

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 1999

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Anfang 1999 war die weltwirtschaftliche Entwicklung noch geprägt von den fernöstlichen Finanz- und Wirtschaftskrisen. Es war zu befürchten, dass die Turbulenzen an den Finanzmärkten und die Nachfrageausfälle in den Krisenländern Korea, Indonesien, Thailand, Malaysia auch Japan, China und Südamerika in einen Abwärtssog reißen könnten. Eine weltweite Rezession wäre die Folge gewesen.

Die stabile Wirtschaft vor allem in den USA aber auch in Europa, die Stabilisierungsbemühungen des

Internationalen Währungsfonds (IWF) und der Weltbank sowie die globale Prozesse fördernde Dynamik der boomenden Kommunikationstechnologie leiteten jedoch eine überraschend schnelle Erholung der Weltwirtschaft ein. Der IWF konnte deshalb seine Wachstumserwartungen für die Weltwirtschaft im Jahr 1999 zwischen Mai und Oktober 1999 von 0,7 % auf 3,0 % heraufsetzen. Für das Jahr 2000 wurde die Projektion sogar von 0,1 % auf 3,5 % erhöht. Bei der aktuellsten Berechnung im April 2000 erfolgte eine erneute Anhebung der Werte auf 3,3 % für 1999 und 4,2 % für 2000.

Dennoch sollten die Risiken nicht unbeachtet bleiben. Einige asiatische Schwellenländer haben ihre



Eisbrechender Chemikalien-Öltanker „Sankt Petersburg“, 10.298 GT

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen			Mrd. Tonnenmeilen		
	1989	1998	1999*	1989	1998	1999*
Rohöl	1.120	1.524	1.480	5.736	7.793	7.500
Ölprodukte	340	402	410	1.540	1.970	2.010
Eisenerz	362	417	410	2.012	2.306	2.220
Kohle	321	473	480	1.752	2.419	2.430
Getreide	192	196	210	1.095	1.064	1.170
Andere Güter	1.525	2.050	2.110	4.250	5.940	6.150
Gesamt*	3.860	5.062	5.100	16.385	21.492	21.480

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 1999

Strukturprobleme und politischen Instabilitäten noch nicht in den Griff bekommen. Der konjunkturelle Aufschwung in Japan und die Erholung in Südamerika sind noch nicht gesichert. Die Aktienmärkte sind überhitzt und dadurch anfällig für Rückschläge. Die Zinsen haben ihre Tiefstände überwunden und steigen wieder an. Die Rohölpreise haben sich innerhalb des Jahres 1999 mehr als verdoppelt und sorgen für neues Inflationspotenzial. Die Reformen in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion kommen zu langsam voran. Das Scheitern der WTO-Ministerkonferenz in Seattle hat die internationalen Interessengegensätze offenbart. Auch von diesen Problemfeldern wird es abhängen, ob das Jahr 1999 im Nachhinein als Wendejahr zu einer nachhaltig positiven Entwicklung der Weltwirtschaft angesehen werden kann.

Die größte konjunkturelle Zugkraft ging im vergangenen Jahr erneut von den USA aus. Deren Wachstum blieb mit 4,2 % erneut auf dem hohen Niveau der beiden Vorjahre. Demgegenüber lag das Wachstum in den westeuropäischen Staaten nur bei gut 2 %. Für das Jahr 2000 wird mit einer Annäherung der europäischen und amerikanischen Wachstumsraten gerechnet. In Japan ist hingegen nur mit einer langsamen Wirtschaftserholung zu rechnen. Die derzeitige Stagnation wird trotz aller Konjunkturprogramme der Regierung voraussichtlich erst ab 2001

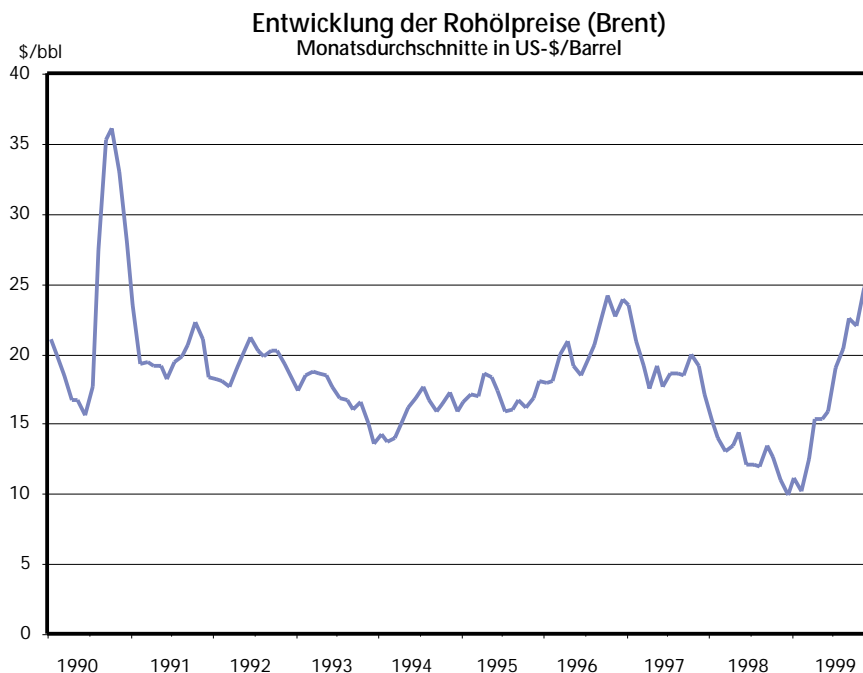
überwunden werden. Alle Industrieländer zusammen steigerten ihr Bruttoinlandsprodukt um 2,9 %, die asiatischen Schwellenländer um 7,7 % und die Entwicklungsländer um 3,8 %.

