

## IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2006

### 1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Die erneute Beschleunigung des Wachstums in Weltwirtschaft und Welthandel führte 2006 auch im Seetransport zu hohen Zuwachsraten und neuen Rekordergebnissen bei den Verkehrsleistungen. Die rasante Wirtschaftsentwicklung der vergangenen Jahre wäre ohne die Welthandelsflotte mit ihren flexiblen und leistungsfähigen Schiffen nicht denkbar gewesen. Das Verkehrsmittel Schiff ist bei zunehmender internationaler Arbeitsteilung für den Güteraustausch unabdingbar. Angesichts des immer stärker wachsenden Welthandels erkennen immer mehr Regierungen die Notwendigkeit, über eine eigene Flotte zu verfügen. Die Verlagerung und Entstehung neuer wirtschaftlicher Zentren verstärken nicht nur bestehende Verkehrsströme, sondern lassen neue Handelsbeziehungen entstehen, die ebenfalls den Bedarf an Schiffstonnage erhöhen.

an. Nach Schätzungen der Maklerfirma Platou wurden rund 40 % des Seetransportanstiegs durch das Wirtschaftswachstum Chinas ausgelöst. In der letzten Dekade verzeichnete der Seeverkehr damit ein durchschnittliches Wachstum von 3,9 % pro Jahr.

Unterdurchschnittlich entwickelten sich die Transporte von Rohöl und Ölprodukten mit Steigerungsraten von 3 % bzw. 5 %. Als Ursachen gelten der geringere Ölverbrauchsanstieg von knapp 1 % und Engpässe bei den Raffineriekapazitäten. Die Beförderung von Rohöl machte 31 %, die von Ölprodukten 9 % der gesamten Verkehrsleistung aus.

Unvermindert stark fiel das Wachstum der Massenguttransporte aus. Angetrieben durch den weltweiten Boom in der Stahlindustrie, der ein Wachstum von 9 % in der Stahlproduktion auslöste, stiegen die Eisenerztransporte um 11 %. Durch die in der Stahl-

#### Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	2002	2003	2004	2005	2006*	2002	2003	2004	2005	2006*
Rohöl	1.588	1.673	1.754	1.784	1.814	7.848	8.390	8.795	9.239	9.516
Ölprodukte	414	440	461	495	517	2.050	2.190	2.305	2.510	2.635
Eisenerz	484	524	589	652	711	2.731	3.035	3.444	3.711	4.120
Kohle	570	619	664	710	755	2.549	2.810	2.960	3.124	3.372
Getreide	245	240	236	251	262	1.241	1.273	1.350	1.385	1.436
Andere Güter	2.519	2.637	2.789	2.770	2.924	7.753	8.156	8.720	9.125	9.608
<b>Gesamt</b>	<b>5.820</b>	<b>6.133</b>	<b>6.493</b>	<b>6.662</b>	<b>6.982</b>	<b>24.172</b>	<b>25.854</b>	<b>27.574</b>	<b>29.094</b>	<b>30.686</b>

\* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2006

Nachdem der Zuwachs des weltweit transportierten Frachtvolumens im Jahr 2005 mit 2,6 % deutlich niedriger ausgefallen war als im Boomjahr 2004, beschleunigte sich das Wachstum 2006 wieder auf 4,8 %. Mit nunmehr 6,9 Mrd. Tonnen hat sich das seewärtige Handelsvolumen gegenüber Ende der 80er-Jahre verdoppelt. Da sich die durchschnittlichen Transportentfernungen 2006 erhöhten, stieg die Transportleistung sogar um 5,5 % auf 30.686 Mrd. Tonnenmeilen (tm)

produktion benötigte Koks-kohle nahmen auch die Kohletransporte um 8 % zu. Eisenerz- und Kohletransporte ergaben zusammen einen Anteil von 24 % der gesamten Transportleistungen.

Bei den Getreidetransporten kam es auch 2006 wieder zu erheblichen Verschiebungen der Verkehrsströme durch unterschiedliche Ernteerfolge und Bedarfsveränderungen. Die verschifftete Tonnage nahm

zwar um 4,4 % zu, die geringeren Transportentfernungen führten jedoch bei der Verkehrsleistung lediglich zu einem Zuwachs von 3,7 %.

Die übrigen Transporte (einschließlich sonstiger Massengutschiffahrt für Bauxit und Phosphate sowie Containerverkehre, Ro-Ro- und Fahrzeugtransporte und Flüssiggasverschiffungen) ergaben eine Leistung von 9.608 Mrd. tm. Sie lagen damit um 5,3 % über dem Vorjahr. Ihr Anteil am gesamten Verkehr betrug wie bei den Rohöltransporten 31 %.

Die weiter gestiegene Transportnachfrage ergab gute Voraussetzungen für die stabile Ertragsentwicklung in der Schifffahrt. Wenngleich die Höchstwerte der Fracht- und Charraten, die zeitweise in den Vorjahren verzeichnet wurden, nicht mehr erreicht wurden, blieb das Ertragsniveau im langfristigen Durchschnitt durchaus befriedigend.

Unterschiedliche Trends ergaben sich in den Teilmärkten und bei den Schiffsgrößen. Die Frachtraten

für Tanker zeigten erneut größere Schwankungen im Jahresverlauf mit Spitzenwerten zur Jahresmitte. Im Jahresdurchschnitt erzielten sehr große Rohöltanker (VLCC) höhere Raten als 2005, während diese für kleinere Einheiten zum Teil deutlich unter dem Vorjahr lagen. Bei den Massengutschiffen hingegen kam es nach schwächerer Entwicklung in den ersten Monaten zu einer rasanten Aufwärtsentwicklung der Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte. Im Jahresdurchschnitt lagen die Raten für kleinere Einheiten über dem Vorjahresstand, während die größeren Schiffe geringere Raten erzielten. In der Containerschiffahrt wurde nach einer Stabilisierung der Charraten im ersten Halbjahr ein einheitlicher Abwärtstrend in der zweiten Jahreshälfte verzeichnet, der alle Schiffsgrößen erfasste und im Jahresdurchschnitt zu deutlich niedrigeren Rateniveaus führte als im Rekordjahr 2005.

Anzeichen für die wirtschaftlich positive Schifffahrtentwicklung gingen auch von der Entwicklung der Preise für gebrauchte Schiffe aus. Nach Angaben von Clarkson Research übertrafen die Preise für fünf Jahre



Containerschiff „Stadt Papenburg“, 18.000 GT, 1706 TEU

alte Massengutschiffe Ende 2006 die aktuellen Neubaupreise um bis zu 19 %. Bei Tankern lagen sie ebenfalls höher oder nur wenig unter den Neubaupreisen.

Aufgrund der günstigen Ertragssituation ließen sich einige Reeder und Eigner dazu verleiten, ihre Schiffe so lange wie möglich in Fahrt zu halten und notwendige Wartungen und Reparaturen zu verschieben.

