

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2003

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Nachdem das erste Halbjahr 2003 noch von politischen und ökonomischen Unsicherheiten durch die Risiken des Irak-Krieges und der SARS-Epidemie geprägt war, setzten sich in der zweiten Jahreshälfte wieder stabilere Wachstumstendenzen durch.

Dadurch beschleunigte sich das weltwirtschaftliche Wachstum für das gesamte Jahr auf 3,9 % (2002: 3,0 %). Wichtige Impulse kamen aus Ostasien mit China an der Spitze. Hier betrug das Wachstum 9,1 %. Nach dem Beitritt zur WTO und der Überwindung der SARS-Folgen fand die bevölkerungsreichste Volkswirtschaft zu ihrer Dynamik zurück. Nach der jahrzehntelangen Selbstisolation wurde die Reintegration Chinas in die Weltwirtschaft im Jahr 2003 besonders deutlich. Sein immenser Bedarf an Rohstoffen und die zunehmende Verlagerung von Produktionen aus Industrieländern nach China hat der Weltwirtschaft und dem Welthandel neue Impulse gegeben. Diese Entwicklung wird anhalten. China braucht hohes Wachstum, um die Entwicklung des Binnenlandes fortzusetzen und um die Probleme des Finanz- und Bankensystems kontrolliert überwinden zu können. Allerdings stellen die exorbitanten Volumina an Notleidenden Krediten auch ein großes Risiko dar.

An Fahrt gewonnen hat auch die Wirtschaft der USA (+ 3,1 %). Eine Nachhaltigkeit ist jedoch noch

nicht gesichert, da die Defizite in der amerikanischen Leistungsbilanz (4,9 % des Bruttoinlandsproduktes) und im Haushalt (521 Mrd. \$) Rekorde erreichten und der private Konsum und der Arbeitsmarkt schwach blieben.

Eine wirtschaftliche Erholung setzte auch in Japan (+2,7%) ein, während sich das Wachstum im Euro-Raum mit 0,4 % gegenüber dem Vorjahr kaum verbesserte.

Die insgesamt positive weltwirtschaftliche Entwicklung wurde 2003 wesentlich von einer expansiven Geldpolitik in den wichtigsten Volkswirtschaften unterstützt. Mit anhaltend niedrigen Zinssätzen (Leitzins in den USA 1,0 % und 2,0 % der EZB) und geringen Inflationsraten waren die Investitionsbedingungen äußerst günstig und dürften auch anhalten. Für das Jahr 2004 wird daher ein weiterer Anstieg des weltweiten Wachstums auf über 4 % erwartet.

Überproportional hat sich der Welthandel entwickelt mit einem Anstieg um 4,5 % (2002: 3,1 %). Dieser könnte 2004 auf 6,8 % steigen.

Stark expandierte auch der seewärtige Welthandel. Nach zwei Jahren relativ schwachen Wachstums (+ 1,5 %) erhöhte sich das Transportvolumen im Jahr 2003 um 4,4 % auf über 5,8 Mrd. Tonnen. Unter Einschluss der jeweiligen Transportstrecken ergab sich sogar ein Zuwachs von 5,9 % auf eine Transportleis-

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	1999	2000	2001	2002	2003*	1999	2000	2001	2002	2003*
Rohöl	1.550	1.608	1.592	1.588	1.650	7.980	8.180	8.074	7.848	8.330
Ölprodukte	415	419	425	414	435	2.055	2.085	2.105	2.050	2.155
Eisenerz	411	454	452	484	540	2.317	2.545	2.575	2.731	3.030
Kohle	482	523	565	570	610	2.363	2.509	2.552	2.549	2.700
Getreide	220	230	234	245	240	1.186	1.244	1.322	1.241	1.335
Andere Güter	2.091	2.200	2.245	2.294	2.365	6.089	6.453	6.613	6.798	7.039
Gesamt*	5.169	5.434	5.513	5.595	5.840	21.990	23.016	23.241	23.217	24.589

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2003

tung von 24.589 Mrd. Tonnenmeilen (tm). Dies war die höchste Steigerungsrate seit 1989.

Transporte von Rohöl und Ölprodukten waren mit 10.485 Mrd. tm daran zu rd. 43 % beteiligt. Sie nahmen um 5,9 % zu. Die Rohölproduktion selbst hatte sich nur um knapp 4 % erhöht. Doch eine überproportionale Steigerung in den OPEC-Ländern und die zeitweise Unterbrechung der venezolanischen Ölproduktion führten zu längeren Transportentfernungen und damit zu einer höheren Schiffstransportleistung.

Im Zuwachs übertroffen wurde die Tankschiffahrt im Jahr 2003 durch die trockene Massengutschiffahrt. Angetrieben vom Boom der Stahlindustrie legten Transporte von Eisenerz um 10,9 % und von Kohle um 5,9 % zu auf zusammen 5.730 Mrd. tm. Die Weltstahlproduktion expandierte um 6,6 % auf 962 Mio. Tonnen. Daran hatte China den größten Anteil mit einem Zuwachs um nicht weniger als 21 % auf 220

Mio. t. Der nicht nachlassende Bedarf Chinas an Stahl für die Entwicklung des Landes löste in den ersten Monaten 2004 auf den Rohstoff- und Absatzmärkten für Stahl teilweise krisenhafte Entwicklungen aus.

Einschließlich aller übrigen trockenen Massengüter, wie Getreide, Bauxit und Phosphate, kam die Massengutschiffahrt insgesamt auf eine Transportleistung von 7.429 Mrd. tm, entsprechend einem Anteil von 30 % am seewärtigen Welthandel.

Die Transporte aller übrigen Güter zusammen, wie Chemikalien, Flüssiggas, Container, Fahrzeuge, Stückgut etc., erhöhten sich um 3,6 % auf 6.675 Mrd. tm. Das entsprach aufgrund relativ kürzerer Transportentfernungen in diesem Bereich einem Seetransportanteil von 27 %. Am Transportvolumen hatten diese Güter sogar einen Anteil von 39 %, von denen 13 %-Punkte auf containerisierte Fracht entfielen. Die Containerverkehre wuchsen erneut mit mehr als 10 % am schnellsten.



Containerschiff „E.R. Cuxhaven“, 27.322 GT, 2.500 TEU

Die gute Schifffahrtskonjunktur führte zu steigenden Fracht- und Charraten. Sie erreichten in einzelnen Märkten Rekordhöhen. Extreme Schwankungen gab es in der Tankerfahrt. Der Irak-Krieg und die Unruhen in Venezuela hatten in den ersten Monaten des Jahres zu hohen Raten geführt, die sich jedoch zur Mitte des Jahres beruhigten und sogar durch einen steilen Ratenrückgang abgelöst wurden. In der zweiten Jahreshälfte setzten sich dann die Wachstumstrends durch und lösten einen erneuten Anstieg der Raten zum Teil auf Rekordstände aus. Im Jahresdurchschnitt stiegen die Raten für VLCC (für die Strecke Arabischer Golf nach Ostasien) nach Angaben von Brokern von durchschnittlich 21.660 \$/Tag im Jahr 2002 auf 55.592 \$/Tag und übertrafen zum Jahresende sogar die 100.000 \$-Marke.

Demgegenüber setzte sich in der Massengut-schifffahrt der Mitte 2002 begonnene Aufwärtstrend bei den Raten stetig fort und ging in der zweiten Jahreshälfte 2003 in einen steilen Anstieg über. Capesize-Schiffe (160.000 TDW) erzielten 2003 im Durchschnitt 40.216 \$/Tag in der Pazifikfahrt im Vergleich zu 11.345 \$/Tag im Jahr zuvor. Zum Jahresende erreichten die Raten fast 80.000 \$/Tag.

Ähnlich entwickelten sich die Charraten in der Containerschifffahrt. Nach einem Tiefpunkt Mitte 2002 kletterten die Raten im Verlauf des Jahres 2003 auf neue Höchstwerte. Broker bezifferten die Charter-

Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2002	2003
Rohöltanker	240,2	247,8
Spezialtanker	92,9	98,9
Massengutschiffe	301,5	307,7
Containerschiffe	83,9	90,5
General Cargo Schiffe	73,7	72,3
Andere Frachtschiffe	29,4	29,4
Gesamt	821,6	846,6

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

raten für 3.000 TEU Schiffe im Durchschnitt des Jahres 2003 mit 21.500 \$/Tag gegenüber 11.500 \$/Tag im Vorjahr. Zum Ende des Jahres überschritten sie dann 25.000 \$/Tag.

Dem um fast 6 % gestiegenen Bedarf an Schiffs-transporten stand über alle Transportbereiche ein um 3 % erhöhtes Tonnageangebot von 846,6 Mio. TDW gegenüber. Damit erhöhte sich die Auslastung der Flotte um 2,8 % auf 29.044 Tonnenmeilen pro TDW und erreichte nach zwei rückläufigen Jahren wieder den Wert des Jahres 2000.