Auch 1999 wuchs der Welthandel wieder dynamischer als die weltweite Produktion. Der Welthandel (Güter und Dienstleistungen) hatte mit

4,6 % ein etwas höheres Wachstum als 1998. Für das Jahr 2000 rechnet der IWF mit einer Steigerung von 7,9 %, ein stärkeres Wachstum als im Durchschnitt des vergangenen Jahrzehnts. Die weltweiten Exporte erreichten 1999 nach IWF-Angaben rund 6,9 Billionen US- $\text{\$}$.

Der Aufschwung in Produktions- und Welthandelswerten brachte dem seewärtigen Handel, der von den Massengütern dominiert wird, keinen entsprechend hohen Transportmengenwachstums. Mit 5,1 Mrd. Tonnen (t) erhöhte sich das Transportvolumen lediglich um weniger als 1 %. Damit wurde der leichte Rückgang des Vorjahres, der nach rund 15-jährigem Wachstum eintrat, ausgeglichen und das bisherige Rekordvolumen des Jahres 1997 wieder erreicht. Berücksichtigt man die Transportstrecken, ergab sich ein geringfügiger Rückgang von 0,1 % gegenüber 1998 auf 21.480 Mrd. Tonnenmeilen (tm).

Ursächlich für diese Entwicklung waren in erster Linie die Rohöltransporte, deren Transportvolumen um 2,9 % und deren Transportleistung um 3,8 % zurückging. Mit 1.480 Mio. t bzw. 7.500 Mrd. tm entfielen maßgebliche Anteile von 29 % bzw. 34,9 % des Seehandels auf dieses Marktsegment. Der Beschluss der OPEC-Staaten, aus preispolitischen Gründen die Ölproduktion zu reduzieren, führte in den Verbraucherländern



Quelle: RWE/DEA

zunächst zu einem abwartenden Lagerabbau und anschließend, als die Preise anzogen, zu einer Abschwächung der Nachfrage und somit der Öltransporte.

Rückläufig waren auch die Eisenerztransporte. Mit einem Rückgang um 1,7 % auf ein Volumen von 410 Mio. t bzw. um 3,7 % auf eine Transportleistung von 2.010 Mrd. tm verringerten sie sich das zweite Jahr in Folge. Die weltweite Stahlnachfrage und damit der Eisenerzbedarf haben sich jedoch in der zweiten Hälfte des Jahres wieder erholt.

Die anderen Seefrachtgüter erzielten Transportzuwächse. Der Handel mit Ölprodukten nahm wegen neuer Raffineriekapazitäten in Asien um 2 % zu auf 410 Mio. t bzw. 2.010 Mrd. tm.

Positiv entwickelten sich auch die Kohletransporte, insbesondere Heizkohle, während die Koks kohle von der schwächeren Stahlkonjunktur beeinflusst wurde. Durch gestiegene Exporte Australiens, Chinas

und Indonesiens erhöhte sich die transportierte Tonnage um 1,5 % auf 480 Mio. t und die Transportleistung um 0,5 % auf 2.430 Mrd. tm. Damit wurde das Rekordniveau des Vorjahres nochmals übertroffen.

Ebenfalls neue historische Höchststände gab es beim Getreidetransport. Hohe Exportsteigerungen vor allem der USA und der EU aber auch Australiens und Kanadas führten zu Wachstumsraten von 7,1 % auf 210 Mio. t bzw. 10 % auf 1.170 Mrd. tm, nachdem im Vorjahr noch Rückgänge verzeichnet worden waren.

Für alle sonstigen Gütertransporte über See, zu denen weitere Massengüter-, Chemikalien-, Flüssiggas-, Container-, Ro-Ro-, Fahrzeug-, Kühl- und Stückgütertransporte gehören, ergab sich ein Wachstum von 2,9 % auf 2.110 Mio. t bzw. 3,5 % auf 6.150 Mrd. tm. Damit wurde der im Vorjahr nach 15 Jahren erstmals eingetretene Aufkommensrückgang mehr als ausgeglichen und ein neuer Höchststand erzielt.

Bei insgesamt schwacher Entwicklung des Seehandels wuchs 1999 die Welthandelsflotte nur mäßig. Die Zahl der Frachtschiffe erhöhte sich von 27.905 auf 28.155 Einheiten und die Tragfähigkeitstonnage um 1,3 % auf 741,6 Mio. TDW. Damit blieb das Wachstum der Tonnage wie im Vorjahr (1,4 %) unter der durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate des vergangenen Jahrzehnts in Höhe von 2 %.

Durch zahlreiche in Fahrt kommende Neubauten weitete sich die Tankertonnage um 1,5 % auf 276,7 Mio. TDW aus. Das entsprach einem Anteil von 37,3 % der gesamten Frachterflotte. Die Flotte



der Massengutschiffe, einschließlich der immer mehr in Bedeutungslosigkeit zurückfallenden kombinierten Öl-/Erzfrachter, wuchs lediglich um 0,3 % auf 283,3 Mio. TDW. Ihr Anteil verringerte sich dadurch auf 38,2 %.

Entwicklung der Welthandelsflotte in Mio. TDW

	31.12.1989	31.12.1998	31.12.1999
Öltanker	239,4	272,7	276,7
Komb. Öl-/ Erzfrachter	32,3	16,3	14,9
Massengutschiffe	202,7	266,1	268,4
Andere Frachtschiffe	134,8	177,3	181,6
Gesamt	609,2	732,4	741,6

Quelle: Fearnleys Review 1999

Für die übrigen Schiffstypen, auf die ein Anteil von zusammen 24,5 % entfiel, ergab sich eine Flottenvergrößerung um 2,4 % auf 181,6 Mio. TDW. Darin stand der Zunahme bei Containerschiffen und Gastankern erneut eine Reduzierung bei den Stückgutfrachtern gegenüber.

Die Kapazitätssituation der Flotte änderte sich nur wenig. Die wegen fehlender Beschäftigung aufgelegte Tonnage erhöhte sich geringfügig von 6,2 Mio. TDW auf 6,4 Mio. TDW durch nicht einsetzbare Tanker. Die für Lagerzwecke eingesetzte Tonnage blieb mit 3,4 Mio. TDW gegenüber dem Vorjahr unverändert niedrig.