Trotz hoher Preise verharnte auch die Abwrackung veralteter Tonnage von über 400 \$/ldt auf niedrigem Niveau. Da bereits in den beiden Vorjahren aufgrund der guten Schifffahrtskonjunktur relativ wenig abgewrackt wurde, blieb das Durch-

#### Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
2002	17,4	7,6	4,3	29,2
2003	19,9	4,5	3,0	27,5
2004	8,1	1,0	1,8	10,9
2005	4,2	1,1	0,6	5,9
2006*	3,1	2,7	1,4	7,2

\* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2007

schnittsalter der Welthandelsflotte trotz der Rekordzahlen im Neubau mit 22 Jahren unverändert hoch. Insgesamt gingen einschließlich einiger Schiffsverluste durch Havarien 7,2 Mio. TDW aus dem Markt.

Der deutliche Überschuss an Inbetriebnahmen von Neubauten führte 2006 zu einem starken Flottenzuwachs von 6,7 % auf erstmals über 1 Mrd. TDW. Damit wurde erneut eine extrem hohe Zuwachsrate registriert, die mehr als doppelt so hoch war wie der Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Das stärkste Wachstum unter den wichtigsten Schiffstypen ergab sich für die Containerschiffe, die um 14,9 % zulegten. Mit 128,3 Mio. TDW entfiel auf diesen Teil der Welthandelsflotte ein Anteil von 12,6 %. Damit übertrafen sie erstmals die Spezialtanker,

#### Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2005	2006
Rohöltanker	272,3	283,9
Spezialtanker	116,3	127,3
Massengutschiffe	346,0	367,7
Containerschiffe	111,7	128,3
Stückgutfrachter	75,7	77,8
Andere Frachtschiffe	28,5	29,5
Gesamt	950,5	1.014,6

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

deren Ladekapazität um 9,5 % auf 127,3 Mio. TDW (12,5 %) anstieg. Hier wiesen die LNG-Tanker mit einer Steigerungsrate von 16,6 % die dynamischste Entwicklung auf. Die größten Anteile der Flottenkapazität entfielen weiterhin auf Massengutschiffe mit 36,2 % und auf Rohöltanker mit 28,0 %, deren Tonnagen um 6,3 % bzw. 4,3 % erweitert wurden. Die übrigen Fracht transportierenden Schiffe erreichten mit einem Zuwachs um 5,4 % gegenüber dem Vorjahr einen Anteil von 10,6 %.

Verglichen mit der Entwicklung der Transportnachfrage hat sich damit das Tonnageangebot stärker erhöht. Daraus folgt, dass sich die durchschnittliche Flottenauslastung auf 30.200 Tonnenmeilen pro TDW leicht verringert hat. Dazu haben neben geringeren Beladungen auch verlängerte Liegezeiten durch Infrastrukturengpässe in den Häfen, geringere Geschwindigkeiten zur Reduzierung der Treibstoffkosten und eine verstärkte Unpaarigkeit der Gütertransportströme beigetragen.

Angesichts des bereits hohen Auftragsbestands wird die Welthandelsflotte in den nächsten Jahren weiter wachsen. Wie stark das Wachstum sein wird, hängt auch von den zukünftigen Abwrackungen ab. Da sich die Lebensdauer der Schiffe nicht beliebig verlängern lässt, hat sich durch die seit Jahren zu niedrigen Verschrottungen ein erheblicher Ersatzbedarf aufgebaut, der zukünftig durch überdurchschnittliche Abwrackungsaktivitäten abgebaut werden muss.

## 2. Weltschiffbau

### Produktion

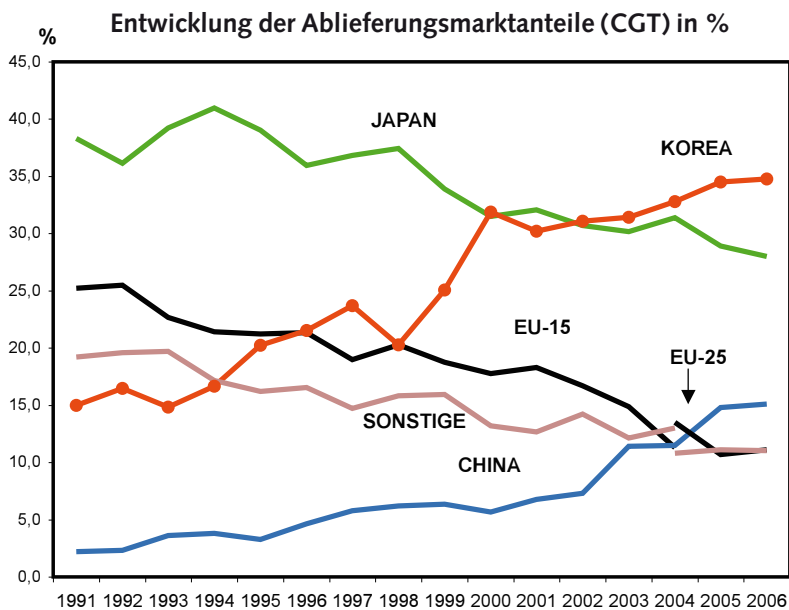
Die Weltschiffbauproduktion erhöhte sich 2006 bereits das fünfte Jahr in Folge und verzeichnete damit einen neuen Spitzenwert. Nach Angaben von Lloyd's Register-Fairplay wurden von den Werften weltweit 2.412 Schiffe mit 34,1 Mio. CGT abgeliefert. Diese Neubauten verfügen über eine Ladekapazität von insgesamt 73,9 Mio. TDW. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Tonnage in CGT um 16 % an. Seit 2001 wuchs der Weltschiffbau damit um durchschnittlich 11 % pro Jahr und hat sich in den vergangenen zehn Jahren fast verdoppelt.

Die Werften in den fernöstlichen Schiffbaunationen deckten erneut rund 80 % der Weltschiffbauproduktion auf CGT-Basis ab. Wertmäßig ist ihre Domi-

nanz jedoch weniger ausgeprägt. Korea konnte mit 11,9 Mio. CGT seinen Vorsprung in der Rangfolge der Schiffbauländer auf einen Marktanteil von 34,8 % leicht ausbauen. Das neue Rekordergebnis der koreanischen Werften wurde nicht nur durch eine neue Bauproduktion abseits von Docks und Helgen bei führenden Großwerften sowie durch vermehrte Zulieferung von Sektionen, sondern auch durch die Expansion kleinerer und mittlerer Werftbetriebe ermöglicht. Die Japaner konnten die zweite Position trotz eines etwas geringeren Anteils von 28,0 % halten. Die japanischen Schiffbauer erhöhten ebenfalls ihre Ablieferungen auf 9,6 Mio. CGT und übertrafen damit erstmals ihren bisherigen Produktionsrekord aus dem Jahr 1975. Die expandierenden chinesischen Werften steigerten ihre Produktion unter den drei führenden Schiffbauländern am stärksten um 18,5 % auf 5,1 Mio. CGT, verbesserten ihren Anteil aber nur geringfügig auf 15,1 %.



Containerschiff „Euro Solid“, 7.100 GT, 800 TEU



In China nahmen zunehmend erweiterte und neue Werftbetriebe die Produktion auf und setzen damit den politisch vorgegebenen Weg zur Erlangung der Marktführerschaft im Jahr 2015 fort. In der Datenbank von Lloyd's Register-Fairplay hat sich die Anzahl der registrierten chinesischen Neubauwerften auf über 120 Betriebe erhöht und damit seit 2003 mehr als verdoppelt. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen.