Entwicklung der Flottenauslastung

	Flotte Mio. TDW	Tonnenmeilen pro TDW
1999	777,8	28.272
2000	792,4	29.046
2001	812,9	28.590
2002	821,6	28.258
2003	846,6	29.044

Am deutlichsten wuchs die Flotte der Containerschiffe. Ihre Tragfähigkeit erhöhte sich um 7,8 % auf 90,5 Mio. TDW. Seit 1999 hat sich die Containerschiffsflotte bereits um insgesamt 43 % ausgeweitet und macht mittlerweile fast 11 % der weltweiten Flottenkapazität aus. Überproportional expandierte auch die Flotte der Spezialtanker (Gas-, Chemikalien- und Produktentanker), deren Anteil an der Gesamtflotte sich bei einem Zuwachs um 6,5 % auf fast 12 % erhöhte. Mit rund 36 % entfallen die größten Flottenanteile weiterhin auf Massengutschiffe, deren Tonnage um 2,1 % zunahm, gefolgt von Rohöltankern mit 29 % nach einem Zuwachs von 3,2 %.

Wegen der besseren Beschäftigung der Flotte umfassten die wegen fehlender Beschäftigung aufgelegte Tonnage und die für Lagerungszwecke eingesetzten Schiffe Ende 2003 nur noch 1,8 Mio. TDW gegenüber 5,4 Mio. TDW im Jahr zuvor.

Geringer als 2002 waren im Berichtsjahr auch die Abwrackungen. Viele Reeder zögern die Verschrottung eines Schiffes hinaus, solange dieses noch mit hohen Ratenerträgen eingesetzt werden kann. Einschließlich der nur geringen Schiffsverluste ging 2003 mit insgesamt 26,5 Mio. TDW weniger Tonnage aus dem Markt als in 2002 mit 28,1 Mio. TDW. Gegenüber dem Vorjahr erhöht haben sich allerdings die Abwrackungen an Tankern mit 19,7 Mio. TDW gegenüber 17,7 Mio. TDW in 2002. Ursache dürfte die derzeitige Erneuerung der Tankerflotte sein, die

verstärkt wurde. Demgegenüber blieb die Abwrackung von Massengutfrachtern und anderen Schiffen mit 3,7 Mio. TDW bzw. 3,0 Mio. TDW unter den Werten der Vorjahre.

Die Zurückhaltung der Reeder bei Abwrackungen und der gleichzeitig gestiegene Bedarf an Schrott für die boomende Stahlproduktion trieb die Abwrackpreise im Laufe des Jahres rasant in die Höhe. Nachdem sich die Abwrackpreise im Jahr 2002 bereits von 135 \$/LDT auf 185 \$/LDT erhöht hatten, schnellten sie im Verlauf des Jahres 2003 auf über 300 \$/LDT in die Höhe und durchbrachen in den ersten Monaten 2004 in einzelnen Fällen sogar die Marke von 400 \$/LDT.

Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
1999	16,5	10,1	4,2	30,7
2000	13,9	4,9	3,4	22,2
2001	15,5	8,6	3,4	27,7
2002	17,1	6,8	4,1	28,1
2003*	19,7	3,7	3,0	26,5

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2004

Aufgrund seiner höheren Preisangebote löste China mit einem Anteil von fast 40 % Indien als führendes Abwrackland ab, das auf 36 % kam. Stark zurück fiel Bangladesh auf einen Anteil von 18 %.

durch die IMO-Beschlüsse zur vorzeitigen Ausmusterung alter Tanker ohne Doppelhüllen ausgelöst bzw.

Im Hinblick auf die in der IMO beschlossene beschleunigte Ausmusterung von Tankern ohne Doppelhülle wird es in den kommenden Jahren zu hohen Abwrackungen kommen. Die gestiegenen Bestände an Neubaufträgen und die daraus zu erwartende Produktion lassen dennoch in den nächsten Jahren die Welthandelsflotte weiter wachsen.



Ro-Lo-Schiff „Scan Brasil“, 8.830 GT

2. Weltschiffbau

Entgegen den von politischen und wirtschaftlichen Risiken geprägten Erwartungen zu Jahresbeginn erreichte der Weltschiffbau 2003 infolge der positiven Schifffahrtsentwicklungen neue Rekorde. Während die nochmalige Steigerung der Handelsschiffneubauproduktion weitgehend absehbar war, kam die rasanten Entwicklung bei den Auftragseingängen überraschend.

Ursache war zum einen der Ersatzbedarf der Tankschifffahrt aufgrund der in der IMO beschlossenen vorgezogenen Ausmusterung von Tankern ohne Doppelhülle. Ferner führten die boomartigen Entwicklungen in den meisten Schifffahrtsmärkten im Verlauf des Jahres zu extrem ansteigenden Fracht- und Charraten und einem Mangel an Tonnage.

Die Perspektive wieder steigender Preise und günstige Finanzierungsbedingungen durch niedrige Zinsen bildeten zusätzlich Anreize für Neubauinvestitionen. Gewinner waren vor allem die koreanischen Werften, die sich von ihren Konkurrenten in Japan und China deutlich absetzen konnten. Einschließlich Taiwans zogen die vier größten asiatischen Schiffbauländer zu Lasten der europäischen Schiffbauindustrie fast 90 % aller im Weltschiffbau vergebenen Aufträge an sich.

Die Nachfragebelebung in Verbindung mit der Abwertung des US-Dollars, der Leitwährung für Schifffahrt und Schiffbau, und die steigenden Lohn- und Materialkosten bewirkten ab der zweiten Jahreshälfte einen Anstieg der Neubaupreise (in US-\$), nachdem sie bis dahin durch nicht Kosten deckende Preisangebote vor allem koreanischer Werften auf Niedrigstwerte abgesunken waren.

Produktion

Weltweit wurden im Jahr 2003 insgesamt 1.540 Schiffe mit 36,1 Mio. GT, 22,8 Mio. CGT und 53,5 Mio. TDW von den Werften abgeliefert. Auf CGT-

Basis wurde damit nicht nur das Vorjahresergebnis um 6,5 % übertroffen, sondern auch die bisherigen Jahreshöchstwerte während des Tankerbooms Mitte der 70er Jahre. Dabei waren die koreanischen Werften Marktführer mit Ablieferungen von 7,2 Mio. CGT und einem Anteil von 31,4 %. Die japanische Konkurrenz erreichte einen Anteil von 30,2 % mit 6,9 Mio. CGT, dem höchsten Produktionswert seit 1977.

Weiter aufschließen konnten die stark expandierenden chinesischen Schiffbauunternehmen, die mit 2,6 Mio. CGT auf einen Anteil von 11,4 % kamen. China hat sich vorgenommen, bis 2015 zum größten Schiffbauland der Welt heranzuwachsen. Das soll insbesondere durch Großprojekte zum Bau neuer Werftanlagen ermöglicht werden. 2003 wurde mit dem Bau des weltweit größten Werftkomplexes auf der Insel Changxing nahe Shanghai begonnen. Zahlreiche weitere Anlagen sind bei anderen Betrieben der beiden staatlichen Schiffbaukonzerne und auch bei den so genannten lokalen Werften im Bau, die sich zum Teil bereits in Privateigentum befinden, Reedereigruppen angehören, ausländische Kapitalgeber besitzen oder unter dem Einfluss von Provinz- oder Kommunalverwaltungen stehen.

Insgesamt lieferten die asiatischen Schiffbauländer drei Viertel der weltweiten Schiffbauproduktion. 2002 waren es noch knapp 70 % gewesen.

Gegenüber den asiatischen Produzenten fielen die europäischen Schiffbauunternehmen insgesamt weiter zurück. Der Anteil der EU-Länder verringerte sich mit 3,4 Mio. CGT auf einen Anteil von 14,9 %. Führend unter den europäischen Schiffbauländern und weltweit an vierter Position blieb weiterhin Deutschland mit 3,8 % (867.000 CGT) vor Italien mit 2,9 %. (Anmerkung: Die Verbandsstatistik des VSM weist mit 946.000 CGT einen etwas höheren Wert für die deutsche Produktion aus, was im Wesentlichen auf unterschiedliche Periodenzuordnungen zurückzuführen sein dürfte.)

