

Korea dominiert im boomenden Weltschiffbaumarkt

Das stabile Wirtschaftswachstum und die damit einhergehende Dynamik des seewärtigen Welthandels haben im Jahr 2000 zu einer deutlich verbesserten Schifffahrtssituation und zu einer starken Schiffsneubaunachfrage geführt. Diese wurde durch Koreas extreme Niedrigpreispolitik und das Auslaufen der Schiffbauhilfen in der EU zusätzlich angekurbelt. Nach einem bereits hohen Niveau in den Vorjahren erreichten Ablieferungen und Auftragseingänge im Jahr 2000 Höchststände, wie sie vorher nur während des Tankerbooms in den 70er Jahren aufgetreten waren.

Weltweit wurden rd. 1.200 Schiffe mit 29,1 Mio. GT und 18,5 Mio. CGT abgeliefert. Koreas Werften erhöhten ihren Marktanteil auf 34 % und rückten damit in der Rangfolge der Schiffbauländer auf die erste Position vor, gefolgt von Japan mit einem Anteil von 33 %. Damit haben die Koreaner ihre Produktion innerhalb der letzten fünf Jahre verdoppelt und innerhalb des vergangenen Jahrzehnts sogar vervierfacht. Die Werften der EU konnten mit rd. 17 % ihren Marktanteil des Vorjahres (19 %) nicht ganz erreichen.

Noch deutlicher fiel aufgrund der aggressiven Akquisitionspolitik die koreanische Dominanz bei den Auftragseingängen aus. Weltweit wurden fast 1.800 Neubaufträge mit 46,1 Mio. GT und 29,4 Mio. CGT erteilt. Auf Basis der CGT entsprach dies einem Zuwachs von mehr als 50 % gegenüber dem vorangegangenen Jahr. Auf die koreanischen Werften entfielen davon 10,6 Mio. CGT, entsprechend rd. 36 %. Deutlich dahinter landeten die japanischen Werften mit rd. 26 % an zweiter Position. Hier konnten die Werften in den EU-Ländern ihre Position mit 17 % (1999: 16 %), dank zahlreicher Bestellungen für Passagierschiffe, behaupten.

Bei den Öltankern war die Nachfragebelebung am stärksten. Mit 4,2 Mio. CGT haben sich die Bestellungen gegenüber 1999 mehr als verdoppelt. Zu rd. 82 % wird dieses Marktsegment von den koreanischen Werften kontrolliert.

Auch die Bestellungen für Containerschiffe haben sich gegenüber dem Vorjahr mit 7,4 Mio. CGT fast verdoppelt. Dieser Markt wird ebenfalls von den koreanischen Werften mit einem Anteil von 52 % beherrscht. In der ersten Jahreshälfte 2000 hatte der koreanische Anteil noch bei rd. 70 % gelegen. Bei immer längeren Lieferterminen der bis ins Jahr 2003 ausgebuchten koreanischen Werften und vorübergehend günstigeren Wechselkursen kamen in der zweiten Jahreshälfte deutsche, japanische und polnische Werften wieder etwas besser zum Zuge.

Das von der koreanischen Expansion ausgehende niedrige internationale Preisniveau für Neubauten hat sich im Jahr 2000 nur in wenigen Marktsegmenten geringfügig und nicht dauerhaft verbessert. Insgesamt blieb es weiterhin unter dem Niveau von 1997 vor Ausbruch der koreanischen Wirtschafts- und Finanzkrise. Eine Schlüsselfunktion werden weiterhin die Wechselkursrelationen haben, die im vergangenen Jahr zwar insgesamt vorteilhaft für die Werften in den Euro-Ländern waren. Dieser Vorteil wird jedoch nicht anhalten, da nicht zuletzt Regierung und Notenbank in Korea genau darauf achten, dass sich der Won-Kurs nicht auf ein für die koreanische Exportindustrien nachteiliges Niveau erholt.

Nach Einschätzung der OECD und der internationalen Schiffbauverbände ist auch in den kommenden Jahren mit einer starken Neubaunachfrage zu rechnen, nicht zuletzt wegen der beschleunigten Ausmusterung veralteter Tanker ohne Doppelhüllen. Unübersehbar war allerdings auch, dass ein Teil der hohen Neubaubestellungen als Vorwegnahme künftiger Nachfrage aufgrund günstiger Preise zu erklären ist.

Die weltweit vorhandenen Neubaukapazitäten werden die zukünftige Nachfrage ohne Probleme bewältigen können.

Bei Interesse an Einzelheiten zu dieser zusammenfassenden Darstellung verweisen wir auf unseren Jahresbericht 2000. Er ist im Internet unter <http://www.vsm.de> verfügbar. Wir senden Ihnen den Bericht aber auch gerne zu.

16. Mai 2001