Die EU-25 Mitgliedsstaaten wiesen insgesamt ein auf 3,8 Mio. CGT gesteigertes Neubauvolumen aus, was zu einem leicht erhöhten Anteil von 11,1 % führte. Der deutsche Schiffbau erreichte mit 1,1 Mio. CGT und einem Anteil von 3,2 % erneut die Führungsstellung in Europa und



Containerschiff „Fresco Baykal“, 28.400 GT, 2.742 TEU



weltweit die 4. Position. Es folgten mit Polen (2,1 %), Italien (1,8 %), Kroatien und die Türkei (mit je 1,3 %) sowie Rumänien (1,2 %) fünf weitere europäische Schiffbauländer, deren Ergebnisse sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert haben. Die weitere Entwicklung der größeren Werften in Polen und Kroatien ist allerdings unsicher, da noch unklar ist, welche Konsequenzen die von der EU-Kommission monierten hohen staatlichen Subventionierungen haben werden.

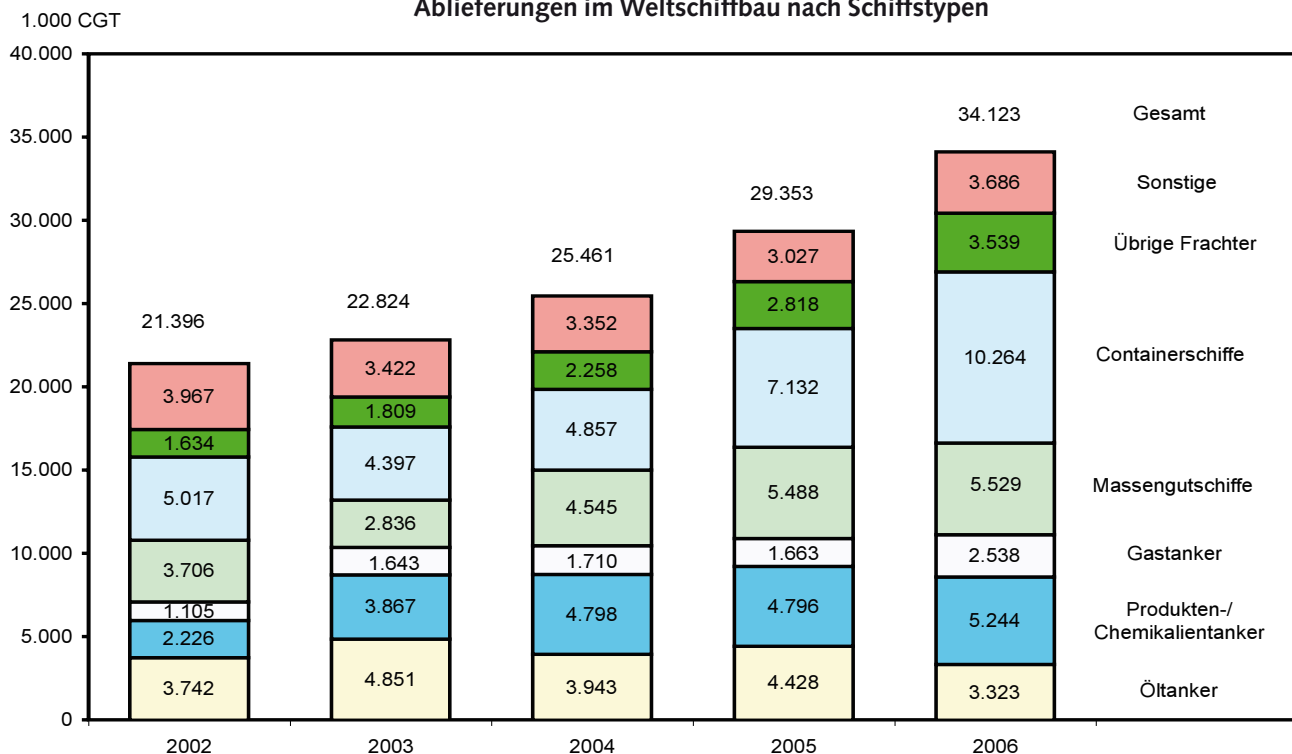
In der Typenstruktur der Weltschiffbauproduktion hat sich die dominierende Position der Containerschiffe nochmals signifikant erhöht. Erstmals wurden mit 363 Schiffen mehr als 10 Mio. CGT abgeliefert. Bei einer Steigerung um 44 % gegenüber 2005 kletterte der Anteil auf 30,1 %. Die Neubauten brachten 1,3 Mio. TEU neue Ladekapazität in den Markt, was einem Flottenausbau von 16 % entspricht. Den Schwerpunkt der Ablieferungen bildeten die 103 Schiffe mit Stellplätzen von 5.000 TEU und mehr,

deren Kapazität von 772.000 TEU rund 58 % der Ablieferungen bei Containerschiffen ausmachten.

Die Ablieferungen von Rohöltankern waren dagegen stark rückläufig. Mit 3,3 Mio. CGT lag das Ergebnis um 25 % unter dem Vorjahresniveau und führte zu einem verringerten Anteil von 9,7 %. Die Produktion von Produkten- und Chemikaliertankern stieg hingegen auf 5,2 Mio. CGT an, ließ aber den Anteil auf 15,4 % zurückgehen. Ähnlich setzte sich auch der Aufwärtstrend bei den Gastankern fort. Mit Ablieferungen von 2,5 Mio. CGT, von denen 2 Mio. CGT auf LNG- und 0,5 Mio. CGT auf LPG-Tanker entfielen, verbesserte sich ihr Anteil auf 7,4 %.

Knapp oberhalb des hohen Vorjahresniveaus lagen die Ablieferungen von Massengutschiffen. Die Zuwachsrate blieb aber unter dem Durchschnitt der Gesamtproduktion, so dass sich mit 5,5 Mio. CGT der Anteil auf 16,2 % verringerte.

**Ablieferungen im Weltschiffbau nach Schiffstypen**



Die bereits in den Vorjahren zu verzeichnende Aufwärtsentwicklung bei den Fertigstellungen von Ro-Ro-Frachtern und anderen Frachtschiffen (Stückgutfrachter, Kühlschiffe u.a.) setzte sich 2006 fort. Mit 1,7 bzw. 1,8 Mio. CGT ergaben sich gestiegene Marktanteile von 5,0 % bzw. 5,3 %.

Gegenüber dem Vorjahresergebnis entwickelten sich auch die Ablieferungen von Fähr- und Passagierschiffen positiv. Mit 1,4 Mio. CGT stieg der Marktanteil dieser Schiffe auf 4,1 % an. Im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren waren diese Ablieferungen zwar weiterhin niedrig, aber der Produktionstiefpunkt des Vorjahres wurde damit überwunden.