Deutlich erhöhte sich die abgewrackte und verloren gegangene Tonnage. Erstmals seit Mitte der 80er-Jahre erreichten die Abwrackungen und Verluste mit 30,3 Mio. TDW einen Umfang, der bei Anhalten dieser Entwicklung in einzelnen Bereichen die Veralterung der Flotte stoppen könnte (Auf die Schiffsverluste entfällt davon lediglich ein Anteil

von rd. 1 %.). Dieser Prozess erfolgte am augenfälligsten bei Tankern, von denen 14,6 Mio. TDW aus dem Markt gingen gegenüber 5,7 Mio. TDW im Jahr 1998. Verschrottungen und Verluste an Massengutfrachtern (einschl. Kombinierte Öl-/Erzfrachter) fielen geringer aus und beliefen sich auf 11,6 Mio. TDW nach 13,7 Mio. TDW im Jahr zuvor. Auf andere Schiffstypen entfielen 4,1 Mio. TDW (Vorjahr: 4,4 Mio. TDW).

Die Abwrackungen werden wesentlich von den Frachtraten beeinflusst, die über die Rentabilität des Schiffseinsatzes entscheiden. So führten die im Jahr 1999 fallenden Raten bei Tankern zu zunehmenden Abwrackungen, während sie sich bei Massengutfrachtern durch steigende Raten verringerten.

Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
1995	11,0	4,4	2,1	17,5
1996	7,0	9,7	2,8	19,5
1997	3,6	8,0	3,8	15,4
1998	5,7	13,7	4,4	23,8
1999*	14,6	11,6	4,1	30,3

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 1999

Gefördert wurden die Abwrackungen 1999 auch durch höhere Bunkerkosten, die die Betriebskosten insbesondere älterer Schiffe stärker belasteten. Hinzu kam bei Tankern auch die größere Zahl der zum „5. Special Survey“ anstehenden Schiffe: Die im Tankerboom Mitte der 70er-Jahre gebauten Schiffe kommen nach 25 Jahren ans Ende ihrer normalen Betriebszeit und müssen einer Sonderuntersuchung unterworfen werden, bei der über Verschrottung oder gegebenenfalls eine beschränkte Einsatzfähigkeit (Hydro Static Balanced Loading) entschieden wird. 1999 kam zudem eine große Anzahl neuer Tanker in Fahrt, die diese alten Schiffe ersetzen.



Mehrzweck-Containerschiff „Friedrich Oldendorff“, 13.066 GT

Die Abwrackpreise fielen 1999 erneut, und zwar von 143 \$/LDT auf durchschnittlich 131 \$/LDT. Dieser Durchschnittswert verdeckte jedoch, dass im Jahresverlauf von einem sehr niedrigen Niveau ausgehend eine deutliche Preissteigerung zum Jahresende hin erfolgte. Neben den Hauptabwrackländern Indien, Pakistan und Bangladesh setzte auch China seine

1998 begonnene Rückkehr in den Abwrackmarkt verstärkt fort.

Da die in Fahrt kommende Neubautonnage die Abwrackungen und Verluste deutlich übertraf, erhöhte sich die aktive Tonnage unter Berücksichtigung der Auflieger und Lagerschiffe um 1,7 % oder rund 9 Mio. TDW.

2. Weltschiffbau

Der Weltschiffbau war 1999 weiterhin - und das nunmehr schon seit fünf Jahren - durch hohe und stabile Produktion und Auftragseingänge gekennzeichnet. Die Marktentwicklungen wurden geprägt von den koreanischen Werften. Diese setzten trotz mehrerer Insolvenzen ihre Eroberungspolitik gegen den Schiffbau in Europa und Japan fort und erreichten beim Kampf um Aufträge erstmals die Spitzenposition. Unterstützt durch den staatlich gesteuerten Währungsvorteil und durch die staatlich organisierte Entschuldung koreanischer Banken füllten die koreanischen Schiffbaukonzerne ihre in den vergangenen Jahren maßlos ausgebauten Kapazitäten unter Hinnahme ruinöser Verlustpreise mit Aufträgen. Dieses Preisverhalten generierte zwar zusätzliche Nachfrage, das Gesamtergebnis war jedoch eine Zerrüttung des Weltschiffbaumarktes. Die dadurch ausgelösten zusätzlichen und zum Teil spekulativen Aufträge sind in erster Linie Hypotheken zulasten der zukünftigen Neubaunachfrage, da sie erst später erforderlichen Neubaubedarf vorwegnehmen. Die niedrigen Neubaupreise belasten auch die Secondhand-Preise sowie den Wert der bestehenden Flotte und damit die Bilanzen und die Kreditwürdigkeit von Reedereien.

Im Schiffbau führten die Kampfpreise zu finanziellen Schwierigkeiten, Betriebseinstellungen und Konkursen von Werften. Zahlreiche Werften stehen zum Verkauf. Dieser gestaltete sich auch bei der Privatisierung staatlicher Werften schwierig, zumal die Werftkapazitäten durch das Vordringen neuer Schiffbauländer wie China, durch den Wiedereintritt traditioneller Schiffbauländer wie Kroatien in den Markt sowie durch Produktivitätsfortschritte bestehender Schiffbaubetriebe weiter wachsen. Trotz guter Neubaunachfrage war deshalb auch 1999 kein Marktgleichgewicht, geschweige denn fairer Wettbewerb erreichbar.

Produktion

Im Berichtsjahr wurden weltweit 1.483 Schiffe mit 27,0 Mio. GT und 17,5 Mio. CGT abgeliefert. Das entsprach dem Durchschnitt der beiden vorangegangenen Jahren.