Auch der Anteil der übrigen europäischen Schiffbauländer verringerte sich insgesamt von 8,2 % auf

Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 2003

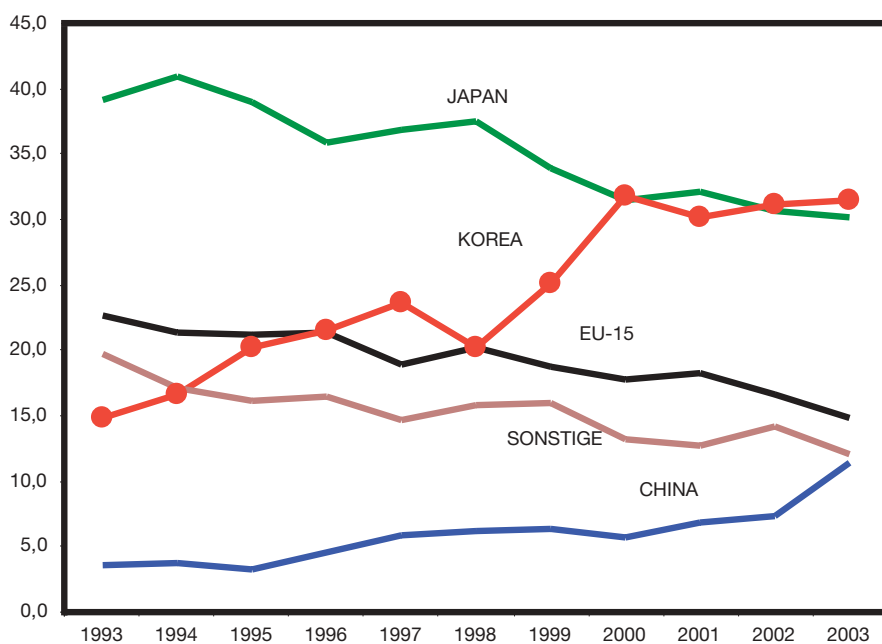
Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	13.683	37,9	1. Südkorea	7.167	31,4
2. Japan	12.688	35,1	2. Japan	6.887	30,2
3. VR China	3.764	10,4	3. VR China	2.604	11,4
4. Deutschland	905	2,5	4. Deutschland	867	3,8
5. Taiwan	698	1,9	5. Italien	664	2,9

6,9 %. Insbesondere der Anteil des hier an der Spitze liegenden polnischen Schiffbaus ging auf 1,6 % zurück, da die finanziellen Probleme der Werften zu Produktions- und Ablieferungsverzögerungen geführt hatten. Es ist zu befürchten, dass die polnische Regierung aus den insolventen Werften mit erheblichem finanziellen Aufwand erneut einen staatlichen Werftkonzern bildet. Wegen des EU-Beitritts Polens am 1.5.2004 wird die EU-Kommission die Einhaltung der EU-Schiffbauregelungen genauestens überprüfen müssen.

5 %. Zusammen erhielten die fünf führenden Reedernationen über 50 % der Ablieferungen (CGT). Auf alle EU-Länder entfielen rund 40 %.

Die Produktionssteigerung gegenüber dem Vorjahr entfiel 2003 fast ausschließlich auf Tanker. Die Ablieferungen von Rohöltankern erhöhten sich von 3,7 Mio. CGT in 2002 auf 4,9 Mio. CGT und ihr Marktanteil von 17 % auf 21 %. Rund 2,9 Mio. CGT oder 60 % davon wurden von koreanischen Werften geliefert. 33 % kamen aus Japan und 6 % aus China. Etwa die Hälfte der Ladekapazität der Tanker entfiel auf 37 fertiggestellte VLCC-Einheiten.

Entwicklung der Marktanteile an den Ablieferungen (CGT) in %



Mehr als verdoppelt haben sich die Ablieferungen der Produktentanker auf 1,3 Mio. CGT. Die Fertigstellungen von Chemikalien- (2,5 Mio. CGT) und Gastankern (1,6 Mio. CGT) erhöhten sich um ca. 50 %. Zusammen ergaben die Spezialtankerablieferungen 5,5 Mio. CGT und einen Anteil von 24 %. Hierzu trugen Koreas Schiffbauer 2,2 Mio. CGT oder 40 % bei. Von der japanischen Konkurrenz kamen rund 32 % und aus China 11 %. EU-Werften waren zusammen mit rund 7 % beteiligt.

Die Lieferungen von Massengutschiffen gingen um rd. ein

Viertel zurück auf 2,8 Mio. CGT und einen Anteil von 12%. Der Anteil der japanischen Werften blieb dominierend mit 67 %. 16 % produzierten Chinas Schiffbau- betriebe und 7 % kamen aus Korea. Dadurch, dass ein relativ geringes Volumen an Neubauten in Fahrt kam, wurde der Mangel an Tonnage im Markt noch verstärkt.

Nach Jahren beständiger Produktionssteigerungen fielen die Lieferungen von Containerschiffen 2003 um 12 % zurück auf 4,4 Mio. CGT und einen Anteil von 19 %. Davon lieferten koreanische Werften 39 %, japanische 21 %, chinesische 13 % und deutsche 10 %. Mit den 174 fertiggestellten Schiffen wurden Stellplatzkapazitäten in Höhe von 594.000 TEU in Fahrt gebracht. Dazu trugen die 40 großen Einheiten mit 5.000 TEU und mehr rund 46 % bei. Demgegenüber entfielen auf die 100 kleineren Schiffe mit weni-

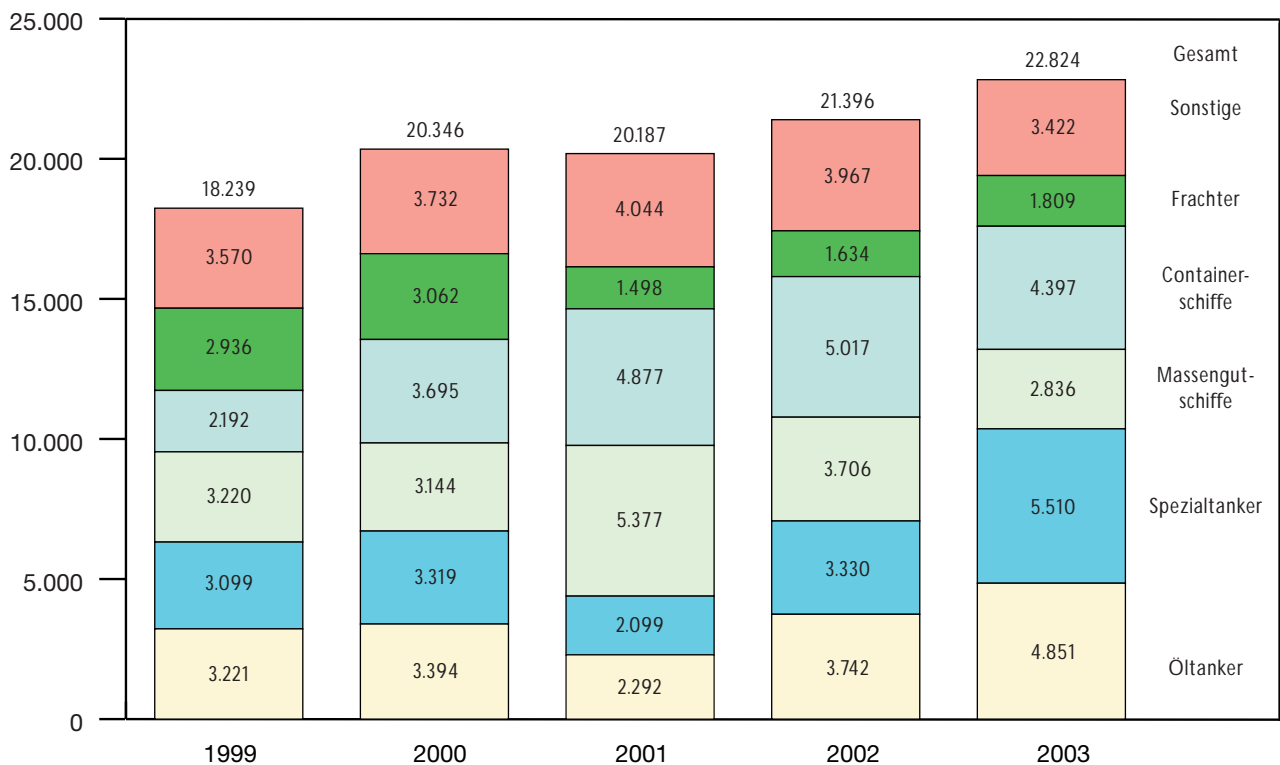
ger als 3.000 TEU nur 29 % der Stellplatzkapazitäten. Die übrigen 34 Schiffe mit 3.000 – 5.000 TEU kamen auf 25 %.

Die Ablieferungen von General-Cargo-, Kühl-, Ro-Ro-Schiffen und anderen Frachtern haben sich gegenüber den beiden Vorjahren leicht erhöht. Zusammen kamen sie auf 1,8 Mio. CGT bzw. 8 % der weltweiten Produktion. In diesem Teilmarkt kamen die Schiffbauunternehmen in Japan auf einen Anteil von 31 % vor China mit 25 % und Deutschland mit 8 %.

Mit knapp 1,9 Mio. CGT blieben die Fertigstellungen von Fähr- und Passagierschiffen 2003 hinter den Ergebnissen der beiden Vorjahre zurück und ergaben insgesamt einen Anteil von 8 %. Führendes Schiffbau- land mit einem Anteil von 26 % war in diesem Sek-

1.000 CGT

Ablieferungen im Weltschiffbau nach Schiffstypen





Kreuzfahrtschiff „Orion“, 3.984 GT, für 140 Passagiere

tor Frankreich vor allem durch die Fertigstellung der „Queen Mary II“, dem mit fast 150.000 GT derzeit größten Passagierschiff der Welt. Mit geringem Abstand folgte Italien mit 25 % vor Finnland mit 16 % und Deutschland mit 12 %.