Weiterhin aufwärts gerichtet war auch die Produktion von nicht Fracht tragenden Schiffen. Mit 2,3 Mio. CGT steigerte sich ihr Anteil auf 6,7 %. Daran waren zu mehr als der Hälfte Fahrzeuge für die Offshore-Industrie beteiligt.

### **Auftragseingänge**

Die seit 2003 boomende Nachfrage im Weltschiffbau setzte sich auch 2006 fort und erreichte neue Rekorde, die sogar die bisherigen Höchstwerte des Jahres 2004 deutlich übertrafen. Aufgrund der gut gefüllten Auftragsbücher wurden bereits Schiffe zur Ablieferung im Jahr 2011 in Auftrag gegeben.

Im ersten Quartal 2006 wurde durch das Inkrafttreten der „Common Structural Rules for Bulk Carrier and Tanker“ des internationalen Dachverbands der Klassifikationsgesellschaften IACS zum 1. April 2006 ein besonderer Nachfrageschub ausgelöst. Zahlreiche Schiffahrtsgesellschaften platzierten noch vor diesem Datum umfangreiche Order für Tanker und Massengutschiffe zu den alten kostengünstigeren Bedingungen. Mit einem Bestellvolumen von 16,8 Mio. CGT in den ersten drei Monaten 2006 wurde das zweitbeste Quartalsergebnis aller Zeiten erzielt.

Die Fortsetzung der starken Nachfrage in den folgenden Quartalen war jedoch kaum vorhersehbar

und führte im Gesamtjahr zu einem neuen Rekordergebnis von mehr als 3.300 Bestellungen mit über 57 Mio. CGT. Verstärkend kam 2006 hinzu, dass der bereits hohe Auftragsbestand Zweifel an der Verfügbarkeit von Bauplätzen in den kommenden Jahren auslöste und zu weiteren vorgezogenen Bestellungen führte. Diese Eigendynamik könnte besonders im Tankermarkt relevant sein, da dort durch die Ausmusterung der Einhüllen-Tanker der MARPOL Kategorien 2 und 3 bis 2010 ein großer Ersatzbedarf abzudecken ist.

Von der bemerkenswerten Nachfragesteigerung konnten im Jahr 2006 vor allem die asiatischen Schiffbauländer profitieren. Die Koreaner bauten ihren Vorsprung mit einem gegenüber dem Vorjahr um mehr als 50 % gesteigerten Bestellvolumen von 21,8 Mio. CGT und einem Marktanteil von 38,2 % aus. Das Auftragsvolumen übertraf damit sogar ihr bisheriges Rekordergebnis von 2003 um 17 %.

Die Bestellungen bei den chinesischen Werften haben sich im Vergleich zu 2005 auf 13,4 Mio. CGT mehr als verdoppelt. Entsprechend deutlich erhöhte sich ihr Marktanteil auf 23,3 %. Es wurden sogar zahlreiche Aufträge bei Werftbetrieben bestellt, die sich selber noch im Bau befinden. Damit ließ China erstmals die Japaner hinter sich, die zwar mit 11,2 Mio. CGT ihr schwaches Ergebnis des Vorjahres wesentlich verbessern konnten, aber dennoch einen niedrigeren Marktanteil von erstmals unter 20 % hinnehmen mussten.

Hervorzuheben sind auch die gestiegenen Auftragsvolumina bei den Werften in Vietnam und auf den Philippinen, die mit jeweils 1,5 % die Plätze 5 und 6 unter den Schiffbauländern einnahmen. In Vietnam wirkten sich die massiven Ausbauprogramme des staatlichen Werftkonzerns Vinashin, aber auch Schiffbauprojekte ausländischer Investoren aus. Auf den Philippinen waren es vor allem Werftinvestitionen koreanischer und japanischer Unternehmen, die den Ausbau der Schiffbauindustrie beschleunigten.

Die europäischen Schiffbauer konnten ihr sehr gutes Ergebnis von 2005 nicht wieder erreichen. Mit

Bestellungen für 4,2 Mio. CGT haben sich die Anteile der EU-25 Länder auf 7,3 % mehr als halbiert. Dennoch gelang es den deutschen Schiffbauunternehmen, mit Aufträgen über 1,3 Mio. CGT mit 2,3 % die vierte Position unter den weltweiten Schiffbauländern zu behaupten.

Obwohl die Angaben für 2006 noch vorläufig sind, zeigten sich doch Ende des Jahres tendenzielle Veränderungen in der Typenstruktur der Neubauanfrage. So wiesen die Bestellungen von Gastankern und Containerschiffen deutliche Rückgänge gegenüber den Vorquartalen aus, während die Aufträge für Massengutschiffe, Fähren und Ro-Ro-Frachter wieder anzogen. Daher verloren die Containerschiffe für das Gesamtjahr mit einem Anteil von 19,0 % ihre Dominanz, trotz gleich hoher gewichteter Tonnage in Höhe von 10,9 Mio. CGT.

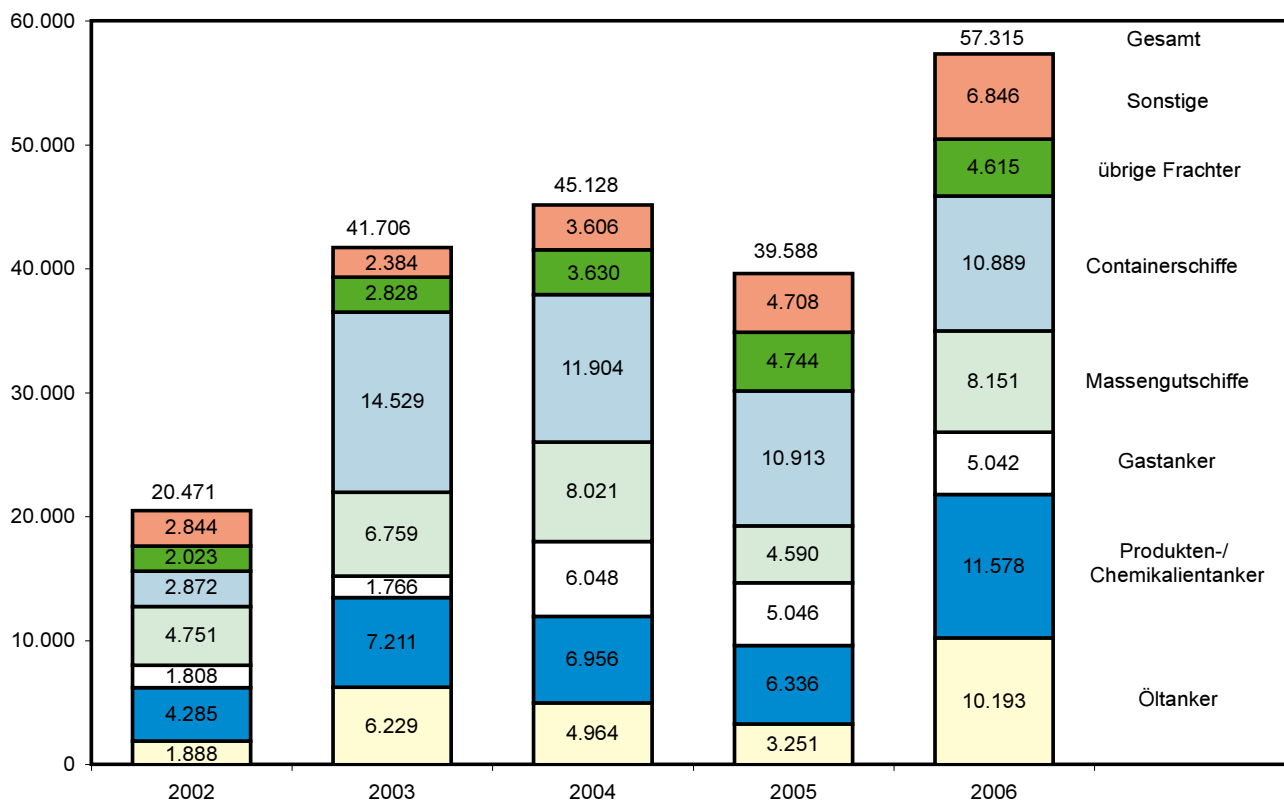
Das am stärksten nachgefragte Marktsegment bildeten die Produkten- und Chemikalientanker, die mit 11,6 Mio. CGT einen Anteil von 20,2 % erzielten und zusammen mit den erheblich gestiegenen Bestellungen für Rohöltanker, auf die knapp 17,8 % entfielen (10,2 Mio. CGT), das Jahr 2006 zu einem Tankerjahr machten.