Japans Werften konnten mit 6,1 Mio. CGT trotz Rückgang ihres Marktanteils von 37,4 % auf 34,6 % ihre Marktführerschaft zwar behaupten, die koreanische Konkurrenz rückte jedoch mit 4,4 Mio. CGT - einer neuen Rekordproduktion - von 20,3 % auf 24,9 % weiter heran. Die koreanische Neubauproduktion hat sich damit in den vergangenen fünf Jahren mehr als verdoppelt und seit 1989 sogar mehr als verdreifacht.

Die chinesischen Schiffbauunternehmen erreichten wie bereits 1998 die dritte Position im Weltschiffbau mit 1,1 Mio. CGT und einem 6,1 %igen Marktanteil. Italien folgte danach an vierter Stelle mit 797.000 CGT bzw. einem Anteil von 4,6 % und lag damit knapp vor den deutschen Werften, die mit 760.000 CGT einen Anteil von 4,3 % erzielten. Nach den Zahlen der VSM-Verbandsstatistik betrug die Produktion der deutschen Werften allerdings 867.000 CGT. Dies würde einem Anteil von rund 5 % und damit der vierten Position weltweit bzw. der ersten Position in Europa entsprechen. Derartige Differenzen zu den Schiffbaustatistiken von Lloyd's Register of Shipping bestehen regelmäßig auch gegenüber anderen nationalen Statistiken. Ursachen sind meist zeitliche und zuordnungsbedingte Abgrenzungsunterschiede.

Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 1999

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	11.157	41,3	1. Japan	6.065	34,6
2. Südkorea	9.074	33,6	2. Südkorea	4.356	24,9
3. VR China	1.299	4,8	3. VR China	1.062	6,1
4. Italien	781	2,9	4. Italien	797	4,6
5. Deutschland	760	2,8	5. Deutschland	760	4,3

Die folgenden Plätze in der Rangfolge der Schiffbauländer belegten die Niederlande (2,7 %), Spanien (2,6 %) und Polen (2,4 %). Die Schiffbauländer der EU erzielten zusammen einen Anteil von 19,2 % nach 20,3 % im Jahr 1998. Der Anteil der AWES-Länder (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers: EU-Länder plus Norwegen und Polen) verringerte sich auf einen neuen Tiefstand von 23,4 %.

Die Anteile der Schiffstypen an der Produktion haben sich im Vergleich zu den Vorjahren verschoben. Am deutlichsten fiel der Rückgang der Containerschiffsablieferungen aus, die gegenüber 1998 mehr als halbiert wurden und nur noch einen Anteil von 12,2 % ausmachten.

Eine starke Zunahme vollzog sich bei Spezialtankern (Produkten-, Chemikalien-, Flüssiggastanker), deren Produktion erstmals mehr als 3 Mio. CGT und damit einen Anteil von 17,5 % erreichte. Auch Rohöltanker konnten wieder zulegen auf 15,6 %. Dazu trug insbesondere die Ablieferung von 30 VLCC/ULCC bei.

Das größte Marktsegment bildeten 1999 die Massengutfrachter. Sie machten 19,1 % der Gesamtproduktion aus. Der Anteil anderer Frachtschiffe erhöhte sich von 14,9 % auf 16,3 %. Dazu trugen die gesteigerten Ablieferungen von Ro-Ro-Schiffen und Autotransportern bei, während General-Cargo- und Kühlschiffe rückläufig waren. Fähr- und Passagierschiffsablieferungen lagen mit 8,1 % Markt-



Ro-Ro-Frachter „Sparneborg“, 18.500 GT



anteil auf dem Vorjahrsniveau. Die übrigen nicht-frachtttragenden Schiffe kamen zusammen auf 11,2 % gegenüber 8,8 % im Vorjahr. Insbesondere Fahrzeuge für die Offshore-Industrie hatten daran einen großen Anteil.

Auftragseingänge

Die Neubaunachfrage stieg im Verlauf des Jahres 1999, angetrieben durch das niedrige Preisniveau, spürbar an und erreichte im vierten Quartal rund 6 Mio. CGT. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 1.523 Schiffe mit 29,3 Mio. GT und 18,9 Mio. CGT bestellt. Damit übertrafen die Auftragseingänge wie in den vorherigen sechs Jahren die Ablieferungen des gleichen Jahres.

Erstmals gelang es den koreanischen Werften, die bisher marktführenden japanischen Werften von ihrer Spitzenposition zu verdrängen. Mit Aufträgen über 6,1 Mio. CGT konnten sie das Rekordniveau von 1997 noch leicht steigern und ihren Marktanteil von 24,3 % in 1998 auf 32,5 % erhöhen. Die japanischen Konkurrenten mussten hingegen erhebliche Marktanteile einbüßen hinnehmen und kamen nach 31,3 % im vorangegangenen Jahr mit 5,0 Mio. CGT auf 26,2 % - der niedrigste Wert seit Jahrzehnten.

Auch die europäischen Werften mussten erhebliche Marktanteile abgeben. Der Anteil der EU-Länder verringerte sich mit 3,1 Mio. CGT von 24,6 % im Vorjahr auf 16,2 %. Die AWES-Länder kamen mit 4,0 Mio. CGT auf 21,1 % nach 28,5 % in 1998.



Chinas Werften erzielten mit 2,0 Mio. CGT und 10,5 % ein neues Rekordergebnis. Sie lagen damit an dritter Stelle in der Rangfolge der Schiffbauländer. Deutschland konnte nach diesen Angaben mit 737.000 CGT und 3,9 % hinter Polen mit 818.000 CGT und 4,3 % die fünfte Position belegen. Nach den VSM-Zahlen erhielten die deutschen Werften jedoch Aufträge über 1,0 Mio. CGT, die einem Anteil von über 5 % und damit weiter dem vierten Rang im Weltschiffbau entsprechen. Auf den anschließenden Positionen folgten Italien (3,8 %), die USA

