

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2000

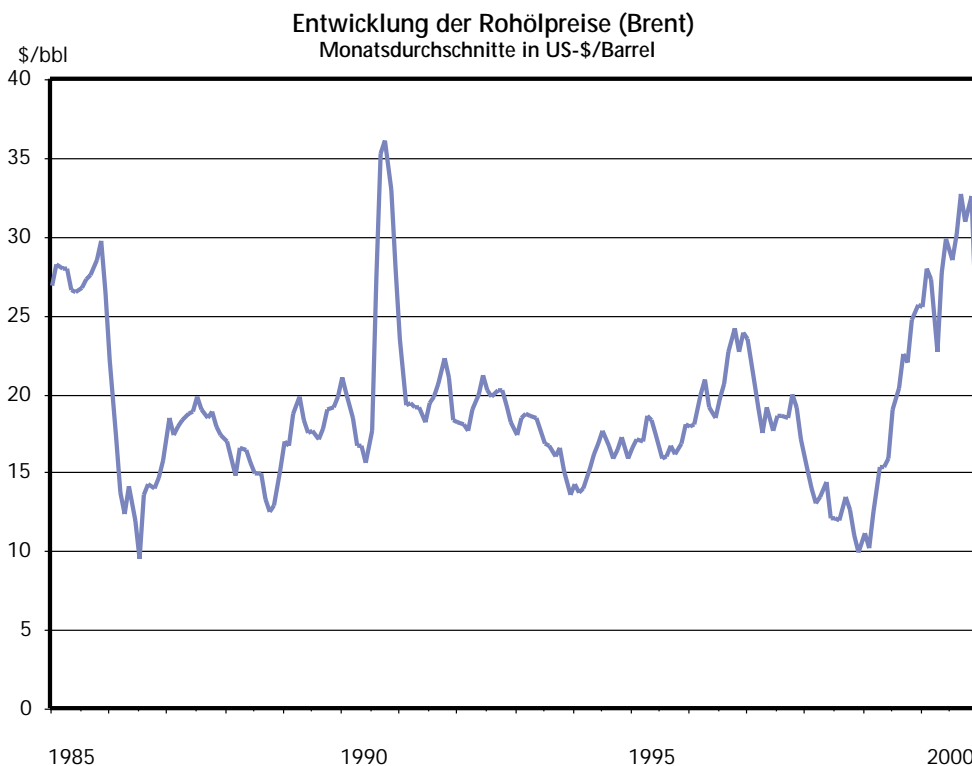
1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Die lang anhaltende weltwirtschaftliche Wachstumsdynamik erreichte im Jahr 2000 ihren vorläufigen Zenit. In der ersten Jahreshälfte brachten die noch kräftige Konjunktur in den USA, die sich belebende Wirtschaftsentwicklung in der EU und die nach zwei Krisenjahren unerwartet schnelle Erholung der fernöstlichen Volkswirtschaften hohe Wachstumsraten. Nicht ganz unerwartet mehrten sich jedoch im zweiten Halbjahr als Folge der monetären Restriktion der Notenbank die Vorboten für einen wirtschaftlichen Abschwung in den USA. An den Börsen führte eine realistischere Einschätzung der neuen Märkte zu einem Abrutschen der überhöhten Kurse. Die gestiegenen Energiekosten, insbesondere die vorübergehende Verdreifachung der Rohölpreise seit Anfang 1999, sowie die weiterhin ungelösten strukturellen Finanzprobleme in Japan, Südkorea und anderen

fernöstlichen Ländern trugen ebenfalls dazu bei, dass sich die globale Wirtschaftskonjunktur abschwächte. Auch in den ersten Monaten des Jahres 2001 stellte sich noch keine Stabilisierung ein. Für das Jahr 2001 wurden die Prognosen daher mehrfach nach unten korrigiert. Der Internationale Währungsfonds hat beispielsweise seine Erwartungen für das Wirtschaftswachstum von über 4 % auf 3,2 % herabgesetzt.

Dennoch wuchsen im Jahr 2000 die realen Bruttoinlandsprodukte aller Länder um robuste 4,8 % (1999: 3,5 %). Hierzu trug vor allem das amerikanische Wirtschaftswachstum von 5,0 % bei, das sich im zehnten Aufschwungjahr nochmals erhöhte. Die konjunkturelle Belebung in Westeuropa mündete ebenfalls in eine gegenüber 1999 deutlich höhere Wachstumsrate von 3,4 %. Auch in Japan, das seine strukturellen Probleme noch nicht überwinden konnte, steigerte sich die Wirtschaftsproduktion aufgrund eines positiven ersten Halbjahres auf 1,7 %. Überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielten China mit 8 % und Korea mit fast 9 %.

Einen noch deutlicheren Aufschwung erlebte der durch Globalisierung angetriebene Welthandel (einschließlich der Dienstleistungen). Mit einer Zunahme um 12,4 % (1999: 5,3 %) hat sich das Wachstumstempo gegenüber 1999 mehr als verdoppelt. Insbesondere der überproportionale Anstieg der industriellen Fertigprodukte war die Triebfeder hierfür, weltweit agierende Unternehmen müssen ihre Produkte auf allen Märkten präsent haben.



Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	1996	1997	1998	1999	2000*	1996	1997	1998	1999	2000*
Rohöl	1.466	1.519	1.535	1.548	1.612	7.495	7.830	7.889	7.975	8.340
Ölprodukte	404	410	402	410	412	2.040	2.050	1.970	2.010	2.080
Eisenerz	391	430	417	411	455	2.227	2.444	2.306	2.317	2.515
Kohle	435	460	473	482	520	2.217	2.332	2.419	2.350	2.500
Getreide	193	203	196	220	225	1.126	1.196	1.064	1.186	1.210
Andere Güter	1.970	2.070	2.050	2.090	2.150	5.705	6.000	5.840	6.090	6.295
Gesamt*	4.859	5.092	5.073	5.161	5.374	20.810	21.825	21.588	21.928	22.940

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2000

Der vom Transport der Massengüter dominierte Weltseehandel wuchs demgegenüber weniger dynamisch. Mit einer Transportzunahme um 4,1 % auf rund 5,4 Mrd. t hat sich der Seehandel nach den durch die Asienkrise beeinträchtigten beiden schwachen Vorjahren dennoch beachtlich ausgeweitet. Er fand damit zur Wachstumsdynamik früherer Jahre zurück. Unter Berücksichtigung der Transportentfernungen fiel das Wachstum des seewärtigen Welthandels mit 4,6 % auf 22.940 Mrd. Tonnenmeilen (tm) noch deutlicher aus.

Besonders stark war die Zunahme bei den Eisenerztransporten, die von der guten Stahlkonjunktur profitierten. Mit 455 Mio. t lag das Transportaufkommen um 10,7 % höher als im Vorjahr. Damit wurden die Rückgänge der Jahre 1998 und 1999 mehr als ausgeglichen und ein neues Rekordniveau erreicht. Auch die Transportleistung erreichte nach einem Anstieg um 8,5 % mit 2.515 Mrd. tm einen neuen Höchststand. Die Konjunktur der Stahlindustrie belebte auch die Kohletransporte. Sie nahmen um 7,9 % auf 520 Mio. t bzw. um 6,4 % auf 2.500 Mrd. tm zu und übertrafen damit ebenfalls alle Ergebnisse der Vorjahre.

Die stabile internationale Wirtschaft trieb auch die Seetransporte von Rohöl nach oben. Sie wuchsen um 4,1 % auf 1,6 Mrd. t, die Transportleistung sogar um 4,6 % auf 8.340 Mrd. tm. Dies war die höchste

Steigerungsrate der letzten 10 Jahre. Dazu beigetragen haben rasant steigende Ölimporte Chinas, die sich im vergangenen Jahr verdoppelten.

