	22.591	13.194	37		1.326	208	897	202	1.082	656	50.154
Containerschiffe	20.836	9.020	2.566	1.570		1.021	338	121	890		2.987	39.350
Ro-Ro Frachter	1.664	1.508	2.780	249		62		346	7	56	1.085	7.756
Andere Frachter	331	4.126	2.095	309	19		100	426	51	198	1.624	9.280
Fährrschiffe	448	194	49	189	629	14	24			37	772	2.356
Kreuzfahrtschiffe				1.187	1.987						1.409	4.583
NCCV	985	1.411	168	118	200	7	214	66	684	605	4.244	8.701
Total	63.389	50.221	30.714	3.775	2.945	2.489	2.341	2.143	2.121	2.030	15.572	177.740

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay



Kreuzfahrtschiff „AIDAbella“, 69.200 GT, 2.050 Passagiere

Marktanteilen von knapp unter 50 % mit Abstand an erster Stelle, gefolgt von den Werften Chinas und Japans. In Europa erreichte die Türkei mit 9 % einen nennenswerten Marktanteil bei Chemikaliertankern. Am deutlichsten dominierten die koreanischen Werften mit 78 % (LNG) und 61 % (LPG) bei den Gastankern. Deutschland erzielte bei LPG-Tankern einen Anteil von 3 %.

Die Auftragsbestände bei Ro-Ro-Frachtern und sonstigen Frachtschiffen erhöhten sich auf 1.379 Schiffe mit einem Volumen von 17,0 Mio. CGT, die knapp 10 % des weltweiten Bestands ausmachten. Während bei Ro-Ro-Frachtern die japanischen Werften ihre Führung (in erster Linie durch Autotransporter) mit einem 36 %igen Anteil behaupteten, konnten die chinesischen Unternehmen ihre Spitzenposition bei den sonstigen Frachtern auf 45 % ausbauen.

Europäische Werften blieben führend im Markt für Fäh- und Kreuzfahrtschiffe. Mit 237 Bestellungen und 6,9 Mio. CGT erreichte dieses Marktsegment einen Weltmarktanteil von knapp 4 %. Die erste Position belegten die italienischen Werften mit 38 %. Hier folgten die deutschen Werften mit 20 % vor Frankreich und Finnland mit jeweils rund 11 %.

Bei den 1.705 nicht Fracht tragenden Schiffen (8,7 Mio. CGT; 5 %), die von der guten Konjunktur in der Offshore-Industrie profitierten, lagen erneut Chinas Werften mit 16 % an erster Position vor Korea mit 11 %.

Im Ranking der Auftraggeber-Nationen blieben die deutschen Reeder sowohl nach Anzahl der Schiffe (1.276) wie nach dem CGT-Volumen (23 Mio. CGT) auf Platz 1 mit einem Anteil von 13 %, unmittelbar gefolgt von Griechenland mit knapp 13 % sowie

China (einschl. Hong Kong) und Japan mit jeweils rund 10 %. Vom Auftragsvolumen deutscher Auftraggeber wurden 9,0 Mio. CGT nach China und 8,3 Mio. CGT nach Korea vergeben. Erst mit großem Abstand folgten an dritter Position die 96 Bestellungen bei deutschen Werften mit über 1,3 Mio. CGT.

Die Auftraggeber aus den EU-27-Ländern waren zusammen für 39 % des gesamten weltweiten Auftragsbestandes verantwortlich und behaupteten damit ihre herausragende Position in der Weltschifffahrt.