Die nicht Fracht tragenden Schiffe (Fischereifahrzeuge, Schlepper, Forschungsschiffe, Fahrzeuge für die Offshore-Industrie usw.) blieben mit Ablieferungen von 1,6 Mio. CGT ebenfalls unter dem Vorjahreswert und kamen damit auf einen Anteil von 7 %. Die Produktion in diesem Markt war erneut auf sehr viele Bauländer verteilt. Die höchsten Anteile erreichten Spanien (15 %) und die USA (10 %).

Auftragseingänge

Obwohl die Nachfrage auf den Weltschiffbaumärkten schon seit dem Jahr 2000 sehr lebhaft

war, verdoppelten sich 2003 die Bestellungen im Handelsschiffneubau gegenüber dem Vorjahr. Mit 2.042 geordneten Schiffen und einer Tonnage von rd. 70,0 Mio. GT / 41,7 Mio. CGT bzw. 102,5 Mio. TDW wurde 2003 ein Höchstwert erzielt, der nur noch mit dem Höhepunkt des Tankerbooms im Jahr 1973 vergleichbar ist.

Der Nachfrageboom konzentrierte sich vor allem auf die koreanischen Werften, die mit 18,7 Mio. CGT nicht nur das höchste Ergebnis ihrer Geschichte, sondern auch einen Rekordanteil von 44,8 % im Weltmarkt erzielten. Im Weltschiffbau konnte bisher nur Japan einmal ein derart hohes Auftragsvolumen im Jahr 1973 erreichen. Angesichts kaum realistisch vorhersehbarer steigender Kosten und bis Ende 2006 ausgebuchter Kapazitäten wurden die koreanischen Werften im 4. Quartal vorübergehend etwas zurückhaltender bei der Akquisition.

Mit Aufträgen über 11,8 Mio. CGT ergab sich auch für den japanischen Schiffbau eine extreme Verbesserung um + 57 % gegenüber 2002. Trotzdem blieb der Marktanteil mit 28,2 % deutlich niedriger als in den beiden vorangegangenen Jahren.

Fast verdoppelt haben sich im Vergleich zu 2002 die Auftragseingänge bei den chinesischen Werften, die mit 5,2 Mio. CGT einen Marktanteil von 12,6 % erzielten. Angesichts der von den chinesischen Werften angekündigten und zum Teil bereits begonnenen Kapazitätserweiterungen ist davon auszugehen, dass sie ihre Akquisitionsbemühungen noch weiter verstärken werden, um die Auslastung ihrer Kapazitäten zu sichern.

Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 2003

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	31.598	45,1	1. Südkorea	18.671	44,8
2. Japan	22.599	32,3	2. Japan	11.779	28,2
3. VR China	9.013	12,9	3. VR China	5.235	12,6
4. Taiwan	1.654	2,4	4. Deutschland	1.285	3,1
5. Deutschland	1.507	2,2	5. Taiwan	907	2,2

Dank des zunehmenden Bedarfs auch für Feeder-Containerschiffe konnten die deutschen Schiffbauunternehmen in der zweiten Jahreshälfte noch ein ausreichendes Auftragsvolumen hereinholen, das mit 1,3 Mio. CGT zu einem Marktanteil von 3,1 % führte und die vierte Position in der Rangliste der Schiffbauländer sicherte. Es folgten Taiwan (2,2 %) und Polen (1,2 %) auf den Plätzen 5 und 6. Die Auftragseingänge aller EU-Werften lagen mit 2,7 Mio. CGT (6,5 %) zwar über dem extrem niedrigen Jahresergebnis von 2002, waren aber dennoch niedriger als in den Jahren 2000/2001. Die übrigen europäischen Schiffbauländer erzielten mit 1,8 Mio. CGT ebenfalls ein höheres Auftragsvolumen als im Vorjahr, fielen aber bei den Marktanteilen auf 4,2 % zurück.

Führende Besternationalen waren 2003 Deutschland, Japan und Griechenland, auf die 20 %,

16 % und 10 % der Bestellungen entfielen. Einschließlich dem viertplatzierten China (inkl. Hong Kong) gingen von den Investoren in diesen Länder mehr als 50 % des weltweit vergebenen Auftragsvolumens aus.

Nach sehr verhaltener Bestelltätigkeit im Jahr 2002 standen Containerschiffe 2003 im Mittelpunkt der Neubaunachfrage. Mit 14,5 Mio. CGT erreichte ihr Marktanteil einen neuen historischen Höchststand von 35 %. Mehr als 9,4 Mio. CGT bzw. fast zwei Drittel dieses Marktes zogen die koreanischen Werften an sich. Das Schwergewicht ihrer Aufträge lag bei Post-Panamax-Schiffen mit Stellplatzkapazitäten von 5.000 TEU und mehr, wenngleich die mittelständischen koreanischen Werften auch im Feederbereich

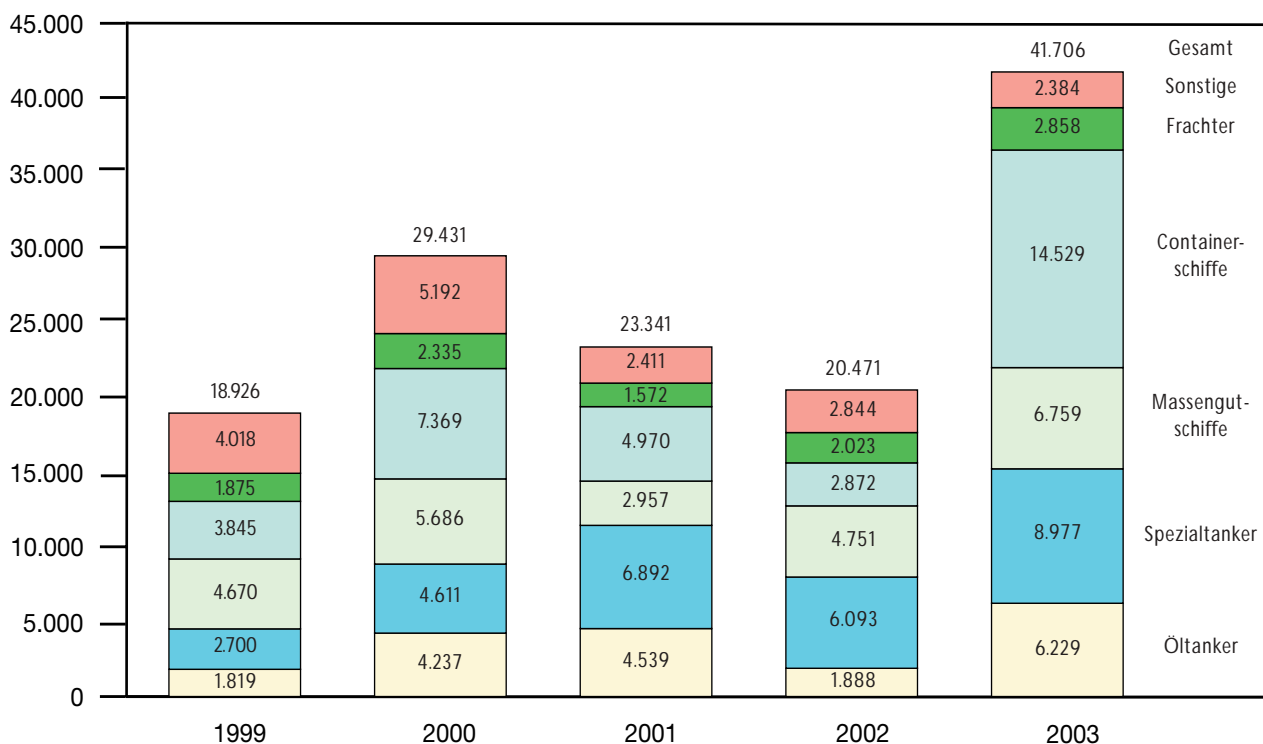
intensiv akquirierten. An zweiter Position lagen Japans Werften mit einem Marktanteil von 14 %, gefolgt von China und Deutschland mit je rund 7 %. Die bei deutschen Werften geordneten Schiffe reichten von 600 TEU bis 3.000 TEU.

Nach ebenfalls geringer Nachfrage im Jahr 2002 zogen die Bestellungen für Rohöltanker wieder auf das Niveau vorangegangener Jahre an. Dazu trugen 46 VLCC-Einheiten bei. Mit 6,2 Mio. CGT erreichten Rohöltanker 2003 einen Anteil von 15 %. Marktführer war erneut Korea mit 57 % vor Japan mit 32 % und China mit 11 %.