Während die Transporte von Ölprodukten mit 412 Mio. t nur knapp über dem Vorjahresergebnis lagen, erhöhte sich die Transportleistung aufgrund umfangreicherer Exporte mit längeren Transportentfernungen aus dem Nahen Osten um 3,5 % auf 2.080 Mrd. tm.

Die Transporte von Getreide, Bauxit/Alumina und Phosphaten wiesen im vergangenen Jahr Zuwächse von zusammen 2,3 % auf 310 Mio. t bzw. 2,0 % auf 1.554 Mrd. tm auf. Alle übrigen Güterverkehre über See, zu denen weitere Massengüter-, Chemikalien-, Flüssiggas-, Container-, Ro-Ro-, Fahrzeug-, Kühl- und Stückgütertransporte gehören, hatten einen Zuwachs um 2,9 % auf 2,1 Mio. t bzw. um 3,8 % auf 5.951 Mrd. tm. Der Anteil dieser Transporte an der gesamten transportierten Tonnage hat sich in den vergangenen Jahren auf über 38 % gesteigert, darunter rund 11 % Containertransporte, die einen Anstieg um 12 % erreichten.

Die für den Seehandel zur Verfügung stehende Flotte expandierte im Jahr 2000 langsamer als das Transportvolumen und die Transportleistung. Die Zahl der Fracht transportierenden Schiffe erhöhte sich um

200 auf 46.205 Einheiten und die Ladekapazität um 1,9 % auf 792,4 Mio. TDW. Damit wurde die Flotte etwas stärker ausgebaut als in den vorangegangenen beiden Jahren. Da sich die Nachfrage nach Transportleistungen schneller ausweitete als das Tonnageangebot, hat sich die Auslastung der Flotte um 2,7 % auf 28.950 tm/TDW erhöht.

Die Rohöltankerflotte vergrößerte sich um 1,2 % auf 241,3 Mio. TDW. Den zahlreichen Neubauten standen aufgrund guter Beschäftigung und gestiegener Raten nur geringe Flottenabgänge durch Abwrackungen gegenüber. So wurden bei 41 VLCC-Neubauten lediglich 25 ältere VLCCs abgewrackt. 1999 hatte die Abwrackung von 35 Schiffen noch die Zahl der 30 Fertigstellungen übertroffen. Rohöltanker

hatten rund 30 % Anteil an der Tonnage aller Frachtschiffe in der Welt. Wesentlich kleiner ist die Flotte der Spezialtanker für Flüssiggas, Ölprodukte und Chemikalien, die um 2,5 % auf 90,4 Mio. TDW zulegen und damit rund 11 % der gesamten Flottentonnage ausmachten.

Die Flotte der Massengutfrachter wuchs um 1,7 %. Einschließlich der weiter schrumpfenden kombinierten Öl-/Erzfrachter-Flotte kamen die Massengutschiffe mit einer Tonnage von 284,4 Mio. TDW auf einen Flottenanteil von 36 %.

Ausgesprochen dynamisch entwickelte sich wieder die Containerschiffsflotte. Ihre Tonnage stieg um 8,9 % auf 69,1 Mio. TDW. Auf sie entfielen rund 9 %



Einbau einer Decksektion in einen Fährschiffsneubau

Entwicklung der Welthandelsflotte in Mio. TDW

	1999	2000
Rohöltanker	238,5	241,3
Spezialtanker	88,3	90,4
Massengutschiffe	279,6	284,4
Containerschiffe	63,4	69,1
General Cargo Schiffe	79,5	78,0
Andere Frachtschiffe	28,5	29,2
Gesamt	777,8	792,4

Quelle: Lloyd's Register of Shipping

der gesamten Flottenkapazität. Die Containerisierung der Warenströme ging zu einem großen Teil zu Lasten der General-Cargo-Schiffe, deren Tonnage um 1,9 % auf 78 Mio. TDW und damit auf einen Anteil von rund 10 % abnahm.

Die Kapazität der übrigen Frachtschiffe (z. B. Kühlschiffe, Ro-Ro-Schiffe, Fähren) erhöhte sich um 2,5 % auf 29,2 Mio. TDW.

Da sich die Beschäftigung der Flotte und die Erträge aufgrund gestiegener Frachtraten im vergangenen Jahr verbessert hatten, gab es nur geringe Anreize für Schiffsabwrackungen. Die Verschrottungen fielen daher mit rund 22 Mio. TDW deutlich niedriger aus als 1999, als mit 30,7 Mio. TDW erstmals seit Jahren das für die Modernisierung der Flotte notwendige

Entwicklung der Flottenauslastung

	Flotte Mio. TDW	Tonnenmeilen pro TDW
1996	739,7	28.133
1997	757,8	28.801
1998	765,8	28.190
1999	777,8	28.192
2000	792,4	28.950

Abwrackvolumen erreicht wurde. Bei einer Lebensdauer von ca. 25 Jahren müssten jährlich etwa 4 % der Flottenkapazität aus dem Markt gehen, um das Durchschnittsalter der Flotte zu verringern. Dies hätte Abwrackungen von über 30 Mio. TDW bedeutet. Da dies wieder nicht geschah und der Anteil der in den 70er Jahren gebauten Schiffe überproportional hoch ist, hat sich das Durchschnittsalter der Frachtschiffstonnage im Jahr 2000 von 18 auf 19 Jahre weiter erhöht.

Vor allem ging die Verschrottung von Tankern über 80.000 TDW zurück, während sie bei kleineren Tankern sprunghaft anstieg. Hier wirkte sich auch der Untergang des Tankers „Erika“ aus, der den Zustand und die Sicherheit vieler kleinerer Tanker in die Diskussion brachte. Insgesamt wurden rund 14 Mio. TDW Tankerkapazität aus dem Markt genommen.

Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
1996	6,0	9,7	2,4	18,1
1997	3,8	8,9	3,3	16,0
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

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2001

Auch bei Massengutschiffen gingen die Abwrackungen insbesondere bei größeren Einheiten zurück. Insgesamt wurden 5 Mio. TDW zur Verschrottung gebracht. Von allen übrigen Frachtschiffstypen gingen insgesamt 3 Mio. TDW aus dem Markt.

Die Abwrackpreise erhöhten sich als Folge des knapperen Angebots an Schiffen um ca. 25 % gegenüber dem Jahr 1999 auf ca. 170 US\$/t per Jahresende.

Die durch Schiffsuntergänge und andere Schäden verlorengegangene Tonnage stieg gegenüber den beiden Vorjahren deutlich auf rund 700.000 TDW.

2. Weltschiffbau

Das Jahr 2000 wird hinsichtlich der Marktentwicklung als ein Jahr der Rekorde in die Geschichte des Weltschiffbaus eingehen. Ablieferungen und Auftragseingänge erreichten Höchststände seit dem Tankerboom in den 70er Jahren. Nach der bereits hohen Nachfrage in den vorangegangenen fünf Jahren, führten niedrige Preise und der in der EU beschlossene Auslauftermin 31.12.2000 für direkte Schiffbaubehilfen zu einem Nachfrageschub in den Marktsegmenten der EU-Werften.

Schiffbaupolitisch könnte das Jahr 2000 einen Durchbruch markieren: Der koreanische Schiffbau rückte an die Spitze der Weltschiffbauländer. Der politisch motivierte Verdrängungswettbewerb der koreanischen

Werften hat damit zum Ziel geführt. Obwohl diese Politik den Ruin mehrerer führender koreanischer Werften herbeiführte, können diese nach gründlicher Entschuldung durch das staatlich kontrollierte Finanz- und Bankensystem ohne Einschränkung weiter produzieren. Die Überschuldung und die Verluste der Konzerne, die durch ihre maßlose Expansionspolitik verursacht wurden und das Land Ende 1997 in die Krise geführt hatten, werden über die Banken und den Staatshaushalt ausgeglichen. Nach marktwirtschaftlichen Maßstäben und den Grundsätzen, wie sie die EU gegenüber europäischen Werften exekutiert, hätten die koreanischen Schiffbauunternehmen schließen oder ihre Überkapazitäten zumindest drastisch reduzieren müssen.