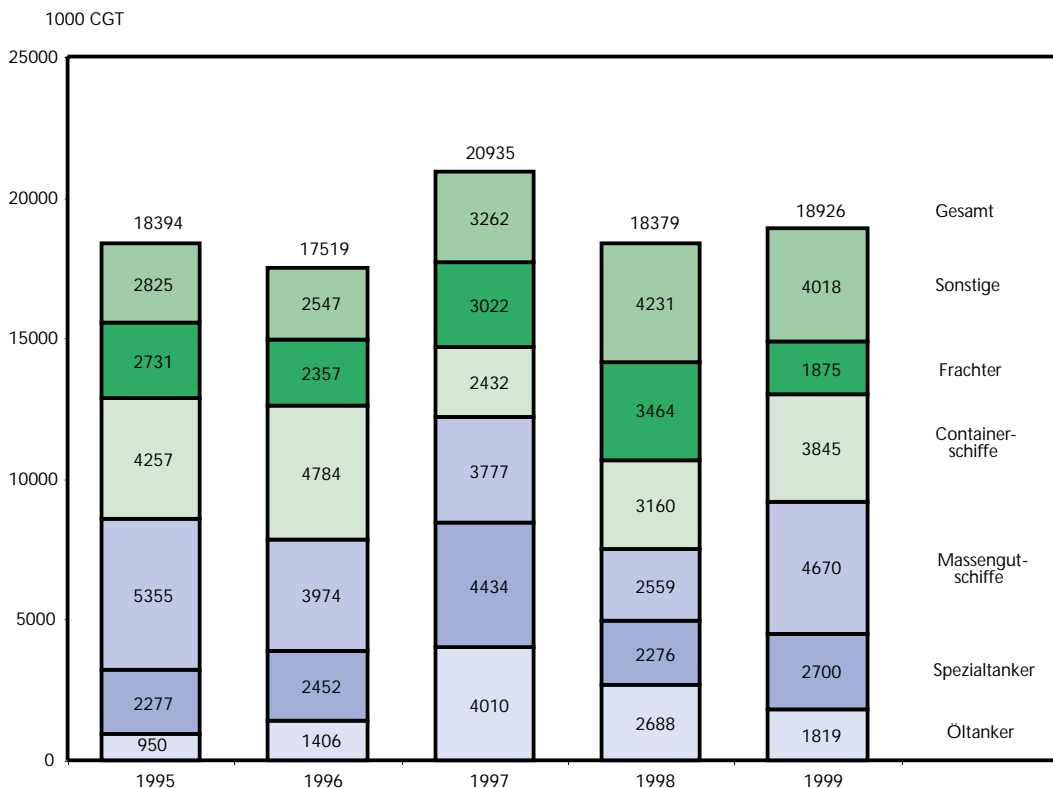
Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 1999

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	11.983	32,5	1. Südkorea	6.149	32,5
2. Japan	8.742	29,8	2. Japan	4.966	26,2
3. VR China	3.150	10,7	3. VR China	1.988	10,5
4. Polen	924	3,2	4. Polen	818	4,3
5. Deutschland	740	2,5	5. Deutschland	737	3,9

(2,5 %), Spanien (2,0 %) und Frankreich (1,8 %). Dabei wurde der weiter wachsende USA-Marktanteil durch zwei größere Passagierschiffe sprunghaft angehoben.

Bei den Auftragseingängen vollzog sich gegenüber dem Vorjahr eine Schwerpunktverlagerung hin

Auftragseingänge im Weltschiffbau 1999 nach Schiffstypen



zu den Massengutschiffen, die auf einen Anteil von 24,7 % (1998: 13,9 %) kamen. Wieder deutlich stiegen auch die Aufträge für Spezialtanker, die nach 12,4 % im vorangegangenen Jahr jetzt 14,3 % erreichten. Dagegen verringerten sich die Bestellungen von Rohöltankern, die nur 9,6 % aller Auftragseingänge ausmachten (1998: 14,6 %). Hier machte sich die mit 26 Einheiten geringere



Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31.12.1999 in 1.000 CGT

	Öl- tanker	Massengut- schiffe	Container- schiffe	General Cargo Schiffe	Gas-/Chem.-/ Prod.tanker	Sonstige	Gesamt
Südkorea	3.270	1.224	3.512	321	2.087	618	11.031
Japan	1.470	3.585	741	1.032	1.465	114	8.406
VR China	255	674	322	667	708	172	2.796
Italien	31	-	-	181	124	1.770	2.106
Deutschland	-	-	512	243	47	1.245	2.047
Polen	-	-	390	379	355	200	1.323
Frankreich	-	-	-	-	20	934	954
Spanien	57	-	-	52	152	648	909
Niederlande	-	-	-	527	49	284	861
Taiwan	-	270	440	61	-	15	786
Finnland	24	-	-	-	-	723	747
USA	102	-	-	144	134	333	714
Rumänien	-	111	24	309	124	85	654
Kroatien	-	46	-	201	309	22	579
Russland	-	17	-	153	170	83	424
Sonstige	-	384	425	705	481	1.181	3.176
Welt Gesamt	5.209	6.311	6.364	4.976	6.225	8.428	37.513

Zahl der VLCC/ULCC bemerkbar, von denen 1997 und 1998 noch über 50 bzw. 31 geordert worden waren.

Stark erhöhte sich die Nachfrage nach Containerschiffen im dritten und vierten Quartal 1999. Allein in den letzten drei Monaten des Jahres wurden Bestellungen über 1,5 Mio. CGT gemeldet. Insbesondere waren große Schiffe mit 5.000 TEU und mehr gefragt, von denen - wie im dritten Quartal - weitere 15 Einheiten geordert wurden. Damit erhöhte sich ihre Zahl für das gesamte Jahr auf 41 (1998: 29). Der Anteil der Containerschiffe stieg - trotz eines zum Teil befürchteten Übergangsangebots an Containerschiffstonnage - auf 20,3 % aller Neubaufträge des Jahres, nach 17,2 % im Jahr zuvor.