Eine vergleichbare Dominanz der koreanischen Industrie besteht auch bei Spezialtankern (Produkten-, Chemikalien- und Gastanker). Von den Aufträgen für fast 9 Mio. CGT (22 % der weltweiten Neubaubestellungen) entfielen 55 % auf Koreas Werften mit großem Abstand gefolgt von Japan und China mit 17 % bzw. 16 %. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Auftragseingänge um rd. 50 % erhöht. Hier wirkte sich vor allem der hohe Ersatzbedarf durch die in der

1.000 CGT

Auftragseingänge im Weltaufschiffbau nach Schiffstypen



IMO beschlossene Ausmusterung veralteter Tanker aus.

Die gute Konjunktur in der Massengutsschifffahrt insbesondere beim Rohstofftransport für die Stahlindustrie ließ auch die Neubaubestellungen deutlich ansteigen. Bestellungen für 6,8 Mio. CGT ergaben allerdings mit 16 % einen geringeren Anteil für dieses Marktsegment als 2002. Hier erhielten japanische Werften mit 69 % die mit Abstand größten Bestellungen. Es folgten die Werften Chinas mit 23 %, Taiwans mit 4 % und Koreas mit 2 %.

Die Nachfrage nach General-Cargo-Schiffen blieb zwar mit 0,9 Mio. CGT auf dem Niveau der beiden Vorjahre, ergab aber nur noch einen Anteil von 2 % an den gesamten Bestellungen. Die meisten Aufträge entfielen in diesem Marktsegment auf Japan (30 %), China (27 %) sowie die Niederlande und

Rumänien mit je 11 %. Die stagnierende Entwicklung dieses Sektors ist in erster Linie auf die konsequente Containerisierung der Stückguttransporte zurückzuführen.

Demgegenüber hat sich der Bedarf an Ro-Ro-Schiffen und Autotransportern im Jahr 2003 verstärkt. Insgesamt wurden Schiffe mit 2 Mio. CGT (2002: 1,1 Mio. CGT) geordert. Dies entsprach einem Anteil von rund 5 % an der Gesamtnachfrage. Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens (58 %) erhielten Japans Werften, 14 % gingen an Polen und je 11 % an Korea und China. Deutsche Werften partizipierten mit 3 %.

Nach den geringen Bestellungen in den beiden Vorjahren belebte sich sowohl bei Fähren- als auch bei Passagierschiffen die Nachfrage etwas. Zusammen ergab sich für diese Teilmärkte allerdings nur ein Auftragsvolumen von 1,1 Mio. CGT (3 %). Marktführer

blieben Italiens Werften mit 27 % vor Deutschland mit 21 % und Finnland mit 15 %.

Einen Einbruch erlebte der Markt für nicht Fracht tragende Schiffe wie Fischereifahrzeuge, Schlepper/Schubboote etc. Sie kamen zusammen nur auf 1,3 Mio. CGT und einen Anteil von weniger als 3 %. Hier machte sich vor allem die geringere Nachfrage der Offshore-Industrie und der von Überkapazitäten geprägten Fischereiwirtschaft bemerkbar.

Auftragsbestände

Da die starke Ordertätigkeit im vergangenen Jahr die Produktion erheblich übertraf, stiegen die Auftragsbestände im Verlauf des Jahres um 44 % an. Ende 2003 befanden sich in den Auftragsbüchern der Werften weltweit 3.675 Neubauten mit 112,2 Mio. GT / 69,8 Mio. CGT / 160,5 Mio. TDW.

Im Jahresvergleich verzeichneten die koreanischen Werften den höchsten Bestandszuwachs um mehr als 11 Mio. CGT auf 26,4 Mio. CGT, entsprechend einem Marktanteil von 37,8 %. Damit verfüg-



Schwertguttransporter „Annette“, 8.383 GT



ten sie Ende 2003 über eine Auftragsreichweite von mehr als 3 1/2 Jahren.

Mit mehr als 10 %-Punkten Abstand folgte Japan mit 19,1 Mio. CGT (+ 6 Mio. CGT) und einem Anteil von 27,3 %. Insbesondere im 4. Quartal konnten die chinesischen Werften weiter zulegen. Ihr Anteil erhöhte sich mit 9,3 Mio. CGT auf nunmehr 13,4 %. Damit lagen sie erstmals vor den Schiffbauunternehmen der EU-Länder, die mit 6 Mio. CGT nur auf 8,5 % kamen. Die deutschen Werften erreichten mit Aufträgen über 1,8 Mio. CGT bzw. 2,5 % die vierte Position unter den führenden Schiffbauländern, gefolgt von Italien mit ebenfalls 2,5 % und Polen mit 2,4 %.

Containerschiffe machten mit 18,6 Mio. CGT rd. 27 % des weltweiten Auftragsbestandes aus und bildeten damit das wichtigste Marktsegment im Weltschiffbau. Die 583 bestellten Vollcontainerschiffe ergaben eine Stellplatzkapazität von 2,4 Mio. TEU, die

37 % der vorhandenen Flotte entspricht. Rund 62 % dieser TEU-Kapazität entfielen auf große Containerschiffe mit 5.000 TEU und mehr. Die für deutsche Werften besonders relevanten Einheiten bis 3.000 TEU kamen demgegenüber auf 16 %.

Dominiert wird der Containerschiffmarkt durch Koreas Schiffbauindustrie. Sie hat rd. 62 % der Aufträge (CGT) an sich gezogen. An der Spitze stand dabei die Hyundai-Werftengruppe. Sie verfügte Ende des Jahres einschließlich ihrer Tochtergesellschaften Samho und Mipo über Aufträge mit mehr als 0,8 Mio. TEU, die einem Drittel des weltweiten Auftragsbestandes (TEU) entsprechen. An zweiter Stelle lag Samsung HI mit 0,4 Mio. TEU (17 %).

Hinter den koreanischen Werften folgten bei Containerschiffen in der Rangfolge der Schiffbauländer mit großem Abstand Japan (12 % auf CGT-Basis), China (8 %) und Deutschland (6 %).

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2003 – in 1.000 CGT

	Korea	Japan	China	Deutschland	Italien	Polen	Kroatien	Taiwan	USA	Rumänien	Spanien	Niederlande	andere	Total
Rohöltanker	5.225	2.918	1.615	-	-	-	102	-	209	-	-	-	156	10.224
Produkt. Tanker	2.607	1.144	1.181	7	7	-	269	-	-	47	20	22	520	5.822
Chemikal. Tanker	2.907	922	724	68	156	114	476	-	-	90	57	-	281	5.795
LNG Tanker	2.865	1.366	285	-	-	-	-	-	-	-	216	3	121	4.856
LPG Tanker	298	392	-	-	14	69	-	-	-	23	-	-	22	817
Massengutschiffe	542	7.372	2.641	-	-	-	-	290	-	75	-	-	504	11.425
Containerschiffe	11.475	2.297	1.439	1065	-	586	-	742	79	64	-	40	864	18.648
Ro-Ro Frachter	219	1.614	270	177	175	443	82	-	32	25	11	2	21	3.072
Andere Frachter	22	499	616	15	-	294	34	-	21	273	-	208	551	2.532
Fährschiffe	35	118	75	36	175	17	65	-	11	-	129	5	320	984
Passagierschiffe	-	288	2	374	1.144	78	-	-	186	-	3	8	605	2.686
NCCV	172	147	479	36	51	103	35	7	297	217	237	226	935	2.943
Total	26.368	19.076	9.327	1.778	1.722	1.705	1.061	1.038	835	672	514	592	4.897	69.807

USA Zahlen zum Teil geschätzt

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Auf der Bestellerseite dominierten Gesellschaften deutscher Nationalität, die Containerschiffe mit 8,6 Mio. CGT in Auftrag gegeben haben (46 % des weltweiten Auftragsbestandes an Containerschiffen), davon 6,3 Mio. CGT in Korea gegenüber 0,7 Mio. CGT bei deutschen Werften.

Einen starken Zuwachs erfuhren die Bestellungen von Massengutschiffen, deren Auftragsbestände in Höhe von 11,4 Mio. CGT einem Anteil von 16 % entsprachen. Der Bedarf richtete sich insbesondere auf die Tonnage so genannter Capesize-Schiffe (größer als 80.000 TDW). Fast zwei Drittel des Auftragsvolumens (7,4 Mio. CGT) wurde von japanischen Werften gehalten. Davon kam die Hälfte mit 3,7 Mio. CGT von japanischen Auftraggebern, die damit für eine Grundauslastung ihrer heimischen Werften sorgten. Ein bedeutender Marktanteil entfiel auch auf die chinesische Schiffbauindustrie, die mit 2,6 Mio. CGT einen Marktanteil von 23 % erzielte.

Auch im Tankermarkt haben sich die Auftragsbestände weiter erhöht. Rohöltanker erreichten 10,2 Mio. CGT bzw. einen Anteil von knapp 15 %. Darunter befanden sich 62 VLCC. Marktführer blieben Koreas Werften mit 5,2 Mio. CGT bzw. 51 %, gefolgt von Japan (29 %) und China (16 %). Wichtigste Auftraggeber waren griechische Reedereien mit Aufträgen über 2,6 Mio. CGT, von denen sie 1,7 Mio. CGT bei koreanischen Werften platzierten.