Die Schiffbaupolitik der EU setzte auf Verhandlungen mit der koreanischen Regierung. Diese führten



Containerschiff „P&O Nedlloyd Tasman“, 66.526 GT, 5.468 TEU

jedoch letztlich aufgrund der starren Haltung Koreas bisher nicht zum Erfolg und lassen nur noch den Klageweg über die Welthandelsorganisation WTO offen erscheinen. Dennoch ließ die EU als einseitige Vorleistung die direkten Beihilfen zum Jahresende 2000 auslaufen. Dabei hatten die Gutachter der EU-Kommission Selbstkostenunterschreitungen durch die koreanischen Werften in Höhe von durchschnittlich 20 % und im Einzelfall von 40 % (Discountfälle für neue Marktsegmente) festgestellt. Korea ist somit von marktwirtschaftlichen Verhaltensweisen weit entfernt.

Produktion

Im Jahr 2000 wurden nach Angaben von Lloyd's Register of Shipping weltweit 1.202 Schiffsneubauten mit 29,1 Mio. GT und 18,5 Mio. CGT abgeliefert. Die Zahl der Schiffe lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Tonnage übertraf jedoch das Ergebnis des Jahres 1999 und bildete einen neuen Höchststand seit Mitte der 70er Jahre. Koreas Werften erhöhten ihren Marktanteil mit Ablieferungen von 6,3 Mio. CGT um rund 9 %-Punkte auf 34,0 %. Sie rückten dadurch auf die erste Position in der Rangfolge der Schiffbauländer vor. Damit haben sie ihre Produktion innerhalb von fünf Jahren mehr als verdoppelt und innerhalb des letzten Jahrzehnts vervierfacht. Die auf den zweiten Platz verdrängten japanischen Schiffbauunternehmen lieferten 6,2 Mio. CGT (33,3 %) ab. Deutschlands Schiffbau konnte den dritten Platz mit 919.000 CGT und einem Anteil von 5,0 % von den chinesischen Werften zurückgewinnen, die mit einem Anteil von 4,0 % den vierten Platz erreichten. Andere Schiffbaustatistiken deuten jedoch darauf hin, dass die chinesische Schiffbauproduktion in den hier genannten Zahlen nicht vollständig erfasst wurde und tatsächlich deutlich höher und somit vor dem deutschen Schiffbau lag. Auf den folgenden Positionen lagen Italien mit 3,3 % und Polen mit 2,2 %. Die Anteile der EU-Länder und der

AWES-Länder (EU + Norwegen und Polen) insgesamt fielen auf 17,3 % bzw. 20,2 % der Ablieferungen.

Wichtigste Kunden der weltweiten Werften waren im letzten Jahr japanische Reeder mit einem Anteil von 17,2 % (CGT). An zweiter Stelle lagen deutsche Reeder, die 10,9 % der abgelieferten Tonnage erhielten. Danach folgten Reeder Griechenlands (8,7 %), der USA (7,4 %) und Norwegens (6,3 %).

Die Produktion stand besonders zum Jahresende ganz im Zeichen umfangreicher Containerschiffsablieferungen. Damit erhöhte sich der Anteil der Containerschiffe im gesamten Jahr mit 3,4 Mio. CGT auf 18,5 %. Jedes vierte der 135 abgelieferten Containerschiffe hatte eine Kapazität von 5.000 TEU und mehr. Diese großen Schiffe machten mit 190.000 TEU rund 47 % der insgesamt abgelieferten Stellplatzkapazität aus. Dominiert wurde der Containerschiffmarkt von den koreanischen Werften, die Einheiten mit 1,7 Mio. CGT ablieferten und dadurch einen Marktanteil von 50,9 % erzielten. Mit großem Abstand folgten Japan (12,8 %), Deutschland (11,7 %), Dänemark (7,0 %), Taiwan (6,8 %), China (5,6 %) und Polen (4,1 %).

Die Fertigstellungen von Massengutschiffen blieben knapp hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Ihr Anteil verringerte sich auf 16,0 %. Nur in diesem Marktsegment blieben die japanischen Werften mit einem Anteil von 75,7 % führend. Die koreanische Konkurrenz folgte mit 13,3 % vor China mit 4,1 % und Taiwan mit 3,1 %.

Die Öltankerproduktion nahm im Jahr 2000 geringfügig zu, hatte jedoch mit 15,2 % ebenfalls

Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 2000

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	11.806	40,6	1. Südkorea	6.280	34,0
2. Japan	11.318	38,9	2. Japan	6.156	33,3
3. Deutschland	962	3,3	3. Deutschland	919	5,0
4. VR China	932	3,2	4. VR China	742	4,0
5. Taiwan	599	2,1	5. Italien	615	3,3



Ablieferungen im Weltschiffbau 2000 nach Schiffstypen



einen etwas geringeren Anteil, darunter 39 VLCC. Die koreanischen Öltankerlieferungen dominierten mit einem Anteil von 58,7 % in ihrem Heimatmarkt, in dem sie leichte Preissteigerungen zuließen. Die Japaner folgten mit einem Marktanteil von 36,1 %.

Umfangreiche Ablieferungen von LNG-Tankern führten zu einem deutlichen Anstieg der Spezialtankertonnage. Sie hatte einen Anteil von 18,4 % an allen Schiffsablieferungen. Hier eroberten die Koreaner mit 53,2 % ebenfalls den mit Abstand größten Marktanteil. Japans Werften folgten mit 32,5% und Chinas Schiffbauer mit 2,9 %.

Der Anteil der Fähr- und Passagierschiffe ging geringfügig auf 7,9 % zurück. Einer höheren Produktion von Kreuzfahrtschiffen stand ein geringeres Volumen an Fährschiffstonnage gegenüber. Während sich bei den Kreuzfahrtschiffen der Markt derzeit noch fast ausschließlich Finnland, Frankreich, Italien und Deutschland teilten, entfiel die Produktion von Fährschiffen auf eine größere Zahl von Schiffbauländern.

Die Ablieferungen von General-Cargo-Schiffen (6,9 %) und anderen Frachtern (8,7 %) sowie insbesondere die nicht Fracht tragenden Schiffe (8,9 %) blieben unter Vorjahresniveau und büßten Marktanteile ein.



Auftragseingänge

Nach bereits hohen Bestellungen in den vorangegangenen fünf Jahren kam es im Jahr 2000 zu einem sprunghaften Anstieg der Aufträge. Insgesamt wurden 1.791 Aufträge über 46,1 Mio. GT bzw. 29,4 Mio. CGT erteilt. Auf CGT-Basis wurde das Vorjahresergebnis um 55,5 % übertroffen. Diese Marke wurde nur im Höhepunkt des Tankerbooms 1973 überschritten.

Deutsche Reeder waren am stärksten an dieser Nachfrage beteiligt. Ihre Bestellungen machten 14,5 % (CGT) der weltweiten Aufträge aus. Mit geringem Abstand folgten Reeder japanischer und griechischer Nationalität. Sie kamen auf Anteile von 13,5 % und 12,3 %. Bedeutende Nachfragevolumen hatten auch Norwegen (8,1 %), die USA (5,6 %), China/Hongkong (4,5 %) und Großbritannien (4,2 %).