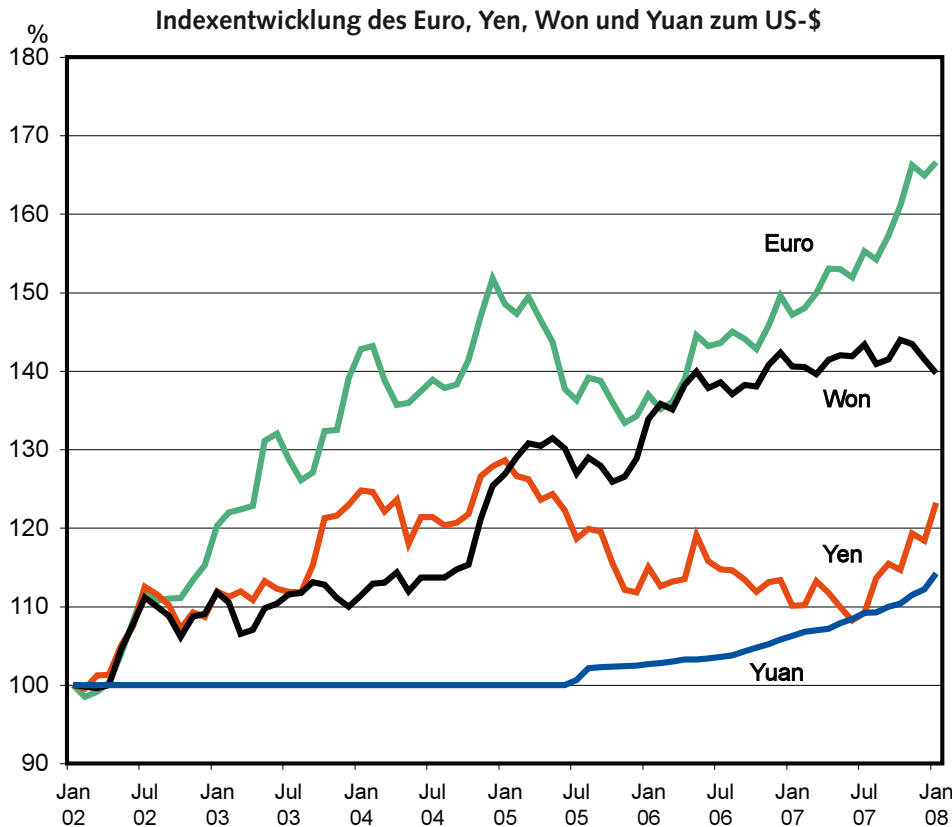
Währungs-, Preis- und Kostenentwicklungen

Trotz des 2007 vorherrschenden Nachfragebooms übten die Veränderungen der Währungsrelationen über Preise und Kosten erheblichen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Schiff-

bauländer aus. Im Mittelpunkt der Entwicklung stand im vergangenen Jahr die anhaltende Schwäche des US-\$, der Leitwährung für Schifffahrt und Schiffbau. Mit einer im Jahresdurchschnitt 9 %igen Aufwertung des Euro gegenüber dem US-\$ setzte sich die seit 2002 bestehende Höherbewertung der europäischen Währung fort. Dies führte dazu, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit der Exporteure in der Euroregion mittel- bis langfristig durch die währungstechnische Verteuerung ihrer Produkte auf den Weltmärkten verschlechtert hat, wenngleich die Stärke des Euro bei den Kosten für Importe entlastend ausfällt. Ein Ende der Dollarschwäche ist vorerst, nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen Leitzinspolitik der amerikanischen und europäischen Notenbanken, nicht abzusehen.

Dieser Effekt wirkte sich für die exportierenden Schiffbauunternehmen in Europa besonders stark aus, da die Währungen der Konkurrenzländer in Fernost deutlich geringere Aufwertungen zum US-\$ erfuhrten. So wurden der südkoreanische Won im Durchschnitt des Jahres nur um 2,8 % und der chinesische Yuan Renminbi um 4,8 % aufgewertet. Zum Jahresende hin hat sich die Yuan-Aufwertung im Zuge der Liberalisierung der chinesischen Währung allerdings etwas beschleunigt. Der japanische Yen wurde 2007 in der ersten Jahreshälfte sogar um 1,2 % zum US-\$ abgewertet, erholte sich aber zum Jahresende und wurde dann um 4,4 % höher bewertet als im Dezember 2006.

Im direkten Vergleich zum Euro wurden die Währungen der asiatischen Schiffbauländer dadurch deutlich abgewertet. Yuan,



Won und Yen wurden um 3,9 %, 5,8 % bzw. 9,4 % gegenüber der europäischen Währung im Jahresdurchschnitt niedriger bewertet.

Da die internationalen Neubaupreise für Schiffe in der Regel auf US-\$-Basis berechnet werden, hat die starke Nachfrage in Verbindung mit der Dollarschwäche Spielräume für Preisanhebungen ergeben. Am deutlichsten fielen nach Angaben der britischen Maklerfirma Clarkson die Erhöhungen bei Massengutschiffen aus, wobei sich die großen Capesize-Einheiten mit 43 % am stärksten verteuerten. Die Preise für kleinere Handy-Size Schiffe erhöhten sich um rund 23 %.

Bei Tankern reichten die Preissteigerungen von 8 % bis 13 %. Auch hier verteuerten sich die größten Einheiten (VLCC) am stärksten. Die Preise für Flüssiggastanker fielen nach leichten Erhöhungen bis Oktober 2007 wieder zurück und lagen zur Jahreswende fast auf gleichem Niveau wie Ende 2006. Größere Unterschiede gab es bei der Preisentwicklung der Containerschiffe, die insgesamt aber deutlich geringere Steigerungsraten aufwiesen als Tanker und Bulker. Während die 1.000-TEU-Containerschiffe im Preis noch um 21 % anstiegen, lagen die Erhöhungen bei den übrigen Schiffstypen nur zwischen 2 % und 10 %.