Spezialtanker für Ölprodukte und Chemikalien kamen insgesamt auf 11,6 Mio. CGT oder 16,6 % des weltweiten Auftragsbestandes. Auch hier waren Koreas Werften führend mit 5,5 Mio. CGT bzw. 47 % vor Japan (18 %), China (16 %) und Kroatien (6 %). Die größten Auftragsvolumina vergaben Besteller griechischer Nationalität mit 1,5 Mio. CGT, von denen 1,2 Mio. CGT an koreanische Werften gingen.

Da die Nachfrage nach Flüssiggastankern ebenfalls im 4. Quartal anzog, erhöhten sich die Auftragsbestände auf 5,7 Mio. CGT, entsprechend einem Weltmarktanteil von 8 %. Davon zogen koreanische Werften 3,2 Mio. CGT oder 56 % des Auftragsvolu-

mens an sich. Die japanische Konkurrenz kam auf 31 %, Chinas Werften auf 5 % und Spaniens Unternehmen auf 4 %. Die größten Auftragsanteile kamen aus Japan und Norwegen mit jeweils rd. 1,3 Mio. CGT.

Auch die Auftragsbestände an Ro-Ro-Schiffen erhöhten sich deutlich, während die Aufträge für General-Cargo-Frachter und andere Frachtschiffe geringer zunahmen. Zusammen kamen diese Frachter auf 5,6 Mio. CGT und blieben damit wie 2002 bei einem Anteil von 8 %. Führend waren hier weiterhin die japanischen Produzenten mit 2,1 Mio. CGT bzw. 38 % (insbesondere Ro-Ro-Schiffe), gefolgt von China (16 %) und Polen (13 %).

Auf der Nachfrageseite lagen in diesen Märkten mit 1,7 Mio. CGT ebenfalls die japanischen Reeder mit ihren umfangreichen Bestellungen für Ro-Ro-Schiffe an erster Stelle (31 %). Deutsche und norwegische Investoren folgten mit jeweils knapp 10 %.

Etwas verringert hat sich das Auftragsvolumen an Fähr- und Passagierschiffen, die mit 3,7 Mio. CGT nur noch auf einen Anteil von rund 5 % kamen. Die überwiegend staatlichen Werften Italiens sind hier weiterhin vorn. Sie erreichten einen Anteil von 36 % und lagen damit deutlich vor Finnland (16 %) und Deutschland (12 %). Der italienische Werftkonzern profitierte vor allem von den Kreuzfahrtschiffen der Carnival-Gruppe. Insgesamt haben US-amerikanische Reedereien weltweit Passagierschiffe mit 1,5 Mio. CGT bestellt.

Zurückgegangen ist 2003 das Auftragsvolumen an nicht Fracht tragenden Schiffen. Mit 2,9 Mio. CGT fiel der Anteil auf 4 %. Chinas Werften hielten davon 16 % und die der USA 10 %. Eine Belebung ergab sich im 4. Quartal durch zahlreiche neue Aufträge für Schiffe der Offshore-Industrie.

Währungs- und Neubaupreisentwicklungen

Die Entwicklungen der Währungsrelationen hatten auch im Jahr 2003 einen großen Einfluss auf die



Containerschiff „Olga Mærsk“, 34.202 GT, 3.020 TEU

Ordertätigkeit der Schifffahrtsgesellschaften und den Wettbewerb zwischen den Schiffbauländern. Aufgrund seiner Bedeutung als Leitwährung für Schiffbau und Schifffahrt stand die Abwertung des US-Dollars, die bereits im Frühjahr 2002 eingesetzt hatte, weiterhin im Mittelpunkt. Als Hauptursache für die Schwäche des Dollars gelten die hohen Defizite der amerikanischen Leistungsbilanz und des Regierungshaushalts. Die nur langsame konjunkturelle Erholung brachte noch keine entlastenden Impulse für den Dollar.

Am stärksten wurde die amerikanische Währung gegenüber dem Euro abgewertet. Mit dem Monats-

durchschnittskurs im Dezember von 1,2286 \$/€ ergab sich gegenüber dem Dezember-Kurs 2002 eine Abwertung von rund 17,1 %. Im Jahresdurchschnitt wurde der \$ um 16,4 % niedriger bewertet als 2002, nachdem er 2002 bereits 5,3 % an Wert eingebüßt hatte.

Gegenüber dem japanischen Yen verlor der \$ im Jahresmittel nur 7,2 % an Wert und von Dezember 2002 bis Dezember 2003 11,6 %. Deutlich geringer war der Wertverlust gegenüber dem koreanischen Won mit 4,7 % auf Jahresbasis und nur 0,8 % per Dezember. Die deutlichen Unterschiede zur Euro/Dollar-Entwicklung waren vor allem eine Folge der

massiven Devisenmarktinterventionen durch die Notenbanken bzw. Regierungen Japans und Koreas. Sie verhinderten stärkere Aufwertungen ihrer Währungen, um ihre Exportindustrien zu schützen. Gegenüber dem Euro wurde der Yen um 9,9 % auf Jahresbasis und um 6,2 % per Dezember abgewertet.

Der Won war bereits im September 2003 von den Aufwertungen des € und auch des Yen „abgekoppelt“ worden. Dadurch erhielten die koreanischen Werften einen erheblichen Währungsvorteil gegenüber der japanischen und vor allem der europäischen Konkurrenz, der zu ihren hohen Auftragseingängen beitrug. Zum Euro verlor der Won im Jahresdurchschnitt 12,7 % und im Dezember sogar 16,5 % gegenüber dem Vorjahresmonat an Wert.

Währungsvorteile gegenüber den Schiffbauunternehmen in den Euro-Ländern ergaben sich auch für die polnischen Werften, da der \$ gegenüber dem Zloty im Jahresvergleich nur 4,7 % und per Dezember 3,1 % an Wert verlor. Zum Euro wurde die polnische Währung im Jahresdurchschnitt um 12,3 % und per Dezember um 14,5 % abgewertet.

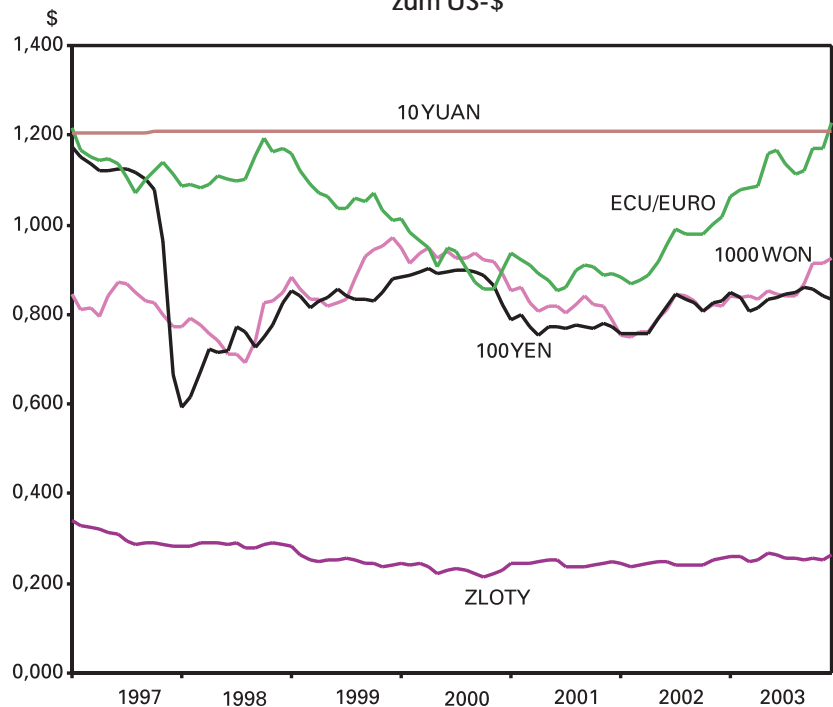
Die unveränderte Kopplung des Yuan an den \$ brachte den chinesischen Werften die größten Währungsvorteile, da sich die \$/Yuan-Relation nicht veränderte. Die chinesische Regierung lehnt trotz zunehmenden Drängens aus dem Ausland weiterhin eine Freigabe oder Aufwertung ihrer Währung ab. Sie deutete jedoch eine mögliche Erweiterung der Schwankungsbreite und andere kleine Liberalisierungsschritte an, ohne allerdings dafür einen Zeitplan zu nennen. Die Abwertung gegenüber dem Euro betrug 2003 ähnlich wie beim \$ 16,3 % bzw. 17,0 % im Dezember.