Den Hauptanteil des Nachfragebooms zogen koreanische Werften auf sich. Mit 10,6 Mio. CGT steigerten sie ihren Marktanteil von 32,5% auf 35,9%. Damit übertrafen sie ihr bisheriges Rekordergebnis im Jahr 1999 nochmals um 72%. Ihre Kapazitäten sind jetzt bis weit in das Jahr 2003 ausgelastet.

Japanische Werften konnten einen Marktanteil von 26,1 % erreichen, d.h. wieder deutlich mehr Bestellungen als im Vorjahr. Die chinesischen Schiffbauunternehmen verbuchten Aufträge von fast 2 Mio. CGT und erzielten damit den drittgrößten Marktanteil von 6,7 % vor den deutschen Werften mit einem Anteil von 5,4 % (Anmerkung: Die VSM-Statistik weist Aufträge von fast 2,2 Mio. CGT, entsprechend ca. 7 %, aus. Sie wurden größtenteils erst zum Jahresende fest gebucht und daher z. T. bei Lloyd's Register noch nicht im Jahr 2000 erfasst.). Dichtauf hinter Deutschland

folgten die polnischen Werften mit 5,3 %. Die EU-Staaten verbesserten ihren Marktanteil geringfügig auf 17,2 % und die AWES-Mitgliedsländer auf 23,1 %.

In den letzten Monaten des Jahres dominierte erneut die Nachfrage nach Containerschiffen das Marktgeschehen. Der Anteil der Containerschiffe an der Gesamtnachfrage stieg dadurch auf 25,0 % (CGT). Aufgrund der längerfristigen Auslastung der koreanischen Werften sowie günstiger Wechselkurse kamen deutsche, polnische und japanische Werften wieder etwas besser zum Zuge, wenngleich die großen Einheiten hauptsächlich in Korea bestellt wurden. Der koreanische Marktanteil ging dadurch nach sensationellen rund 70 % im ersten Halbjahr für das Gesamtjahr auf immerhin noch marktbeherrschende 52,1 % zurück. Mit großem Abstand folgten Polen (14,4 %), Japan (12,0 %) und Deutschland (11,4 %).

Weitmehr als verdoppelt hat sich im vergangenen Jahr die Nachfrage nach Rohöltankern. Mit 4,2 Mio. CGT entfielen 14,4 % aller Neubaubestellungen auf diese Schiffe, darunter 41 VLCC/ULCC. Den Rohöltankermarkt bestimmten mit Markt beherrschenden 81,9 % koreanische Werften, Japan folgte mit 13,9 %. Die leicht angestiegenen Preise für Rohöltanker könnten eine erste Monopolrendite der koreanischen Werften bedeuten.

Eine stärkere Nachfrage gab es auch bei Produkten-/Chemikalien-/Gastankern, die mit 4,6 Mio. CGT auf einen Marktanteil von 15,7 % kamen. Hier dominierten mit 45,7 % ebenfalls Koreas Werften. Es folgten Japan (26,0 %), Kroatien (7,0 %) und China (6,8 %).

Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 2000

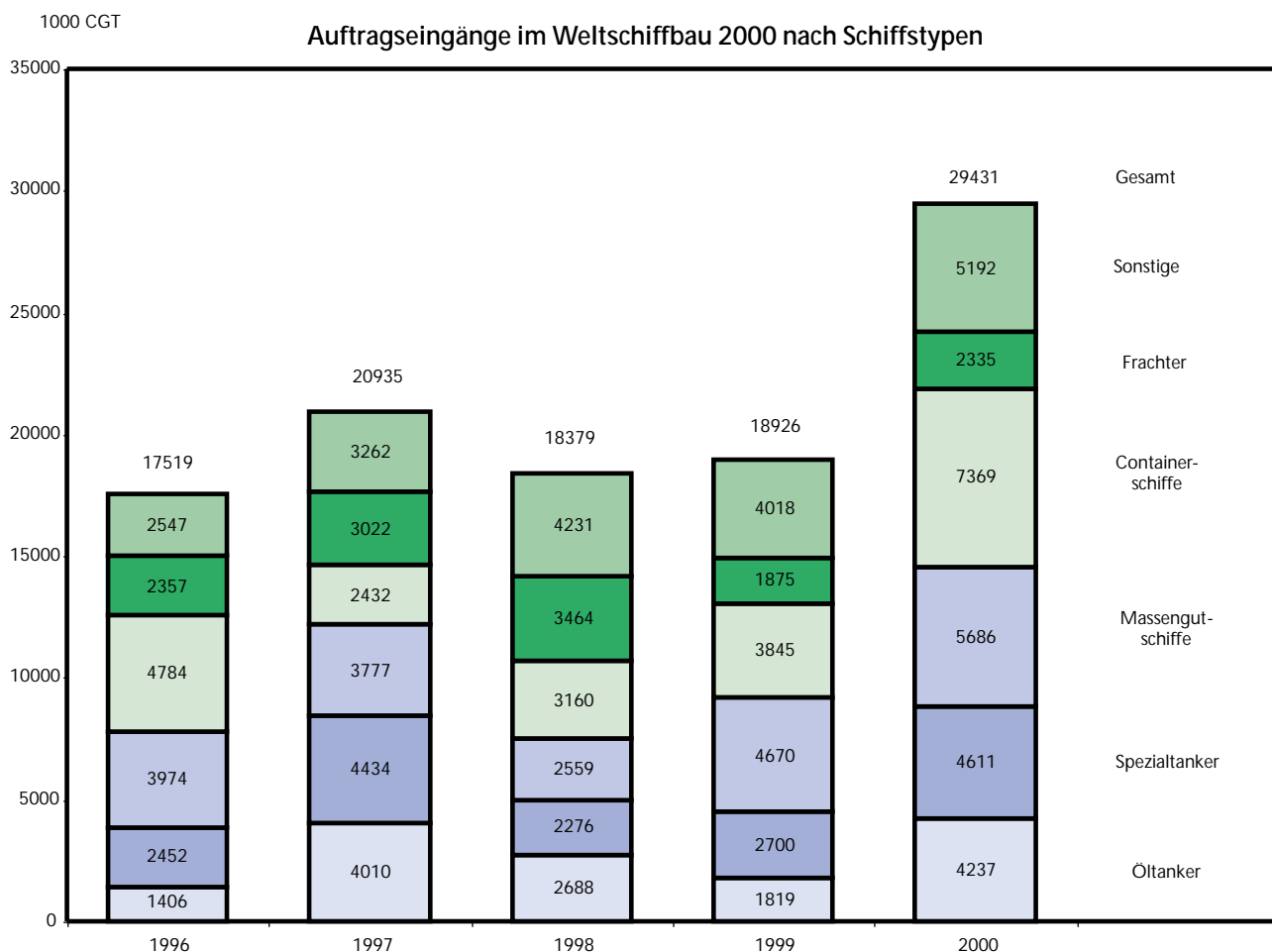
Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	20.791	45,1	1. Südkorea	10.559	35,9
2. Japan	13.475	29,2	2. Japan	7.686	26,1
3. VR China	2.620	5,7	3. VR China	1.981	6,7
4. Polen	2.074	4,5	4. Deutschland	1.595	5,4
5. Deutschland	1.661	3,6	5. Polen	1.566	5,3

Aufträge für Massengutschiffe erhöhten sich im Jahr 2000 zwar auf 5,7 Mio. CGT, ihr Anteil verringerte sich dennoch auf 19,3 %. In diesem Markt behielten Japans Werften mit einem Anteil von 69,0 % die Führung vor Korea (15,4 %) und China (11,3 %).

Die Nachfrage nach Fähr- und Passagierschiffen blieb auf hohem Niveau. Mit 2,7 Mio. CGT, in erster Linie Bestellungen großer Kreuzfahrtschiffe, entsprach der Marktanteil von 12,1 % dem des Vorjahres. Die europäischen Werften lagen hier zwar weiterhin an der Spitze, Japans und Koreas Werften versuchten jedoch weiterhin, auch in diesen Markt einzudringen.