Rund 62,4 % aller Containerschiffsaufträge gingen an koreanische Werften, die damit nach dem Rohöltankermarkt (koreanischer Anteil 78,6 %) nun auch die-

ses Marktsegment dominierten. Die EU-Länder kamen bei den Containerschiffsaufträgen nur auf 12,7 % (darunter Deutschland mit 6,6 %), auf Japan entfielen 7,4 %.

Die Nachfrage nach General-Cargo-Schiffen und anderen Frachtern hat sich mit Anteilswerten von 5,0 % bzw. 4,9 % gegenüber dem Vorjahr fast halbiert. Die Bestellungen von Fähr- und Passagierschiffen haben sich gegenüber dem bereits hohen Niveau des Jahres 1998 nochmals erhöht und erreichten einen Anteil von 12,3 %

(1998: 11,9 %). 1999 konnten sich die Werften der EU in diesem Markt zwar weiterhin mit einem Anteil von 72,5 % (darunter Deutschland mit 14,2 %) behaupten, die jüngsten Aufträge für Fähr- und Kreuzfahrtschiffe an koreanische und japanische Werften zeigen jedoch, dass die europäische Position auch in diesem Bereich attackiert wird. Das Marktvolumen für diese Schiffe reicht zudem nicht aus, um die verlorenen Märkte der europäischen Werften zu ersetzen.

Die Bestellungen für Fischereifahrzeuge und sonstige nicht-frachttragende Schiffe fielen auf Grund der Marktsituation mit einem Anteil von 8,9 % geringer aus als 1998 (11,1 %).

Auftragsbestände

Da die Auftragseingänge die Ablieferungen auch 1999 übertrafen, erhöhten sich die Auftragsbestände

zum Jahresende auf 2.484 Schiffe mit 59,1 Mio. GT / 37,5 Mio. CGT. Das entspricht auf Basis der Ablieferungen des Jahres 1999 einer rechnerischen Auftragsreichweite von 2,1 Jahren und lässt ein anhaltend hohes Produktionsniveau für 2000 / 2001 erwarten. Die koreanischen Werften konnten mit einem Anteil von 11,0 Mio. CGT (29,4 %) ihren Vorsprung gegenüber Japan mit 8,4 Mio. CGT (22,4 %), China mit 2,8 Mio. CGT (7,5 %), Italien 2,1 Mio. CGT (5,6 %) und Deutschland 2,0 Mio. CGT (5,5 %) noch ausbauen. Die VSM-Verbandsstatistik wies demgegenüber einen Auftragsbestand von 2,5 Mio. CGT aus, der einem Anteil von 6,7 % entsprechen würde.

Auf Containerschiffe entfiel mit 17,0 % der größte Teil der Auftragsbestände, darunter 68 Post-

Panamax-Schiffe mit Kapazitäten von 5.000 TEU und mehr. Dicht auf folgten Massengutfrachter mit 16,8 %. Der Anteil der Rohöltanker fiel auf 13,9 % zurück und blieb damit niedriger als der Anteil der Spezialtanker (Produkten-, Chemikalien- und Flüssig-gastanker), der auf 16,6 % zurückfiel.

Der Anteil der übrigen Frachtschiffe verringerte sich auf 12,5 %, während sich der Bestand an Fäh- und Passagierschiffen auf einen Anteil von 15,2 % erhöhte. Die sonstigen Fischerei- und nicht-frachttra-genden Schiffe kamen auf 7,2 %.

Währungs- und Preisentwicklung

Die Wechselkursentwicklungen waren 1999 durch den festen US-\$ und die Erholung fernöstlicher



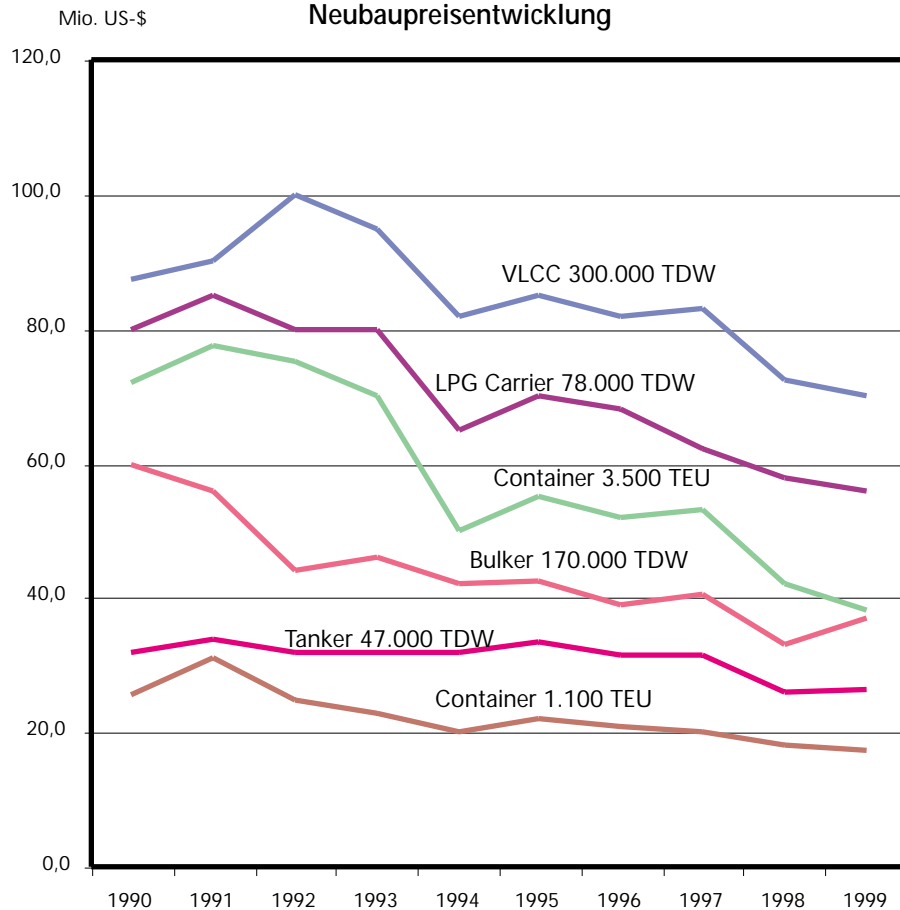
Containerschiff „E. R. Stralsund“, 25.630 GT, 2.474 TEU

Währungen vor allem in Japan und Korea geprägt. Demgegenüber haben politische Verunsicherungen und zu geringe Wachstumsfortschritte in der EU sowie die Zins-/Renditeunterschiede zu den USA eine Abwertung des Euro verursacht. Der Euro-Kurs konnte sich nur vorübergehend in den Monaten August bis Oktober stabilisieren und verlor danach weiter an Wert. Im Dezember betrug der Wertverlust gegenüber dem Vorjahresmonat 13,7 %. Ende Januar 2000 wurde die 1:1-Parität zum \$ erstmals unterschritten.