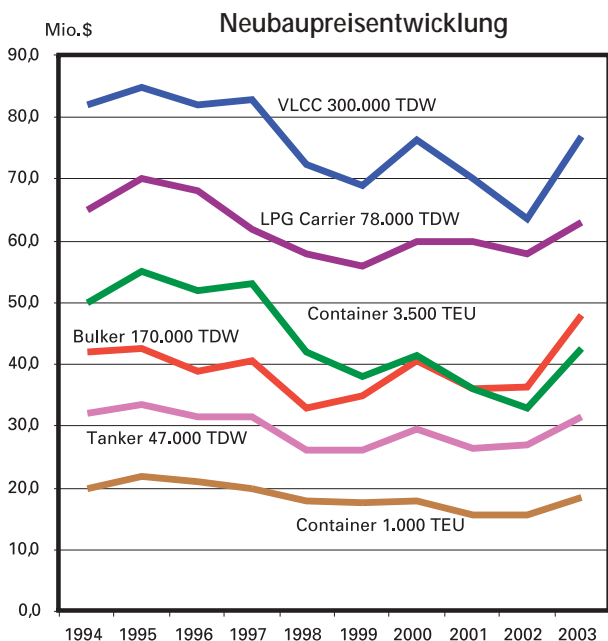
Der Euro-Kurs blieb auch gegenüber anderen europäischen

Währungen stark. Im Jahr 2003 wurden insbesondere das britische Pfund und die norwegische Krone erheblich abgewertet um 9,1 % und 6,2 % bzw. per Dezember um 8,5 % und 11,5 %. Die Kurse der Kronenwährungen Dänemarks und Schwedens zum Euro blieben demgegenüber fast unverändert.

Die boomende Neubaunachfrage und die anhaltende Schwäche des US-\$ verbunden mit Kostensteigerungen insbesondere im Stahlbereich trugen dazu bei, dass sich die Preiserhöhungen im 4. Quartal 2003 beschleunigten und auch in den ersten Monaten 2004 weiter fortsetzten. Im Verlauf des Jahres 2003 kam es bei fast allen Standardschiffstypen zu Preiserhöhungen, die auf Jahresbasis und in Dollar zwischen 13 und 35 % lagen. Ausnahmen bildeten LNG- und LPG-Tanker sowie größere Ro-Ro-Schiffe, bei denen sich von Dezember 2002 bis Dezember 2003 Preissteigerungen von 3,3 %, 8,6 % bzw. 6,5 % ergaben.

Entwicklung von ECU/EURO, YEN, WON, SLOTY, YUAN zum US-\$





Preise für 1997 gebaute Einheiten Ende 2003 mit 31/32 Mio. \$ die Neubaupreise Ende 2003 von 27 Mio. \$.

Bei Tankern ergaben sich die höchsten Preissteigerungen für VLCC-Einheiten, die sich um 21 % verteuerten von 63,5 Mio. \$ auf 77 Mio. \$. Drei Jahre alte Schiffe stiegen im Preis von 60/62 Mio. \$ auf 75 Mio. \$.

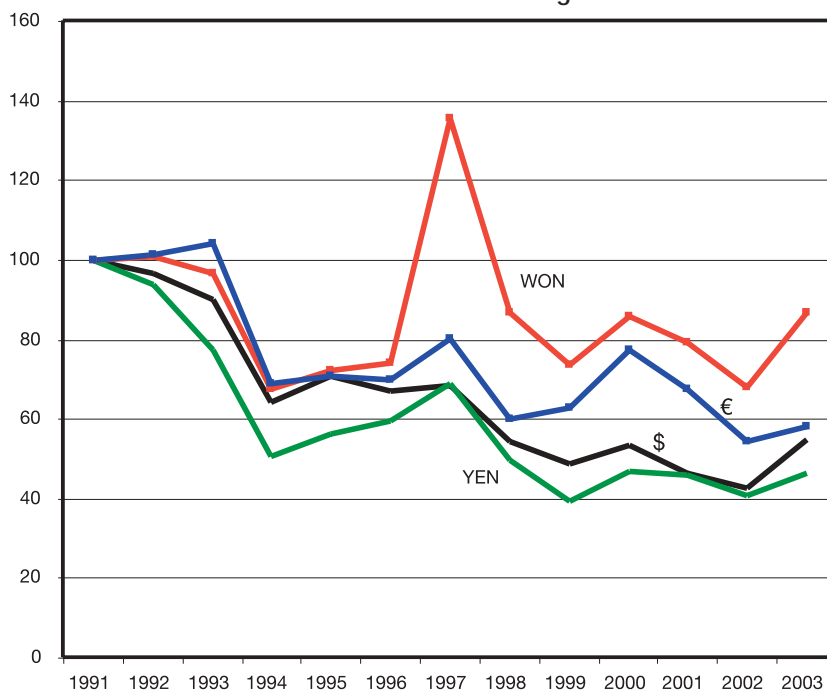
Die Preissteigerungen bei Containerschiffen variierten auf \$-Basis zwischen 13 % bei 2.000 TEU-Schiffen bis zu 34 % bei Feeder-Schiffen mit 725 TEU.

Das Ausmaß der Preissteigerungen auf Dollarbasis ist durch die Entwicklung der Währungsrelationen zu relativieren. Wie die Index-Graphik am Beispiel des 3.500 TEU Containerschiffes zeigt, das sich auf Dollarbasis 2003 um 28,8 % verteuerte, haben sich die Won-Erlöse für die koreanischen Werften auf einem

Mit der Erhöhung der Neubaupreise einher ging der Anstieg der Secondhand-Preise. Resale-Verträge für gerade abgelieferte oder kurz vor der Fertigstellung stehende Neubauten konnten dadurch für die Verkäufer hohe Gewinne gegenüber den ursprünglich gezahlten Preisen erzielen.

Deutliche Preissteigerungen verzeichneten große Massengutschiffe, so genannte Capesize-Frachter, die vor allem vom Tonnagebedarf für Erz- und Kohletransporte profitierten. Die Preise stiegen um 32 % von 36,3 Mio. \$ im Dezember 2002 auf 48 Mio. \$ Ende 2003. Auch im Secondhand-Markt erhöhten sich die Preise drastisch. Ein 1995 gebauter Capesize-Bulker verteuerte sich im gleichen Zeitraum von 24 Mio. \$ auf 36/37 Mio. \$. Bei Panamax-Schiffen übertrafen sogar die Secondhand-

Indexentwicklung der Neubaupreise (per Jahresende / 1991 = 100) für 3.500 TEU Containerschiffe in nationalen Währungen



hohen Niveau gehalten und stiegen 2003 um 27,7 % deutlich an. Die Preissteigerungen auf Yen- und Euro-Basis fielen mit 13,8 % und 6,7 % demgegenüber wesentlich geringer aus.

Die hier nicht dargestellte Entwicklung auf Yuan-Basis führte aufgrund der Kopplung der chinesischen Währung an den \$ zu einem parallelen Verlauf zur \$-Entwicklung.

Mit den Erhöhungen wurden die extremen Niedrigpreise der Vorjahre zwar überwunden, aber die vor Beginn der Preiseinbrüche Mitte 1997 vorhandenen Niveaus konnten bis Jahresende noch nicht bei allen Schiffstypen wieder erreicht und schon gar nicht die

zwischenzeitlichen Kostensteigerungen aufgefangen werden.

Kapazitäten und Nachfrage

Eine der Schlüsselfragen für die Entwicklung des Weltschiffbaumarktes ist die zukünftige Relation zwischen den weltweiten Schiffsneubaukapazitäten der Werften und dem Neubaubedarf der Schifffahrt. Die in den vergangenen beiden Jahrzehnten insbesondere in Korea aufgebauten Überkapazitäten und das aggressive Akquisitionsverhalten zur Beschaffung von Beschäftigung für diese Anlagen hatten zu einem ruinösen Preisverfall geführt und ein Gleichgewicht



Club-Kreuzfahrtschiff „AIDAaura“, 42.289 GT für 1.582 Passagiere

zwischen Angebot und Nachfrage verhindert. Der jetzt in China stattfindende Kapazitätsausbau lässt befürchten, dass diese Situation anhält, sich möglicherweise sogar verschärft.

Das Sekretariat der OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau hat nach einer Kapazitätserhebung des Jahres 2003 die Kapazitäten für den Handelsschiffneubau für den Zeitraum 2002 bis 2007 neu berechnet. Es hat auch eine Prognose des Neubaubedarfs bis zum Jahr 2015 erstellt.

Danach wird sich die weltweite Neubaukapazität von 24,4 Mio. CGT im Jahr 2002 um 14,2 % (bzw. 2,7 % p.a.) auf 27,9 Mio. CGT im Jahr 2007 erhöhen. Der stärkste Kapazitätswachstum wird sich dabei für die fernöstlichen Schiffbauländer ergeben. In China findet das mit Abstand rasanteste Wachstum statt. Von 1,8 Mio. CGT im Jahr 2002 werden sich die dortigen Kapazitäten innerhalb von fünf Jahren um 52 % auf 2,7 Mio. CGT erhöhen. Diese Einschätzung ist angesichts der von den chinesischen Werften angekündigten und vielfach bereits begonnenen Neu- und Ausbauprojekte sogar eher zu niedrig,

18 % auf 8,2 Mio. CGT erwartet wird. Absolut wird der koreanische Schiffbau mit einem Zuwachs um 1,2 Mio. CGT - wie in den vergangenen Jahren - dabei sogar den größten Anteil zum Anstieg der weltweiten Überkapazitäten beitragen.