Aufträge für zwei Kreuzfahrtschiffe (je 141.250 CGT) an Mitsubishi und mehrere Fährschiffsaufträge europäischer Reeder für Samsung, Hyundai und Daewoo unterstrichen die Bedrohung dieses Marktsegments, das bisher unangefochten von europäischen Werften dominiert wurde.

Der Anteil der General-Cargo-Schiffe blieb bei insgesamt gestiegenem Auftragsvolumen mit 5,0 % auf Vorjahresniveau. Bei den sonstigen Frachtern und nicht Fracht tragenden Schiffen wurde das Ordervolumen vom Vorjahr nicht erreicht. Die Anteile der Auftragseingänge verringerten sich dadurch auf 3,0 % bzw. 5,6 %.





Umbau eines Containerschiffs zum Tiertransporter „Al Shuwaikh“

Auftragsbestände

Die Auftragseingänge erhöhten die Auftragsbestände per Ende 2000 sprunghaft auf 2.666 Schiffe mit 71,1 Mio. GT und 45,9 Mio. CGT. In CGT lagen sie damit um 22,3 % höher als Ende 1999 und haben eine rechnerische Reichweite von fast 2 1/2 Jahren.

Wichtigste Abnehmer der Schiffe sind griechische und deutsche Reeder, auf die mit 7,1 bzw. 5,9 Mio. CGT jeweils 15,1 % bzw. 12,8 % der Auftragsbestände entfielen. Danach folgten die Bestellungen japanischer und norwegischer Reeder, die 9,5 % bzw. 8,9 % auf sich vereinigten. Japans Reeder bestellten weiterhin überwiegend im Inland. Nur 15 % ihrer Order, allerdings im

umkämpften Containerschiffssegment, gingen an ausländische (koreanische) Werften. Koreas Reeder, auf die nur 0,4 % des weltweiten Auftragsbestandes entfiel, vergeben ihre Aufträge dem Wirtschaftsplan entsprechend ausschließlich an heimische Werften.

Demgegenüber platzierten deutsche Reeder lediglich 14 % ihrer Aufträge (Fracht-/Fähr-/Passagierschiffe, aber ohne Fischereifahrzeuge und Non-Cargo-Schiffe) bei ihren heimischen Werften, 12,1 % in China, 21,3 % in Polen und 44,5 % in Korea. 75,5 % der von Reedern deutscher Nationalität erteilten Aufträge (CGT) entfielen auf Containerschiffe, 8,4 % auf General-Cargo-Schiffe und 5,4 % auf Öl- und Spezialtanker.

Auftragsbestände im Wertschiffbau am 31.12.2000 in 1.000 CGT

	Öl- tanker	Gas-/Chem.-/ Prod.tanker	Massengut- schiffe	Container- schiffe	Andere Frachtschiffe	Sonstige	Gesamt
Südkorea	5.086	2.586	1.617	5.403	172	555	15.420
Japan	1.245	1.500	4.947	1.151	416	466	9.726
VR China	351	631	1.110	432	773	267	3.555
Deutschland	–	18	25	922	151	1.545	2.660
Italien	35	105	–	–	85	2.178	2.402
Polen	–	308	–	1.261	404	254	2.226
Finnland	–	–	–	–	–	1.216	1.216
Frankreich	–	20	–	–	–	1.136	1.157
Niederlande	–	40	–	11	569	341	962
Spanien	40	318	–	–	62	395	815
Kroatien	–	481	88	–	144	23	736
Taiwan	–	–	223	465	34	7	729
Sonstige	428	565	464	269	984	1.567	4.277
Welt Gesamt	7.186	6.572	8.465	9.913	3.794	9.951	45.881

Koreas Werften bauten ihre führende Position mit Auftragsbeständen von 15,4 Mio. CGT aus auf einen Weltanteil von 33,6 %. Wichtigste Kunden der koreanischen Werften waren griechische und deutsche Reeder. Auf sie entfielen 28,1 % bzw. 16,9 % der koreanischen Auftragsbestände.

Japans Werften konnten zwar ihren Auftragsbestand auf 9,7 Mio. CGT erhöhen, ihr Marktanteil ging jedoch auf 21,2 % zurück. Danach folgten China (7,7 %), Deutschland (5,8 %), Italien (5,2 %) und Polen (4,9 %). Von den Auftragsbeständen deutscher Werften stammten rund 31 % (Fracht-/Fähr-/Passagierschiffe, aber ohne Fischereifahrzeuge und Non-Cargo-Schiffe) von inländischen Reedern (darunter 39 Containerschiffe mit 605.000 CGT). Von norwegischen Reedern kamen acht Kreuzfahrtschiffe mit 871.000 CGT (33 %) und von griechischen Auftraggebern neun Fähr- und Passagierschiffe mit 257.000 CGT (10 %).

Die Bedeutung der Containerschiffe hat mit einem Anteil an den weltweiten Auftragsbeständen

von jetzt 21,6 % erneut zugenommen. Rund 45 % davon stammten von deutschen Reedern.

Massengutfrachter hatten mit 18,4 % ebenfalls einen größeren Anteil als Ende 1999. Danach folgten mit 15,7 % die Öltanker, deren Bestellungen auch höher lagen, während der Anteil der Spezialtanker trotz gestiegenen Volumens mit 14,3 % etwas niedriger ausfiel. Zugenommen hat der Auftragsbestand an Fähr- und

Passagierschiffen, auf den 16,6 % entfielen. Unter dem Vorjahreswert blieben die Order für sonstige Frachter (General-Cargo-, Kühl-, Ro-Ro-Schiffe (8,3 %)), Fischereifahrzeuge (1,2 %) und nicht Frachttragende Schiffe (3,9 %).