Demgegenüber blieb das Bestellvolumen für Flüssiggastanker mit 5,0 Mio. CGT auf dem Niveau des Vorjahres, ergab aber einen geringeren Anteil von 8,8 %.

Ein deutlich gesteigener Bedarf wurde bei Massengutschiffen verzeichnet. Insbesondere durch die hohen Bestellungen im vierten Quartal wurden insgesamt Aufträge für 8,2 Mio. CGT platziert, so dass der Anteil auf 14,2 % zunahm.

1.000 CGT

**Auftragseingänge im Weltschiffbau nach Schiffstypen**





Die Bestellungen für Ro-Ro-Frachter sowie für Fähren und Fahrgastschiffe blieben hinter den Ergebnissen der Vorjahre zurück und ergaben lediglich Anteile von jeweils rund 3 %. Etwas besser schnitten die Stückgutschiffe (einschließlich Kühlschiffe) ab, deren Bestellvolumen zunahm, aber dennoch nur zu einem Anteil von 5 % führte.

Die nach den Rohöltankern zweithöchste Steigerungsrate wiesen die nicht Fracht tragenden Schiffe aus, deren Ordervolumen sich von 2,4 Mio. auf 4,9 Mio. CGT erhöhte, was ihren Anteil auf 8,5 % ansteigen ließ. Dazu trug vor allem der Bedarf der Offshore-

Industrie bei, die aufgrund der gestiegenen Öl- und Gaspreise ausreichende Finanzmittel zur Verfügung hatte, um zur Deckung des zunehmenden Energiebedarfs Investitionen in die Exploration neuer Vorkommen zu tätigen.

### **Auftragsbestände**

Als Folge der außergewöhnlich starken Nachfrage erhöhte sich der Weltauftragsbestand auf CGT-Basis um mehr als 20 %. Ende 2006 standen weltweit über 6.900 Neubaubestellungen mit 130,4 Mio. CGT



Öl-/Produktentanker „SeatROUT“, 26.600 GT



in den Auftragsbüchern der Werften. Darunter befanden sich über 5.600 Frachtschiffe (einschließlich Fähr-/ Fahrgastschiffe) mit einer Ladekapazität von rund 300 Mio. TDW. Damit entsprach das vorliegende Auftragsvolumen einer rechnerischen Reichweite von fast vier Jahren.

An der Reihenfolge der führenden Schiffbauländer änderte sich 2006 nur wenig. Korea hielt unverändert die Führungsposition vor Japan, dessen Anteil zurückging. Einen Sprung nach oben machte der Weltmarktanteil Chinas, der mit einem Auftrags Schub von rund 10 Mio. CGT auf 19,7 % anstieg (2005: 15 %).

Deutschlands Werften blieben mit 2,9 % auf Rang 4, gefolgt von den vier europäischen Ländern Italien, Polen, Türkei und Rumänien. Hinter Taiwan auf Platz 10 rangierte erstmals Vietnam, das aufgrund weiterer Ausbauambitionen in den nächsten Jahren sicherlich noch vorrücken wird.

Die Dominanz der Containerschiffe im weltweiten Auftragsbestand hat in der zweiten Jahreshälfte 2006 ihren Zenit überschritten. Trotz eines leicht gestiegenen Bestandes blieb der Anteil dieses Marktsegments mit 24,1 % deutlich hinter dem Vorjahr (29,3 %) zurück. Von den bestellten 31,4 Mio. CGT entfielen 50 % auf koreanische Werften. Danach folgten China (18 %), Japan (10 %) und Deutschland (6 %). Die Stellplatzkapazität der 1.143 geordneten Containerschiffe umfasste 4,2 Mio. TEU und entsprach damit 44,5 % der vorhandenen Flottenkapazität. Allein die 300 größten Einheiten mit 5.000 TEU und mehr werden dabei 2,3 Mio. TEU neu in Fahrt bringen und die Stellplatzkapazität der Containerschiffsflotte um rund 25 % erhöhen.

Den stärksten Zuwachs verzeichneten im vergangenen Jahr die Rohöltanker auf 17,9 Mio. CGT, die 13,8 % der Auftragsbestände entsprachen. Hier verbesserten die chinesischen Werften ihren Anteil auf 29 %. Sie verringerten dadurch den Abstand zu den

#### Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2006 – in 1.000 CGT

Bauland in 1.000 CGT	Korea	Japan	China	Deutschland	Italien	Polen	Türkei	Rumänien	Taiwan	Vietnam	andere	Total
Schiffstyp												
Rohöltanker	<b>7.580</b>	4.887	5.193							84	202	17.946
Produkt. Tanker	<b>3.754</b>	1.858	3.263	64	26		43	69		52	1.171	10.300
Chemikal. Tanker	<b>5.829</b>	1.937	1.703	43	84	24	1.025	194		14	992	11.845
LNG Tanker	<b>8.485</b>	2.396	412			6					150	11.450
LPG Tanker	<b>2.579</b>	832	102	127	48	69	21	68			40	3.887
Massengutschiffe	723	<b>9.667</b>	6.071	18			46	20	63	511	1.112	18.230
Containerschiffe	<b>15.648</b>	3.210	5.666	1.884		717	415	628	1.459	102	1.644	31.374
Ro-Ro Frachter	810	<b>2.816</b>	226	261	46	543		5		361	824	5.893
Andere Frachter	198	1.523	<b>1.786</b>	202	18	173	197	69		303	1.634	6.103
Fährschiffe		65	50	226	<b>523</b>	15	20	25			831	1.754
Passagierschiffe				899	<b>1.763</b>	70					1.661	4.393
NCCV	935	181	<b>1.228</b>	108	109	268	100	582	15	0	3.722	7.249
<b>Total</b>	<b>46.544</b>	29.372	25.701	3.830	2.617	1.886	1.866	1.660	1.538	1.428	13.982	130.424

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay



Containerschiff „Conti Emden“, 27.900 GT, 2.700 TEU

führenden Koreanern (42 %) und übertrafen erstmals sogar die Japaner, die auf 27 % zurückfielen.