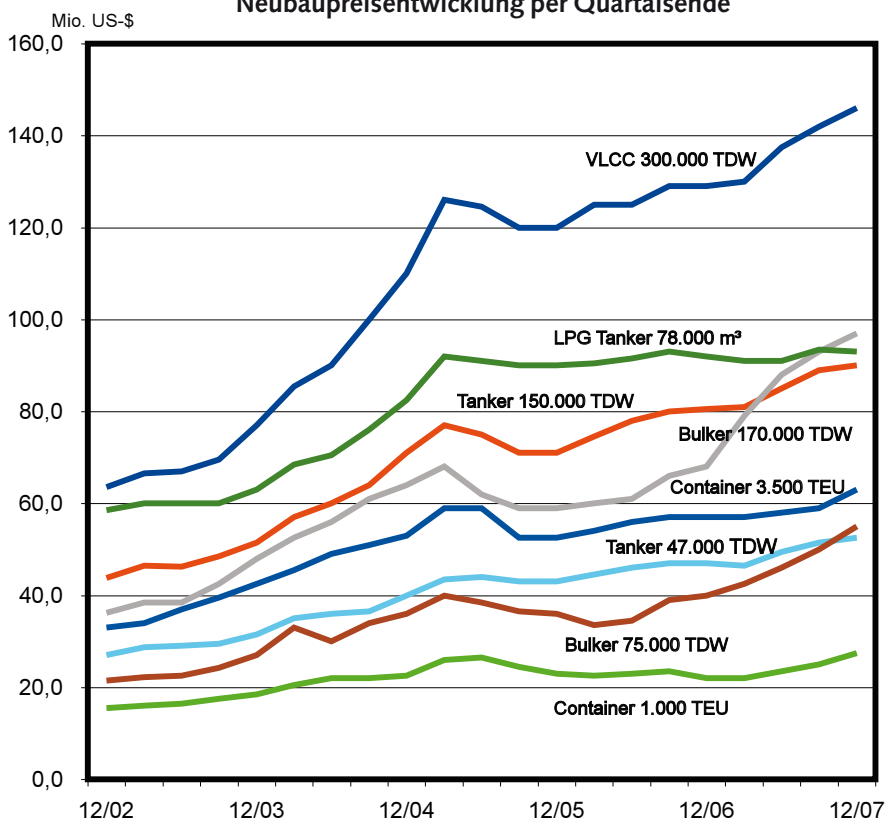
Demgegenüber entwickelten sich die Preise bei Ro-Ro-Frachtern mit 14 % bis 22 % deutlich positiver. Hierzu trug erheblich die Dollarabwertung zum Euro bei, da die Preise dieser Schiffe bei Clarkson auf Euro-Basis erfasst werden und die Preissteigerung zum großen Teil durch Umrechnung in Dollar entstand. Bei den meisten der von Clarkson erfassten Standard-schiffstypen wurden die bisherigen Preishöchststände vom Mai