Währungs- und Neubaupreisentwicklungen

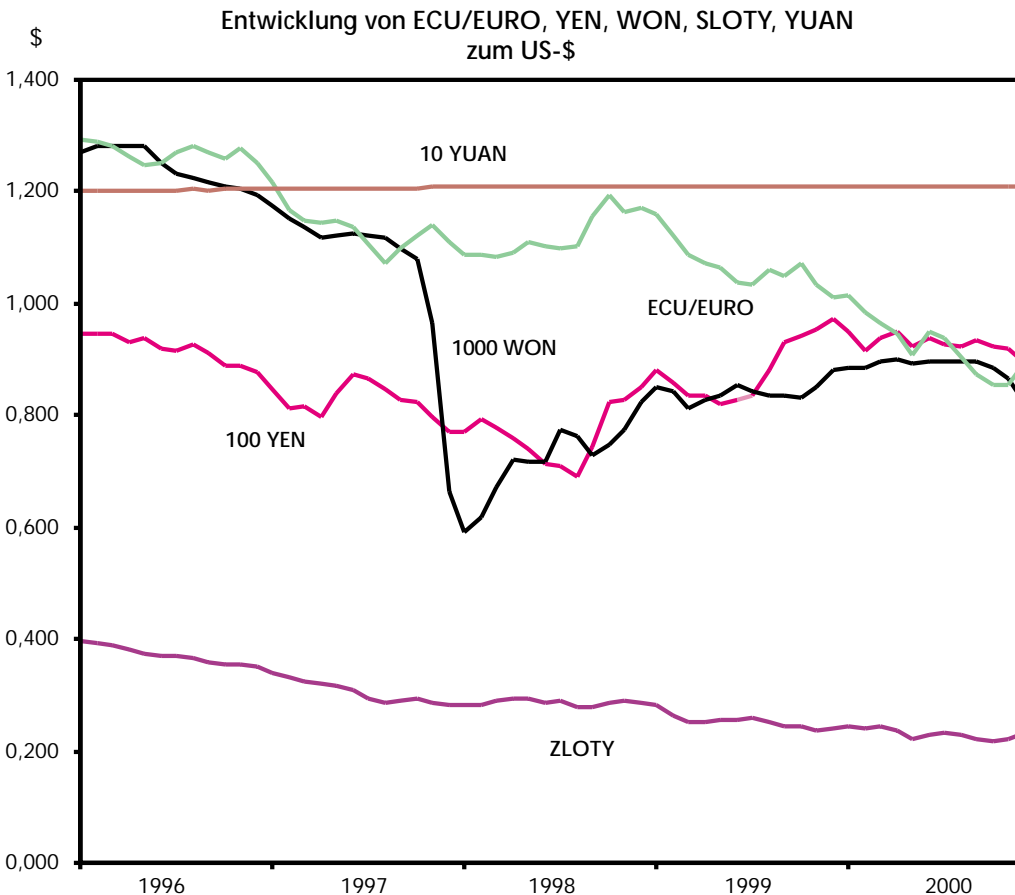
Zum Jahresende hin mehrten sich Anzeichen, dass sich die hohen Wirtschaftswachstumsraten in den USA abschwächen. Dies könnte auch die Stärke des US-\$ treffen. Geringeres Wirtschaftswachstum und Zinssenkungen der US-Notenbank zur Abfederung des Konjunkturrückgangs trugen dazu bei, dass sich der Euro stabilisierte. Im Dezember erholte sich der €-Kurs auf fast 0,90 \$/€. Das Jahr endete mit einem Tageskurs von 0,93 \$/€. Der niedrigste durchschnittliche Monatswert hatte im Oktober 0,8552 \$/€ erreicht. Aufgrund konjunktureller Verbesserungen in den Euro-Ländern und anhaltender Inflationsgefahr durch gestiegene Ölpreise senkte die Europäische Zentralbank nicht wie die USA die Refinanzierungsin-

sen (im Mittel 4,75 %). Die Abwertung des € zum \$ betrug von Dezember 1999 bis Dezember 2000 12,7 %. Im Jahresdurchschnitt (0,9236 \$/€) verlor der € sogar 15,4 % seines Wertes gegenüber dem \$.

Der Euro blieb im vergangenen Jahr auch gegenüber dem britischen Pfund und dem polnischen Zloty schwach. Während die Aufwertung des £ im Dezember 2,1 % im Vergleich zum Vorjahresmonat betrug, erreichte der Zloty sogar eine Aufwertung von 8,8 %. Demgegenüber wurden die drei skandinavischen Kronen-Währungen geringfügig zum € abgewertet. Die griechische Drachme wurde sogar um 3,2 % schwächer gegenüber dem €. Seit dem 1.1.2001 ist Griechenland 12. Mitglied der europäischen Währungsunion geworden (Kurs: 340,75 Dr. für 1 Euro).

Die Währungen der asiatischen Schiffbauländer wurden gegenüber dem Euro erneut aufgewertet. Im Jahresdurchschnitt ergaben sich Aufwertungsraten von über 20 %. Dadurch wurden zwar die negativen Auswirkungen der Wettbewerbsverzerrungen für die Schiffbauunternehmen innerhalb der Euro-Zone vorübergehend etwas abgemildert, die Differenz zu den koreanischen Preissetzungen konnte aber nicht ausgeglichen werden. Zudem führten die Stabilisierung des € zum Jahresende und gleichzeitige Abschwächungen bei Yen, Won und Taiwan-\$ im Dezember bereits wieder zu geringeren Aufwertungsraten gegenüber dem €.

Beim koreanischen Won setzte sich im Jahresverlauf eine Trendwende durch. Im April hatte die seit 1998 erfolgte Aufwertung des Won ihren Höhepunkt mit einem Kurs von rund 1.110 W/\$ erreicht. Im vierten Quartal des letzten Jahres setzte wieder eine Abwertung ein. Sie führte bis Dezember zu einem Kurs von 1.216 W/\$ und zu einer Wertminderung von 6,5 % gegenüber Dezember 1999. Diese setzte sich inzwischen fort. Die hohe Verschuldung von Banken und Unternehmen (Daewoo, Hyundai) sowie das schwindende Vertrauen ausländischer Investoren dürften ursächlich für die Abschwächung der koreanischen Währung sein. Im Jahres-



setzte sich zwischen Dezember 1999 und Dezember 2000 zu einem Kurs von 1.216 W/\$ und zu einer Wertminderung von 6,5 % gegenüber Dezember 1999. Diese setzte sich inzwischen fort. Die hohe Verschuldung von Banken und Unternehmen (Daewoo, Hyundai) sowie das schwindende Vertrauen ausländischer Investoren dürften ursächlich für die Abschwächung der koreanischen Währung sein. Im Jahres-

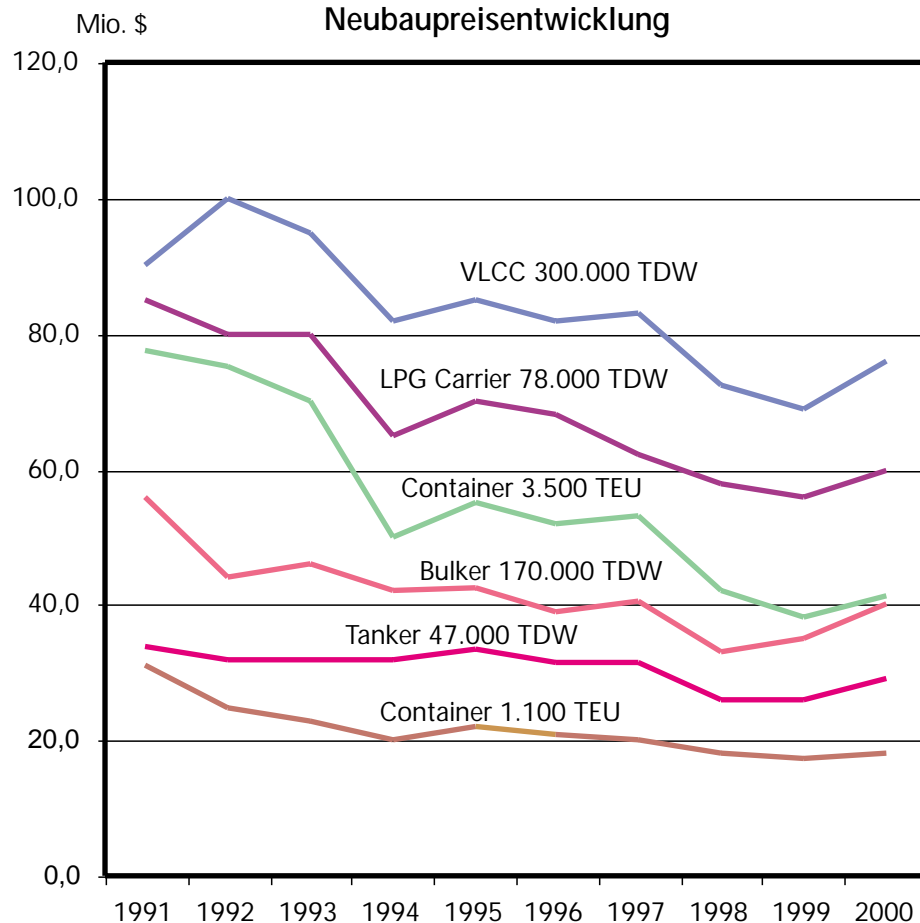
durchschnitt (1.131 W/\$) ergab sich dennoch rechnerisch eine Aufwertung zum \$ um 5,1 %.