Bei den Produkten- und Chemikaliertankern, die zusammen 17 % der weltweiten Auftragsbestände ausmachten, konnten Koreas Werften ihre führende Marktposition auf 43 % ausbauen. Auch hier konnten Chinas Werften aufgrund ihrer starken Position bei den Produktentankern, mit 22 % die japanische Konkurrenz (17 %) übertreffen. Unter den weiteren Schiffbauländern konnte, dank umfangreicher Aufträge für Chemikaliertanker, nur noch die Türkei mit rund 5 % einen nennenswerten Anteil erreichen.

Am stärksten fiel die koreanische Dominanz bei Flüssiggastankern aus, die einen Marktanteil von 11,8 % am Weltauftragsbestand erreichten. Mit 74 % bei den LNG-Tankern und 66 % bei den LPG-Tankern führten Koreas Werften mit großem Abstand vor Japan (jeweils 21 %). Auf Platz 3 lag bei den LNG-Tan-

kern China mit knapp 4 % und bei LPG-Tankern Deutschland mit 3 %. Die 334 weltweit im Auftragsbestand stehenden Gastanker werden die Kapazität der Ende 2006 im Einsatz befindlichen Flotte um rund 72 % erweitern.

Aufträge für Massengutschiffe im Volumen von 18,2 Mio. CGT waren mit einem Anteil von 14 % an den weltweiten Auftragsbeständen beteiligt. Die führenden japanischen Werften büßten mehr als 10%-Punkte ein, kamen aber dennoch auf einen Marktanteil von 53 %. Demgegenüber konnten die chinesischen Konkurrenten mit gut 33 % weiter heranrücken. Mit großem Abstand folgten Korea und Vietnam.

Marktführer, wenn auch mit gesunkenem Anteil, blieben Japans Schiffbaubetriebe auch bei Ro-Ro-Frachtern (einschließlich Autotransporter), die mit 5,9 Mio. CGT 4,5 % der Bestände ausmachten. Hinter den



Japanern mit 48 % folgte Korea mit 14 %. Deutschland erreichte Position 6 und verzeichnete zusammen mit Polen, Kroatien, Vietnam und China einen einstelligen prozentualen Weltmarktanteil.

Auf die erste Position vorrücken konnten Chinas Werften bei Stückgutfrachtern (General-Cargo-Schiffe) und sonstigen Frachtschiffen, die mit 4,7 % an den weltweiten Auftragsbeständen beteiligt waren. Hinter China mit 29 % folgten Japan (25 %), die Niederlande (6 %) und Vietnam (5 %).

Durch neue Bestellungen für Kreuzfahrtschiffe erholte sich der Auftragsbestand für Fähr- und Passagierschiffe. Erstmals seit dem Jahr 2000 wurde wieder die 6 Mio. CGT-Marke übertroffen, sodass dieses Marktsegment weiterhin rund 5 % ausmacht. Italiens Schiffbauunternehmen büßten zwar Anteile ein, behielten aber mit einem Anteil von 37 % die

Führungsposition. Danach folgten die deutschen Werften mit 18 % vor Finnland und Frankreich.

Die gute Konjunktur in der Offshore-Industrie ließ die Auftragsbestände an nicht Fracht tragenden Schiffen auf 7,2 Mio. CGT und den Marktanteil auf 5,6 % ansteigen. Davon profitierten vor allem die koreanischen Werften mit Aufträgen für große Bohr- und Fördererschiffe, so dass sich ihr Anteil in diesem Marktbe- reich auf 13% erhöhte. Damit rückten sie an die mit 17 % führenden chinesischen Werften heran. Danach folgten Norwegen und Rumänien (je 8 %), Indien und Spanien (je 6 %) sowie die USA und Niederlande (je 5 %).

Im Ranking der Auftraggeberländer des Welt- schiffbaus blieb Japan mit 15 % führend vor Deutsch- land (11 %) und Griechenland (10 %). Der Anteil aller EU-25-Länder betrug rund 35 %. Betrachtet man nur



RoRo-Frachtfähre „Tor Ficaria“, 32.289 GT, 3.831 m Spurlänge

die international vergebenen Aufträge, d.h., rechnet man die Binnennachfrage heraus, so lagen Deutschland und Griechenland mit Auftragsvolumina von jeweils fast 13 Mio. CGT mit Abstand an der Spitze der Bestellernationen, da japanische und chinesische Reeder ihre Aufträge zu 77 % bzw. 53 % bei einheimischen Werften platzierten. Aufträge von griechischen und deutschen Bestellern gingen hingegen zu 100 % bzw. 90 % ins Ausland – in erster Linie nach Korea, wo sie erneut die beiden wichtigsten Kundengruppen der Werften bildeten.

### Währungs-, Preis- und Kostenentwicklungen

Zu den Wettbewerbsfaktoren, die die Marktentwicklungen stark beeinflussen können, gehörten auch 2006 die Währungsrelationen. Im Mittelpunkt der

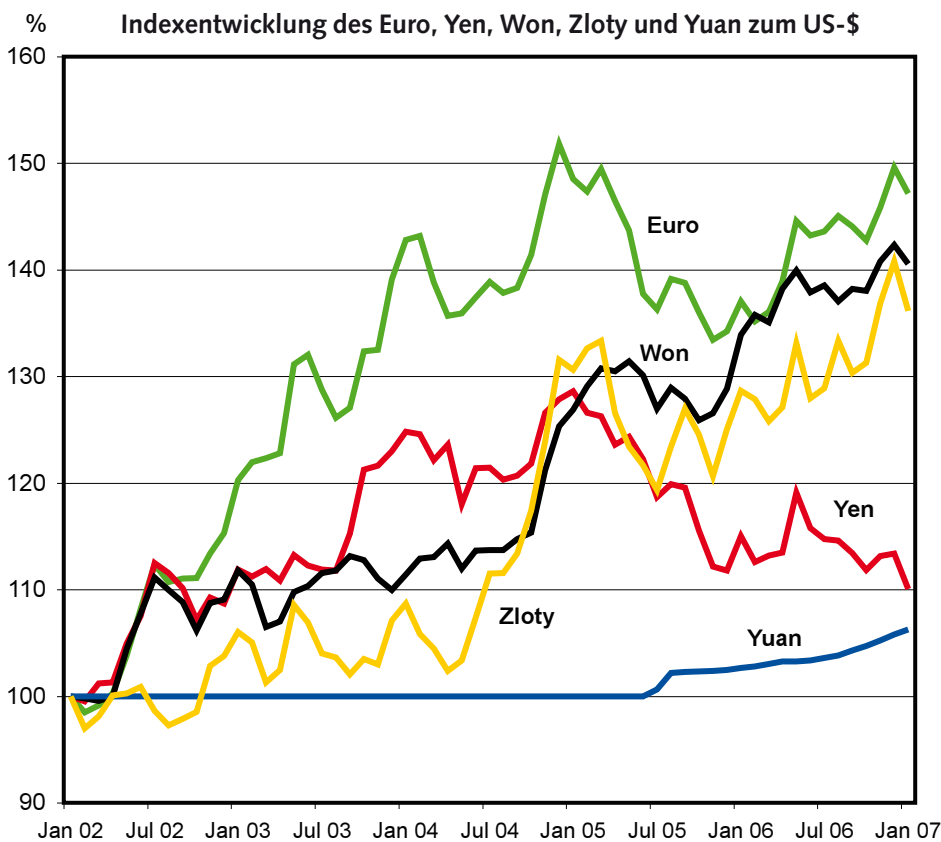
Währungsentwicklungen standen 2006 insbesondere die Schwächen des Dollars und des Yen, die auf die Wettbewerbspositionen der Schiffbauländer erhebliche Veränderungen bewirkten.

