

Fernöstlicher Verdrängungswettbewerb im Weltschiffbau hält an

Der Weltschiffbau konnte im Jahr 2002 das in den beiden Vorjahren erreichte hohe Produktionsniveau im Handelsschiffsneubau halten und sogar noch etwas übertreffen: Abgeliefert wurden mehr als 1.500 Schiffe mit 33,4 Mio. GT und 21,4 Mio. CGT.

Japan und Korea setzten ihr Kopf-an-Kopf-Rennen mit Marktanteilen von jeweils rd. 31 % fort. Die chinesischen Werften bauten ihren Anteil auf über 7 % aus. Die deutschen Schiffbauer behaupteten die vierte Position im Weltschiffbau als Nr. 1 in Europa mit 5 %. Der Anteil der EU-Länder verringerte sich auf 17 %.

Das wichtigste Marktsegment bildeten die Containerschiffsablieferungen. Auf sie entfiel mit 5 Mio. CGT ein Anteil von 23 %. Damit wuchs die Containerschiffsflotte um mehr als 10 %.

Aufgrund konjunktureller Erholung in der Schifffahrt und einer Belebung der Neubaunachfrage im vierten Quartal blieb der Rückgang der Auftragseingänge gegenüber dem Vorjahr geringer als nach den niedrigen Bestellungen der ersten Jahreshälfte befürchtet. Gemeldet wurden insgesamt rd. 1.500 Bestellungen mit einer Tonnage von 30,6 Mio. GT, 20,5 Mio. CGT. Dies war zwar weniger als in den beiden Vorjahren, entsprach aber etwa einer Jahresproduktion. Besonders gefragt waren Spezialtanker mit einem Anteil von 30 % und Massengutschiffe, die 23 % der Bestellungen ausmachten.

Die meisten Bestellungen erhielt Japans Schiffbau mit 7,5 Mio. CGT und einem leicht erhöhten Anteil von 37 %. Koreas Schiffbauunternehmen nahmen den zweiten Platz ein mit einem etwas verringerten Anteil von 28 % (5,7 Mio. CGT). Im ersten Quartal 2003 meldeten die koreanischen Werften jedoch wieder einen starken Anstieg ihrer Auftragseingänge, der den Rückstand gegenüber der japanischen Konkurrenz mehr als ausgleichen dürfte.

Deutlich rückläufig waren demgegenüber die Bestellungen bei europäischen Werften. Die EU-Länder erlitten nochmals eine drastische Einbuße ihrer Anteile von 13 % in 2001 auf jetzt nur noch 7 %. Damit wurden sie von China übertroffen, das seinen Anteil auf 13 % steigerte. Die deutschen Werften erzielten einen Anteil von 2 % und damit ebenfalls die vierte Position unter den Schiffbauländern.

Kennzeichnend für die Entwicklung des vergangenen Jahres waren die extrem niedrigen Preise durch nicht Kosten deckende Angebote vor allem koreanischer Werften, steigende Überkapazitäten durch die Werftexpansionen in Korea und

China sowie Verschiebungen der Währungsrelationen durch die Abwertungen des US-\$, der Leitwährung für Schiffbau und Schifffahrt.

Wie die Ergebnisse im neuen (7.) EU-Bericht zur Situation im Weltschiffbau zum wiederholten Male bestätigen, setzen die koreanischen Werften ihre Niedrigpreispolitik weiterhin fort. Die Untersuchung aktueller Aufträge in Korea belegt, dass z. B. die Preise für Produkten-/Chemikaliertanker um bis zu 27 % unter "normalen" wirtschaftlichen Kalkulationen liegen. Der Verdrängungswettbewerb der koreanischen Werften hält damit unvermindert an.

Weitere Einzelheiten zur Entwicklung im Weltschiffbau enthält der Jahresbericht 2002 des VSM. Sie können ihn beim VSM anfordern oder finden ihn im Internet unter <http://www.vsm.de>.

Rückfragen an Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.
An der Alster 1
20099 Hamburg
Tel. (040) 280152-0
Fax (040) 280152-30
eMail info@vsm.de

14. Mai 2003