Als Folge der schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung in Japan kam es nach Aufwertungen im ersten Halbjahr 2000 zu einer Abwertung des Yen gegenüber dem US-\$ im 4. Quartal 2000 auf 112,23 ¥/\$ im Durchschnitt des Monats Dezember. Damit ergab sich eine Abwertungsrate zur amerikanischen Leitwährung von 8,4 % gegenüber dem Kurs im entsprechenden Vorjahresmonat.

Die Wechselkurse beeinflussen entscheidend die Preisentwicklung im Handelsschiffsneubau. Während im Jahr 2000 zunächst die europäischen Werften von der Abwertung des Euro profitierten, führte die Schwäche des Won in den letzten Monaten des Jahres 2000 und auch Anfang 2001 wieder zu Vorteilen für koreanische Schiffbauunternehmen. Die weitere Entwicklung wird entscheidend vom Verhältnis Won/Yen abhängen, nachdem auch die japanische Währung gegenüber dem \$ abgewertet worden ist.

Die mäßigen Preiserhöhungen auf \$-Basis im Verlauf des Jahres 2000 setzten sich zum Jahresende nicht fort. Sie wurden zum Teil sogar wieder rückgängig gemacht. Auch die Gutachter der EU-Kommission, die im Rahmen ihres Market Monitoring die Preisentwicklung laufend analysierten, konstatierten dies. Danach fiel der bis September auf 106 % angestiege-

Neubaupreisentwicklung



Quelle: Nach Clarkson Research Studies

ne Preisindex für in Korea gebaute Schiffe im Dezember wieder unter 100 %.

Im Jahresvergleich Dezember 1999 / Dezember 2000 schwankten die Preise für die von Clarkson erfassten Schiffstypen beträchtlich, und zwar zwischen -7,0 % für mittelgroße Ro-Ro-Schiffe und +24,2 % für Aframax-Tanker. Eine hohe Preissteigerung wurde für Suezmax-Tanker (22,4 %) ermittelt. Die Preise für VLCC und kleinere Tankertypen lagen um 10 % bis 14,5 % höher als Ende 1999. Dies entspricht eindeutig einer strategischen Preispolitik der koreanischen Werften, in dominierten Segmenten höhere Erlöse zu erreichen.

Deutliche Unterschiede gab es auch bei den Preisen für Massengutschiffe. Während bei Capesize-Schiffen eine Erhöhung um 14,3 % verzeichnet wurde, fielen die Preise für die kleineren Einheiten nach vorübergehend höheren Werten wieder zurück.

Bei den Containerschiffspreisen ergaben sich im vierten Quartal keine Veränderungen mehr. Im Jahresvergleich lagen sie um 17,6 % (400 TEU), 2,9 % (1.100 TEU) bzw. 9,2 % (3.500 TEU) höher.

Trotz der stark gestiegenen Auftragseingänge für Gastanker blieben die Preissteigerungen für diese Schiffe im Jahresvergleich mit 4,5 % (LNG-Tanker) und 7,1 % (LPG-Tanker) gering. Die bis September erreichten etwas höheren LNG-Tanker-Preise konnten sich aufgrund des harten koreanischen Wettbewerbs nicht halten. Die Broker-Firmen Platou und Fearnleys wiesen erheblich niedrigere Preise als Clarkson für LNG-Tanker aus mit dem Hinweis, dass Neubaufträge wegen der niedrigen Preise auch ohne feste Charter vergeben werden.

Der Preiswettbewerb führte bei Ro-Ro-Schiffen (1.200-1.300 Lm) sogar zu einem Preisrückgang um 7,0 % im Vergleich zum Dezember 1999. Für die größeren Einheiten (2.300-2.700 Lm) ergab sich nur ein um 1,5 % höherer Preis.

Insgesamt sind die bisherigen Preisanhebungen angesichts des Rekordniveaus der Nachfrage völlig unzureichend. Das im September 1997 vor der koreanischen Wirtschaftskrise herrschende Preisniveau wurde bei keinem der betrachteten Schiffstypen wieder erreicht. Auch die norwegische Brokerfirma Platou bezeichnete die von ihr registrierten Preiserhöhungen zwischen 6 % und 22 % angesichts der enormen Ordertätigkeit als unerwartet gering. Die in Korea fertiggestellten Überkapazitäten lassen eine Preiserhöhung einfach nicht zu.

Ein Beleg für die unzureichenden Preiserhöhungen ist die Entwicklung der Second-Hand-Preise. Bei Tankern und Containerschiffen, Marktsegmente in denen die koreanischen Werften für Neubauten dominierende Positionen erreicht haben, stiegen die Werte marktentsprechend für gebrauchte Schiffe stärker als die Neubaupreise. Fünf Jahre alte VLCC verteuerten sich binnen Jahresfrist um bis zu 42 %, während die Neubaupreise nur um 10,1 % zulegten. Das Verhältnis Second-Hand-/Neubaupreis erhöhte sich damit auf über 90 %. Dadurch konnten Reeder, die zu Niedrigpreisen bestellte Tanker noch vor ihrer Fertigstellung weiterverkauften, hohe Gewinne erzielen. Hier zeigt sich deutlich der Unterschied von ungestörten (Second-Hand) zu gestörten Märkten (Neubau).

3. Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung

Die Weltschiffbauproduktion des Jahres 2000 hat den höchsten Wert seit den Boomjahren Mitte der 70er Jahre erreicht. Auch in den kommenden beiden Jahren ist aufgrund der vorliegenden Auftragsbestände mit einem ähnlich hohen Produktionsniveau zu rechnen. Dennoch besteht ein weltweiter Kapazitätsüberhang bei den Werften, der in den nächsten Jahren eher noch zunehmen wird. Dies konstatieren die Kapazitätsberechnungen der OECD, die Mitte

des Jahres 2000 vorgelegt worden waren und die damit entsprechende Abschätzungen der Schiffbauverbände Europas, Japans, der USA und Koreas bestätigten.

Insgesamt betragen danach die weltweiten Schiffbaukapazitäten im Jahr 1998 ca. 21,6 Mio. CGT. Bis zum Jahr 2005 erwartet die OECD einen Anstieg um 22,6 % bzw. einen durchschnittlichen Zuwachs von 3 % pro Jahr. Dieser resultiert in erster Linie aus Produktivitätssteigerungen, aber



Containerschiff „Millennium“, 2.990 GT, 366 TEU

auch aus der Errichtung neuer Anlagen, wie z. B. in China.

Damit könnten die Kapazitäten zukünftig den Neubaubedarf für die Welthandelsflotte noch deutlicher übertreffen, als es gegenwärtig bereits der Fall ist. Die OECD hat dazu Ende vergangenen Jahres eine Prognose über die Schiffsneubaunachfrage bis zum Jahr 2010 vorgelegt und damit eine Grundlage für die Diskussion über die Angebots- und Nachfrageentwicklung im Weltschiffbau geschaffen.

Ausgehend von den erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen wurden Volumen und Zusammensetzung des zu erwartenden seewärtigen Welt Handels bis 2005 ermittelt. Die jährliche Entwicklung der Transportmengen wurde wie folgt prognostiziert:

● Öltransporte:	3,0 %
Trockene Massengüter:	2,4 %
Andere Trockengüter:	4,1 %
- davon Container:	6,2 %
<hr/>	
● Gesamt:	3,0 %
LNG Tanker:	5,5 %
LPG Tanker:	3,6 %
Chemikaliertanker:	4,9 %
<hr/>	
● Gesamt:	4,9 %

Diese Entwicklung würde ein durchschnittliches Wachstum der Flottenkapazität (in TDW) von 1,4 % pro Jahr erfordern. Unter weiterer Berücksichtigung des Ersatzbedarfs der Flotte, der Abwrackvolumen und Flottenproduktivität leitete die OECD daraus die Neubaunachfrage für Frachtschiffe (Öl-, Produkten-, Chemikalien- und Gastanker, Massengutschiffe, Containerschiffe, General-Cargo-Schiffe) ab.