Als Konsequenz aus dem Wertverfall des Dollars wurden andere Währungen aufgewertet. Beim Vergleich der Dezember-Kurse von 2005 und 2006 verzeichnete der Euro einen Wertanstieg um 11,5 %, der koreanische Won um 10,5 %, der chinesische Yuan um 3,2 % und der japanische Yen um 1,4 %.

Für den Yuan hat die chinesische Regierung das Aufwertungstempo Ende des Jahres auf 0,5 % pro Monat erhöht. Seit Beginn der schrittweisen Aufwertung Mitte 2005 hat sich der Wertzuwachs des Yuan jedoch erst auf 5,8 % kumuliert.

Der koreanische Won erreichte zum Jahresende wieder das vor der Wirtschafts- und Finanzkrise von 1997/98 verzeichnete Kursniveau. Andererseits trug die Schwäche des Yen dazu bei, dass sich die Relation des Won zum Yen von dem lange Zeit von Korea angestrebten Wert von rund 10 Won/Yen auf unter 8 Won/Yen verringert hat. Damit wurde der Won zum Yen innerhalb der letzten zwei Jahre um 28 % aufgewertet. Die koreanische Regierung intervenierte mehrfach an den Devisenmärkten, um zum Schutz der Exportwirtschaft eine noch stärkere Aufwertung des Won zu verhindern.

Die Auf- und Abwertungsraten der Währungen asiatischer Schiffbauländer





gegenüber dem Euro belegen, dass die Kopplung dieser Währungen an den Dollar schwächer geworden ist. Während der Dollar seit Ende 2005 zum Euro um über 10 % abgewertet wurde, fielen die Wertverluste für Yuan (-7,4 %), Won (-0,8 %) und andere asiatische Währungen geringer aus. Allein der Yen verlor mit 9,2 % stärker an Wert.

Bei den europäischen Schiffbauländern ergab sich nur für die Norwegische Krone eine Abwertung zum Euro in Höhe von 2,3 %. Für die meisten übrigen Währungen ergaben sich leichte Aufwertungen von bis zu 1 %.

Insgesamt gesehen hat sich die währungsseitige Belastung der deutschen bzw. europäischen Exporteure gegenüber der fernöstlichen Konkurrenz im Jahr 2006 verstärkt, da sie aus Ausfuhren auf Dollar-Basis in der eigenen Währung geringere Erlöse erhielten. Doch auch die relative Wettbewerbsposition der koreanischen exportierenden Werften hat sich durch die Won-Aufwertung verschlechtert.

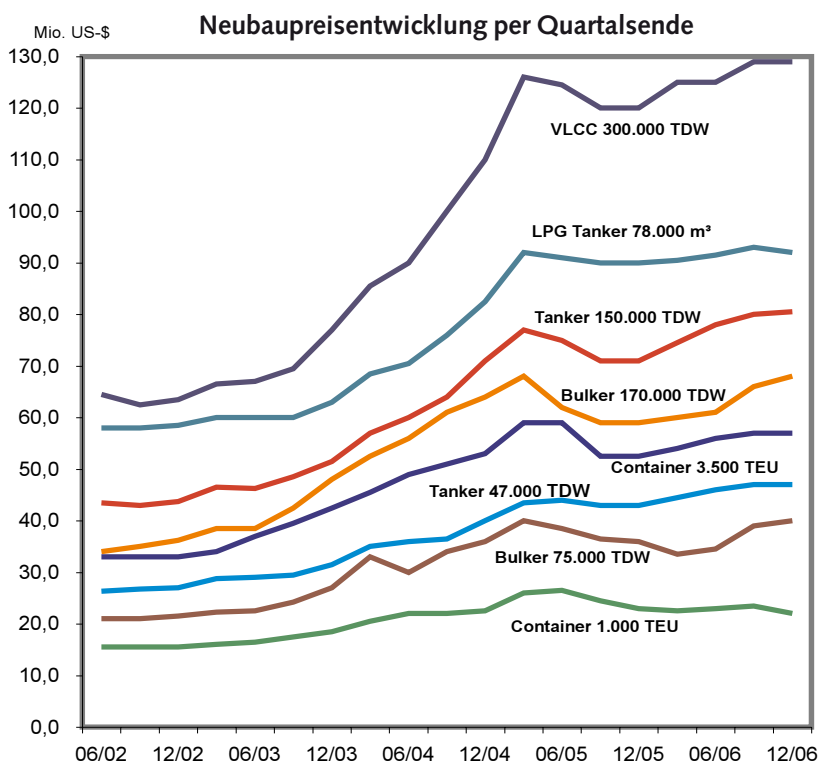
Eng verbunden mit den Währungsrelationen ist die Entwicklung der Neubaupreise, die in der Regel auf Dollar-Basis abgerechnet werden. Nach Rückgang der Neubaupreise im 2. Halbjahr 2005 setzte mit Jahresbeginn 2006 wieder eine Aufwärtstendenz ein, die bis Oktober anhielt. Seitdem wurden jedoch erneute Preiseinbußen bei Containerschiffen verzeichnet, denen nur noch geringe Steigerungen bei kleineren Massengutschiffen und Ro-Ro-Frachtern gegenüberstanden. Abgesehen von der Entwicklung bei den Containerschiffen kann von einer Stabilisierung auf hohem Niveau gesprochen werden.