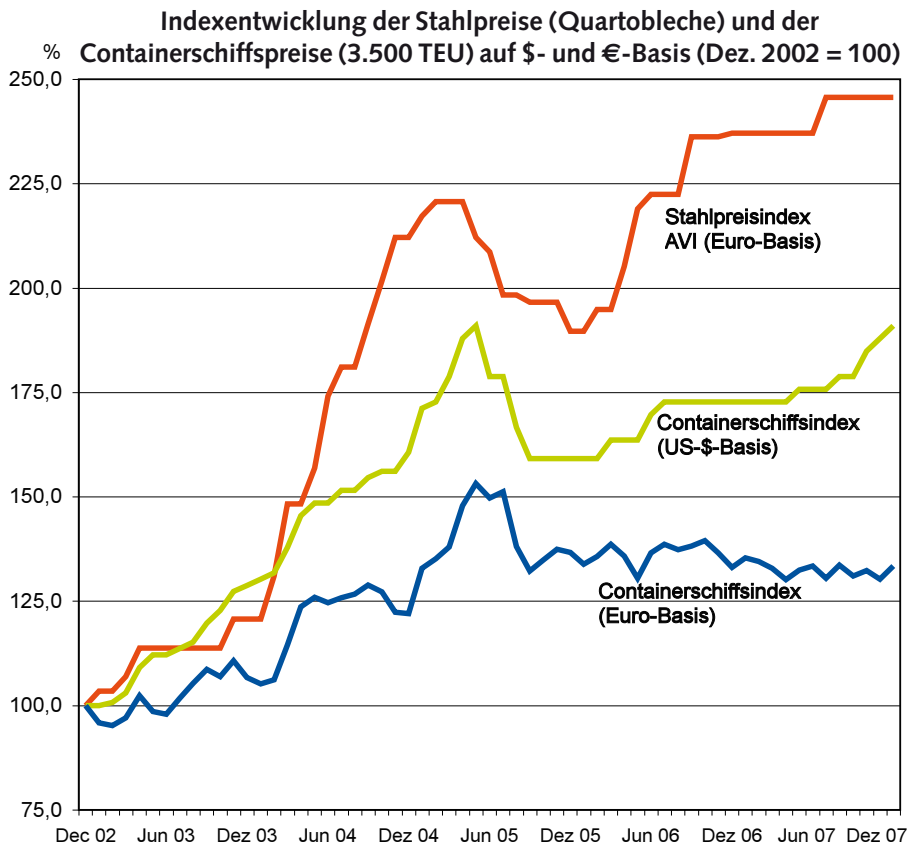
2005 übertroffen. Nur bei verschiedenen Containerschiffsgrößen blieben sie darunter.

Die höheren Preise führten bei den Werften jedoch nicht zu entsprechenden Ertragsverbesserungen, sondern wurden durch die erwähnten Aufwertungen ihrer nationalen Währung zum US-\$ sowie die erheblichen Kostenerhöhungen größtenteils kompensiert. So wurde z.B. ein 91 %iger Preisanstieg bei 3.500-TEU-Containerschiffen im Zeitraum Ende 2002 bis Anfang 2008 zu einem 32 %igen Zuwachs auf Euro-Basis.

Darüber hinaus wurden die Einnahmen der Werften durch höhere Kosten bei Materialien, Komponenten, Energie und Personal belastet. Große Auswirkungen hatte die Entwicklung der Stahlpreise. Innerhalb von fünf Jahren bis Ende 2007 haben sich die Stahlpreise um 146 % erhöht und damit die Steigerungen der Neubaupreise bei den meisten Schiffs-

Neubaupreisentwicklung per Quartalsende





Der Ende 2007 vorhandene Auftragsbestand von 178 Mio. CGT entsprach bezogen auf die Ablieferungen des Jahres 2007 rechnerisch rund fünf Jahresproduktionen. Damit sind die Werften weltweit für die Jahre 2008 bis 2010 bereits zu mehr als 100 % und für 2011 zu rund 50 % ausgelastet. Auf Basis der Ablieferungspläne müssten in den Jahren 2008 und 2009 jeweils rund 50 Mio. CGT zur Ablieferung kommen, was im Hinblick auf die Produktion in 2007 in Höhe von rund 35 Mio. CGT jedoch illusorisch erscheint.

Angesichts des beispiellosen Booms des vergangenen Jahres kommen zunehmend Zweifel auf, ob das vorliegende Auftragsvolumen planmäßig abgearbeitet werden kann.

typen deutlich übertroffen. Erschwerend kommt für die europäischen Werften hinzu, dass die Stahlpreise in Europa höher sind als in der übrigen Welt. Eine Entspannung auf der Kostenseite ist angesichts der Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten nicht zu erwarten.