Damit wird Korea erstmals auch die japanischen Werften übertreffen. Die OECD geht davon aus, dass die Kapazitäten der japanischen Schiffbauunternehmen um rund 8 % von 7,4 Mio. CGT auf 8,0 Mio. CGT ansteigen.

Für die Schiffbaubetriebe in der EU (ohne Beitrittsländer vom 1.5.2004) wird ein Kapazitätswachstum um rund 9 % auf 4,7 Mio. CGT erwartet. Dieser wird insbesondere auf Produktivitätsfortschritte in Deutschland, Italien, Finnland und den Niederlanden zurückgeführt sowie auf die bevorstehende Aufhebung der Produktionsbeschränkungen für die ost-deutschen Werften.

Den übrigen europäischen Ländern wird ein Kapazitätswachstum von rund 8 % auf 2,3 Mio. CGT und allen anderen Schiffbauländern von 10 % auf 1,9 Mio. CGT prognostiziert.

Kapazitätsentwicklung 2002 bis 2007

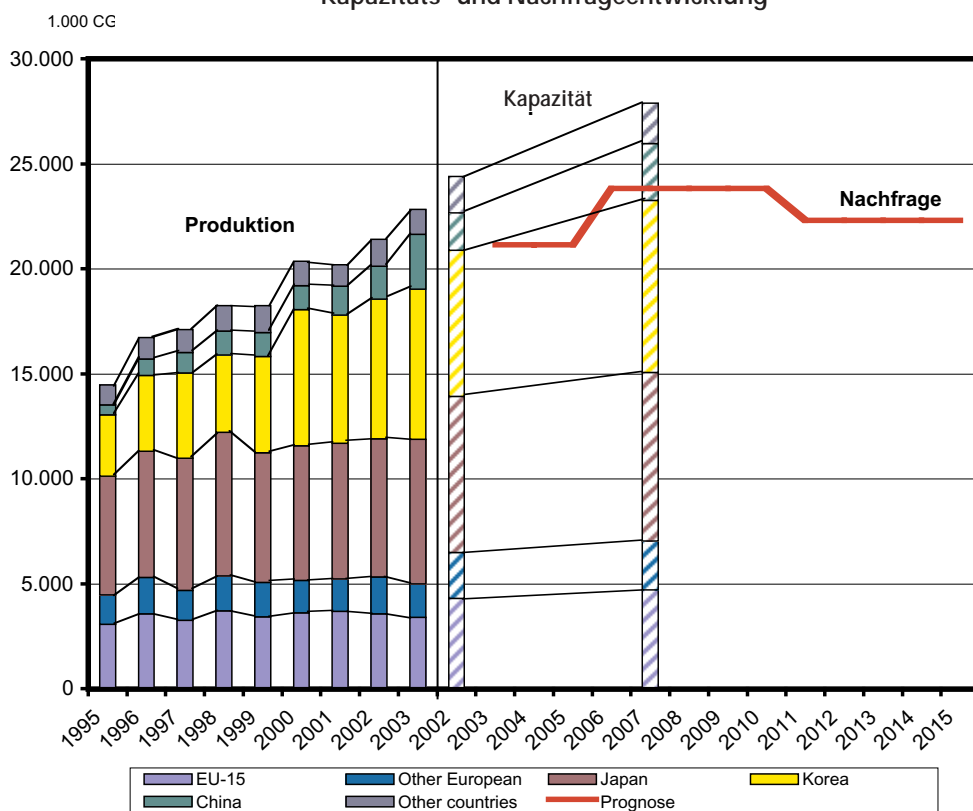
Bauland	Produktion 2002		Kapazität 2002		Kapazität 2007		Veränderung 2002/2007	
	1000 CGT	%	1000 CGT	%	1000 CGT	%	%	1000 CGT
EU -15	3.571	16,7	4.311	17,7	4.693	16,8	8,9	382
Sonstiges Europa	1.756	8,3	2.164	8,9	2.341	8,4	8,2	177
Japan	6.570	30,7	7.442	30,5	8.014	28,7	7,7	572
Korea	6.650	31,1	6.958	28,5	8.199	29,4	17,8	1.241
China	1.561	7,3	1.786	7,3	2.715	9,7	52,0	929
Übrige Welt	1.289	6,1	1.743	7,2	1.913	7,0	9,8	170
Welt total	21.396	100,0	24.403	100,0	27.876	100,0	14,2	3.473

zumal die Produktion im Jahr 2003 bereits bei 2,6 Mio. CGT gelegen hat.

Unverändert expandieren auch die Kapazitäten der koreanischen Werften, für die ein Anstieg um rd.

Für die Neubaubedarfsprognose wurde auf Basis des erwarteten weltwirtschaftlichen Wachstums und der Gütertransportnachfrage der Flottenbedarf, unterteilt nach Schiffstypen und -größen, ermittelt. Daraus leitete die OECD unter Berücksichtigung der

Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung



Auftraggeber, deren Entscheidungen für einen Ersatzzeitpunkt auf verschiedenen weiteren Einflüssen basieren, wird jedoch zu einer stärkeren Verteilung des Ersatzbedarfs führen. Das zeigen bereits die derzeitigen hohen Auftragsbestände, die auf eine zumindest teilweise Vorwegnahme des notwendigen Tonnageersatzes hindeuten. Auch die unterschiedliche Anwendung der Ausnahmeregelungen wird zu einer gleichmäßigeren Verteilung der zukünftigen Nachfrage vor und nach dem Jahr 2010 führen.

Die Prognose der OECD kann daher nur Größenordnungen der zukünftigen Nachfrage

vermitteln, zumal auch weitere Annahmen die Aussagekraft der Ergebnisse einschränken.

Altersstruktur der Flotte und des voraussichtlichen Ersatzprozesses den zukünftigen Neubaubedarf ab. Dabei wurden die Auswirkungen der von der IMO beschlossenen MARPOL-Änderungen für ein vorgezogenes Ausphasen von Einhüllentankern auf den Ersatzbedarf besonders berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden die in den IMO-Beschlüssen vorgesehenen Ausnahmen für ein Weiterbetreiben von Tankern über die jeweiligen Endtermine der Stilllegung hinaus.

Durch die beschlossenen MARPOL-Änderungen kommt es zu einem erheblichen Vorziehen der notwendigen Tankerausmusterungen. Sie könnten rechnerisch in den Spitzenjahren im Jahr 2010 einen Neubaubedarf von 40,9 Mio. CGT und im Jahr 2005 von 23,6 Mio. CGT verursachen. Das Bestellverhalten der

Neubaubedarf bis 2015 in Mio. CGT pro Jahr

	2003-05	2006-10	2011-15
Öl-/Chem./Prod.-Tanker	7,7	6,2	1,7
Massengutschiffe	4,5	5,1	5,5
Containerschiffe	2,4	3,7	4,9
General-Cargo-Schiffe	1,5	2,9	2,9
LNG-Tanker	0,4	0,7	1,1
LPG-Tanker	0,2	0,5	0,5
Andere	4,5	5,0	5,7
Gesamt	21,1	24,1	22,3

Im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2005 beträgt demnach der Neubaubedarf 21,1 Mio. CGT pro Jahr. Für die Periode 2006 bis 2010 beträgt er aufgrund des Ausmusterungstermins 2010 durchschnittlich 24,1 Mio. CGT pro Jahr. Für den anschließenden 5-Jahreszeitraum wird wieder ein niedrigerer Bedarf von 22,3 Mio. CGT vorhergesagt.

Während die Nachfrage nach Tankern zu rd. 72 % aus dem Ersatzprozess resultiert, ist dies bei den anderen Schiffstypen nur zu 41 % der Fall. Insbesondere bei Containerschiffen und LNG-Tankern wird mit einer durch Wachstum gesteigerten Nachfrage im Zeitraum 2011/2015 gerechnet.

Gegenüber der Produktion des Jahres 2002 ergibt sich damit eine rechnerische Überkapazität von rd. 14 %, die sich bis 2007 auf ca. 16 % erhöhen wird.

Mit dem von der OECD erwarteten Kapazitätswachstums bis zum Jahr 2007 ist die gelegentlich von Reedern und Schiffsmaklern vorgetragene Befürchtung, die Kapazitäten würden für den Ersatzbedarf der Welthandelsflotte nicht ausreichen, widerlegt. Auch die durch vorzeitige Ausmusterungen veralteter Einhüllentanker entstehenden Bedarfsspitzen sind mit den vorhandenen Kapazitäten zu bewältigen. Zu befürchten ist jedoch, dass die Neubaupreise durch die Überkapazitäten weiter unter Druck stehen werden.



Offshore-Versorger (AHTS) „Mærsk Achiever“, 6.536 GT