Die Schwäche des Euro führte dazu, dass auch die Währungen anderer Schiffbauländer gegenüber dem Euro aufgewertet wurden. Für das britische Pfund ergab sich eine Wertsteigerung um 13,7 % und für die schwedische und norwegische Krone Steigerungen um 5,6 % bzw. 6,5 %. Die Aufwertungen der fernöstlichen Währungen zum Euro reichten von 14 % (Yuan) bis 23 % (Yen). Abwertungen ergaben sich jedoch für den polnischen Zloty (1,3 %) und die griechische Drachme (2,3 %).

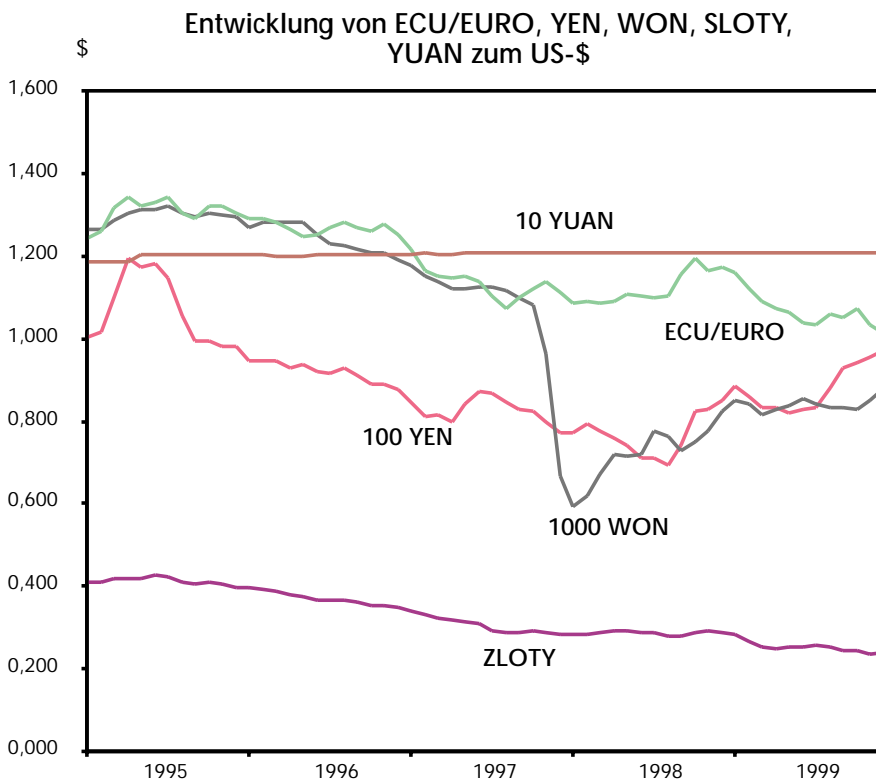
Der koreanische Won setzte die seit Anfang 1998 bestehende Erholung fort. Im Dezember 1999 betrug der Durchschnittskurs 1.137 Won/\$. Damit hat der Won seit dem Tiefstand im Januar 1998 von 1.687 Won/\$ zwar eine Wertsteigerung von 48 % erzielt. Gegenüber dem Kurs von rund 890 Won/\$ im Sommer 1997 wurden jedoch bisher nur Zweidrittel der krisenbedingten Abwertung wieder ausgeglichen. Da

Neubaupreisentwicklung



Quelle: Nach Clarkson Research Studies

ein Kurs von 1.100 Won/\$ für die Exportwirtschaft Koreas derzeit als „Schmerzgrenze“ gilt, stoppen Regierung und Notenbank durch massive Interventionen den weiteren Wertanstieg des Won und erhalten damit den koreanischen Unternehmen ihren währungsbedingten Wettbewerbsvorteil. Für die Schiffbauindustrie wird der „break-even point“ auf 1.125 Won/\$ geschätzt. Ursachen für die Aufwertung sind die konjunkturelle Erholung, der Rekordzufluss von Auslandsinvestitionen (15,5 Mrd. \$ in 1999) und ein hoher Handelsüberschuss. Die Folgen der Aufwertung blieben für den Schiffbau und andere Exportbranchen 1999 noch begrenzt, da der Yen als



Exportkredite und Bürgschaften ausgeglichen.

Währungsveränderungen wirken sich unmittelbar auf die Neubaupreise aus. Auch wenn diese auf \$-Basis 1999 durch Auf- und Abbewegungen gekennzeichnet waren, blieben sie nach den Einbrüchen des Jahres 1998 insgesamt auf zu niedrigem und nicht kostendeckendem Niveau.

Nachdem im März/April 1999 neue Tiefpunkte erreicht worden waren, erholten sich die Preisindikatoren in den Sommermonaten bei den meisten Schiffstypen um ca. 1 - 2 Mio. \$. Trotz der stabilen Nachfrage konnte sich diese leichte Erholung jedoch nicht durch-

wichtigste Konkurrenzwährung ebenfalls aufgewertet wurde.