Laut Clarkson Research wurden im Segment der Standardschiffe die bisherigen Höchststände vom Mai

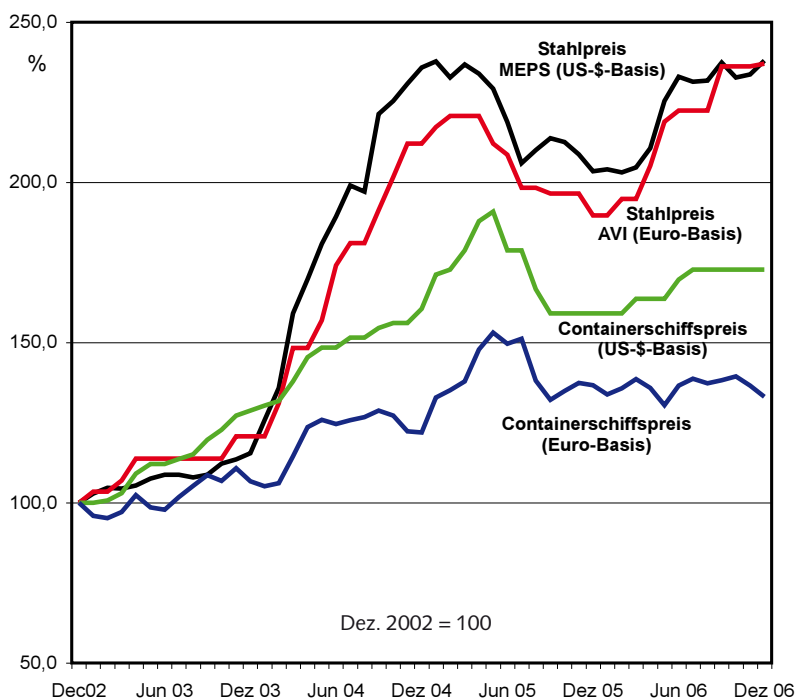
2005 bei einigen Schiffstypen sogar noch übertroffen. Das höchste Preisniveau wurde bei Ro-Ro-Frachtern erreicht, deren Werte Ende 2006 um rund 10 % über dem Niveau von 2005 lagen. Auch bei kleineren Tankern und Massengutschiffen sowie bei LNG-Tankern lagen die Notierungen um rund 6 % höher. Demgegenüber blieben die Containerschiffspreise um rund 4 % bis 19 % unter den Höchstwerten.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei diesen Angaben um Maklerpreise handelt, die auch deren Erwartungen und Marktbewertungen enthalten. Es handelt sich außerdem um Durchschnittswerte für Standardschiffstypen mit bestimmten Ausstattungen, die nur für die Erfassung von Trends und nicht den Vergleich einzelner Schiffe geeignet sind.

Durch die Veränderung der Währungsrelation konnten die Preissteigerungen auf Dollar-Basis in Euro nicht realisiert werden.



### Indexentwicklung der Stahlpreise (Quartobleche)



Hervorzuheben ist ferner, dass zwischen den Stahlpreisen in Deutschland und Fernost große Unterschiede bestanden. Ende 2006 lagen die asiatischen Grobblechpreise um rund 33 % niedriger als in Europa. Daraus ergibt sich z.B. für ein 3.500 TEU-Containerschiff eine Kostendifferenz von rund 6 % des Neubaupreises. Sofern europäische Stahlanbieter keine wettbewerbsfähigen Stahllieferungen anbieten, wären die deutschen Werften gezwungen, kostengünstigeren Stahl z.B. aus China zu importieren.

Eine baldige Entspannung der Rohstoffversorgung ist insbesondere angesichts des Bedarfs der aufstrebenden Volkswirtschaften in Fernost nicht zu erwarten. Selbst wenn die Neubaunachfrage im Weltschiffbau abflauen würde, wären Spielräume für Senkungen der Neubaupreise aufgrund der gestiegenen Kosten sehr gering.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Preiserhöhungen durch Steigerungen auf der Kostenseite kompensiert wurden. Die Preise für Stahl und andere Materialien (z.B. Nickel und Kupfer) sowie für Energie und Komponenten erreichten im Jahresverlauf Höchstwerte. Teilweise traten auch gravierende Lieferengpässe auf.

Am Beispiel der Stahlpreise wird dies in dem folgenden Diagramm ersichtlich, das die Preisindizes für Warmwalzstahl nach Angaben von MEPS auf Dollar-Basis und der „Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie“ (AVI) auf Euro-Basis darstellt. Die Gegenüberstellung mit den Neubaupreisen für 3.500 TEU Containerschiffe zeigt, dass die Stahlpreise ab dem zweiten Quartal 2006 wieder deutlicher angestiegen sind als die Neubaupreise für Containerschiffe. Auf Dollarbasis erreichten die Stahlpreise wieder die Rekordwerte von Anfang 2005 und auf Eurobasis sogar ein noch höheres Niveau.



Rotor der „Queen Mary 2“ zur Überholung

## Ausblick

Mit den gegenwärtig hohen Auftragsbeständen sind die Werften weltweit bereits bis Ende 2008 weitgehend ausgebucht. Die jährliche Produktion könnte 2007 oder 2008 auf über 40 Mio. CGT ansteigen. Schwer einzuschätzen ist jedoch, ob dieses hohe Neubauvolumen auch für den Zeitraum ab 2010 zu halten sein wird. Zunächst einmal müssen die bereits geordneten Schiffsvolumina, die in bestimmten Marktsegmenten im Hinblick auf die bestehenden Flotten außerordentlich hoch sind, von den Transportmärkten aufgenommen werden. Ob dies ohne das Entstehen von Überkapazitäten in einzelnen Schifffahrtsmärkten gelingen wird, hängt von der zukünftigen Dynamik des seewärtigen Handels und von der Entwicklung des Ersatzes veralteter Schiffe ab. Nach den Einschätzungen der weltwirtschaftlichen Prognosen wie z.B. der Weltbank ist in den kommenden Jahren mit einem weiterhin stabilen Wachstum mit jedoch geringeren Zuwachsraten als 2006 zu rechnen.

Es ist daher abzusehen, dass auch die Schifffahrtsmärkte an Dynamik verlieren werden und die Neubaunachfrage wieder auf ein niedrigeres Niveau zurückgehen wird. Auch wenn die Abwrackung veralteter Tonnage wieder zunehmen wird, muss daraus kein unmittelbarer Ersatzbedarf entstehen, da zunächst nicht mehr benötigte oder nicht mehr wirt-

schaftlich einsetzbare Schiffe aus dem Markt genommen würden.

Während die Wahrscheinlichkeit für eine Verringerung des Neubaubedarfs eher zunimmt, setzt sich jedoch der massive Auf- und Ausbau von Werftkapazitäten vor allem in China, Korea, Vietnam, Indien und auf den Philippinen unvermindert fort. Für das Jahr 2010 liegen die Erwartungen der Schiffbauverbände Europas und Japans für die weltweiten Neubaukapazitäten zwischen 44 und 50 Mio. CGT. Dies bedeutet, dass sich in den kommenden Jahren Überkapazitäten aufbauen, die zu steigendem Wettbewerbsdruck führen werden. Aufgrund der starken staatlichen Einflussnahme einiger Regierungen sind die Unternehmen in den einzelnen Schiffbauländern mit ungleichen Wettbewerbsbedingungen konfrontiert. Ein Verdrängungswettbewerb mit ruinösen Preiskämpfen ist zu befürchten.

Für die deutschen Schiffbauunternehmen wird es darauf ankommen, ihren technologischen Vorsprung zu halten, der es ermöglicht, mit modernsten Produktionsprozessen in den einzelnen Marktsegmenten anspruchsvolle wettbewerbsfähige Produkte mit hoher Spezialisierung anbieten zu können. Diese Strategie kann jedoch nur dann erfolgreich sein, wenn auf der politischen Ebene durch internationale Vereinbarungen faire Wettbewerbsverhältnisse geschaffen und sichergestellt werden.