Für den Zeitraum 2000-2005 ergab die Prognose einen durchschnittlichen Bedarf von 18,5 Mio. CGT (27,5 Mio. GT) pro Jahr mit einer Schwankungsbreite zwischen 17,2 Mio. CGT in 2002 bis zu 19,9 Mio. CGT in 2004.

Für die Nachfrage in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts wurde eine Trendverlängerung bis 2010 vorgenommen. Für die Jahre 2006-2010 errechnete sich auf diese Weise ein Neubaubedarf von durchschnittlich 18,2 Mio. CGT (25,0 Mio. GT) pro Jahr mit einer Schwankungsbreite zwischen 18,6 Mio. CGT in 2006 und 17,9 Mio. CGT in 2007/2009.

Für den gesamten Prognosezeitraum ergab sich somit ein Neubaubedarf in Höhe von 202 Mio. CGT bzw. 18,4 Mio. CGT pro Jahr.

Zusätzlich hat das OECD-Sekretariat versucht, die Auswirkungen der in der IMO beschlossenen MARPOL-Regeln für die beschleunigte Ausmusterung von Tankern ohne Doppelhüllen zu berücksichtigen. Diese neuen Regeln zur Begrenzung der Lebensdauer von Single-Hull-Tankern führen nicht nur zu insgesamt höheren Abwrackungen, sondern auch zu einer anderen Verteilung über die Jahre. Der Höhepunkt der Abwrackungen wird danach im Jahr 2003 mit 42,5 Mio. TDW (davon 29,0 Mio. TDW an Tankern) zu erwarten sein.

Dies erhöht das prognostizierte Neubauvolumen auf durchschnittlich 18,7 Mio. CGT p.a. (27,0 Mio. GT p.a.). Der Neubaubedarf würde dann seinen Höhepunkt im Jahr 2003 mit 21,7 Mio. CGT erreichen.

Die Tankernachfrage wird zum Ende des Prognosezeitraumes nach weitgehendem Abschluss des Ersatzprozesses deutlich abnehmen. Der Bedarf an Massengutschiffen wird relativ stabil bleiben und zum Ende des Zeitraumes geringfügig ansteigen. Ein steigender Bedarf wird bei Containerschiffen, General-Cargo-Frachtern und vor allem bei Gastankern erwartet.

Insgesamt wird das künftige Neubauvolumen zu rund drei Viertel aus dem Ersatzbedarf und zu rund einem Viertel aus dem Flottenwachstum hervorgehen. In den vergangenen fünf Jahren entfielen rechnerisch auf Wachstum und Ersatz im Durchschnitt jeweils rund 50 % der Neubauproduktion.

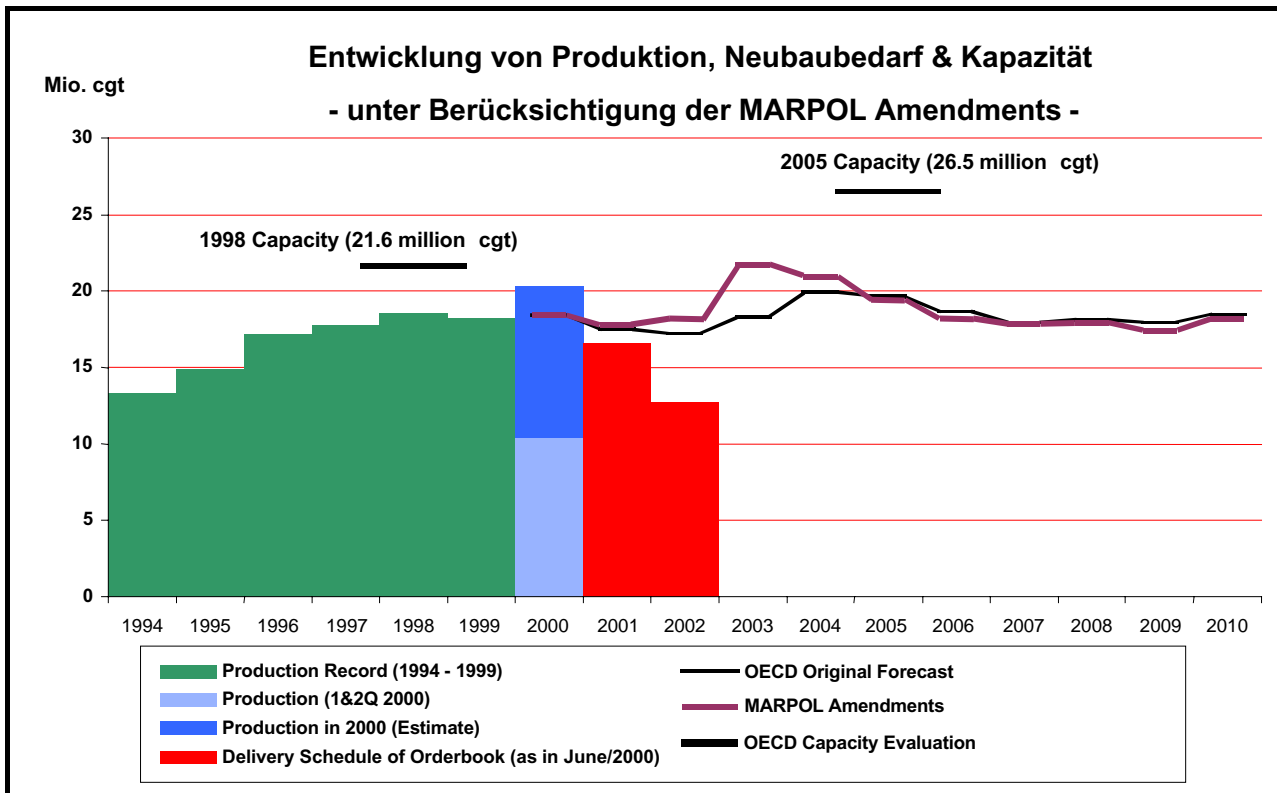
Neubaubedarf 2000 - 2010

	Neubaubedarf 2000 - 2010 in Mio. CGT					
	2000 - 05	p.a.	2006 - 10	p.a.	2000 - 10	p.a.
Tanker (Öl / Ölprodukte)	29,3	4,9	11,1	2,2	40,4	3,7
Massengutfrachter	26,7	4,5	23,2	4,6	49,9	4,5
Containerschiffe	15,2	2,5	14,4	2,9	29,6	2,7
General Cargo Schiffe	12,5	2,1	12,7	2,5	25,2	2,3
LNG Tanker	2,9	0,5	3,0	0,6	5,9	0,5
LPG Tanker	1,8	0,3	2,4	0,5	4,2	0,4
Chemikalientanker	2,2	0,4	1,5	0,3	3,7	0,3
Summe	90,9	15,2	68,5	13,7	159,4	14,5
Andere	25,7	4,3	21,2	4,2	46,9	4,3
Gesamt	116,5	19,4	89,6	17,9	206,1	18,7

Quelle: OECD

Als Schlussfolgerung aus der Prognose stellt das OECD-Sekretariat heraus, dass die gegenwärtig zu beobachtende große Nachfrage im Schiffbau auch z. T. als eine Vorwegnahme künftiger Nachfrage angesehen werden muss, die durch das niedrige Preisniveau und die Bemühungen insbe-

sondere der koreanischen Werften, ihre erweiterten Kapazitäten unter allen Umständen auszulasten, ausgelöst worden ist. Der erwartete Neubaubedarfshöhepunkt kann durch die vorhandenen Schiffbaukapazitäten ohne Probleme vollständig abgedeckt werden.



Quelle: OECD