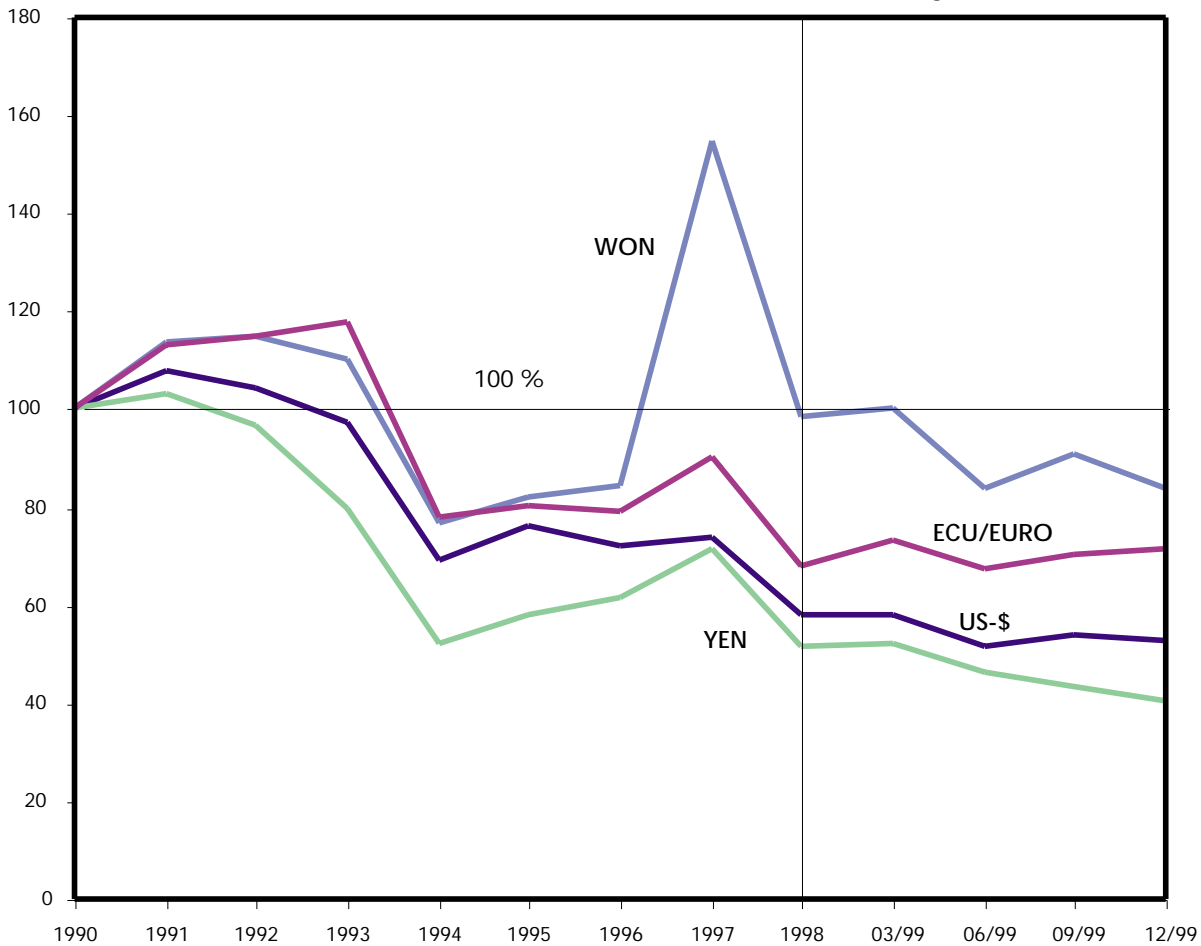
Nachdem der japanische Yen Anfang 1999 etwas schwächer notierte, setzte er seinen Mitte 1998 begonnenen Anstieg fort. Im Dezember erreichte er den höchsten Durchschnittswert seit Ende 1995 mit 102,8 Y/\$. Im Interesse der Exportwirtschaft und im Auftrag der Regierung bemühte sich daher die Notenbank mit umfangreichen Dollarkäufen, eine weitere Aufwertung zu verhindern.

Chinas Yuan blieb gegenüber dem \$ unverändert, da die Regierung weiter an einem stabilen Yuankurs festhält. Der Wettbewerbsnachteil der starken Währung für die chinesische Schiffbauindustrie wurde von der Regierung durch steuerliche Erleichterungen,

setzen. Im Herbst gaben die Preise für zahlreiche Schiffstypen erneut nach und fielen z. T. noch unter das Niveau des Frühjahrs. Im Dezember zogen die Notierungen für Tanker und Massengutfrachter wieder etwas an. Bei anderen Frachtschiffen blieben die Preise jedoch auf niedrigem Niveau oder fielen sogar zurück.

Die Auswirkungen der Währungsentwicklungen lassen sich aus der Grafik über die Preisentwicklung für ein 3.500-TEU-Containerschiff auf \$-, Yen-, Won- und Euro-Basis in Indexkurven ablesen. Der \$-Preis für diesen Schiffstyp verringerte sich 1999 von 42 Mio. \$ in 1998 auf 38 Mio. \$ (- 9,5 %). Gegenüber 1991 ging der \$-Preis auf weniger als die Hälfte zurück - der stärkste Preisverfall im Vergleich zu anderen Schiffstypen. Auf Grund der Aufwertungen

Indexentwicklung der Neubaupreise (per Jahresende / 1990 = 100)
für 3.500 TEU Containerschiffe in nationalen Währungen



von Yen und Won zum \$ haben sich die Preise in Yen um 20,9 % und in Won um 15,1 % vermindert. Demgegenüber bewirkte die Abwertung des Euro, dass sich der Preis in Euro um 5,0 % erhöht hat. Obwohl sich die Währungsrelation damit zum Vorteil der

europäischen Werften entwickelt hat, profitieren die koreanischen Werften weiterhin von der hohen Won-Abwertung am Beginn der Wirtschaftskrise 1997/1998, die bisher noch nicht wieder vollständig ausgeglichen wurde.