Ausblick

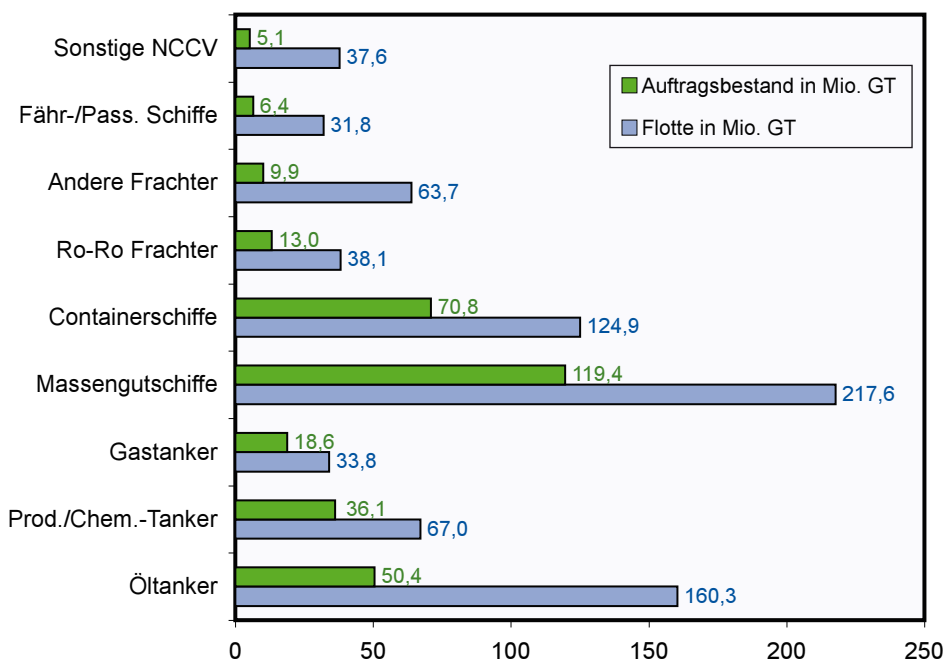
Der Weltauftragsbestand hat sich gegenüber 2006 um rund 50 % erhöht und umfasste Ende 2007 auf GT-Basis rund 43 % der vorhandenen Welthandelsflotte. Bei einzelnen Schiffstypen wie Containerschiffe, Gastanker, Massengutschiffe und Produkten-/Chemikalien-tanker stieg der Anteil der neuen Aufträge an der Gesamtflotte sogar auf über 50 %. Der zu erwartende Ersatz- und Wachstumsbedarf der kommenden Jahre dürfte in einigen Marktsegmenten damit bereits weitgehend gedeckt sein.

Begründet ist die Skepsis durch die vielfach zu beobachtenden Engpässe bei den Zulieferungen. Sorge bereiten auch die nicht gesicherten Finanzierungen vieler Neubauprojekte, die erhöhte Auftragsstornierungen auslösen können. Es ist daher davon auszugehen, dass ein Teil des vorliegenden Auftragsvolumens nicht realisiert werden kann oder auf spätere Ablieferungstermine verschoben werden muss.

Andererseits wird die anhaltende ungebremste Expansion der Werften in Asien jedoch weitere Kapazitäts- und Produktionszuwächse bewirken. Anfang 2006 hatte der japanische Schiffbauverband SAJ auf Basis der damals bekannten Erweiterungspläne die Neubaukapazität für das Jahr 2010 mit 50 Mio. CGT prognostiziert.

Mittlerweile sind jedoch zahlreiche weitere Projekte für den Neu- oder Ausbau von Werftanlagen bekanntgeworden, die die weltweiten Kapazitäten

Anteile des Auftragsbestands Ende 2007 an der bestehenden Flotte



noch weiter erhöhen werden. Insbesondere in Korea und China, aber auch in den aufstrebenden Schiffbauländern Vietnam, Indien, Philippinen und der Türkei wird – auf Initiative oder zumindest mit Unterstützung der Regierungen – eine maßlose Expansionspolitik betrieben, die einer langfristig gesunden Entwicklung des Welt-schiffbaumarktes zuwider läuft.

Die beispiellose Dynamik in der derzeitigen Entwicklung des seewärtigen Handels wird sich mit Sicherheit nicht unbegrenzt fortsetzen. Der zyklische Charakter von Schifffahrt und



Containerschiff „Maruba Europa“, 27.900 GT, 2.700 TEU

Schiffbau ist mit dem bisherigen Boom nicht aufgehoben, sondern wird damit eher bestätigt. Der zu erwartende Nachfragerückgang wird kommen und die prognostizierten Überkapazitäten aufdecken.

Die dann sinkende Auslastung der Schiffbaukapazitäten wird einen Preisunterbietungskampf bewirken, der sich zu einem internationalen Verdrängungswettbewerb ausweiten kann.

Es ist zu befürchten, dass manche Regierungen zur Rettung ihrer Industrien nicht vor industriepolitischen Interventionen zurückschrecken werden. Ein

erneuter Subventionswettkampf wird jedoch am Ende allen Schiffbauländern schaden.

Notwendige Marktanpassungen werden umso schwieriger sein, je später die schädlichen Folgen von Überkapazitäten erkannt werden. Eine intensive Beobachtung und gegebenenfalls auch Kontrolle der Marktentwicklung auf internationaler Regierungsebene ist wichtiger denn je. Mit der OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau ist ein seit Jahrzehnten bewährtes Gremium vorhanden, dessen Möglichkeiten zu internationalen Abstimmungen und Vereinbarungen rechtzeitig genutzt werden sollten.



Stapellauf des Containerschiffes „Anne Sibum“, 10.350 GT, 1.036 TEU