

## II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2001

### 1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Das Abflauen der weltwirtschaftlichen Konjunktur zur Jahreswende 2000/2001 weitete sich im Jahresverlauf zu einem unerwartet starken Abschwung aus, der in Japan und den USA das Ausmaß einer Rezession erreichte. Globalisierung und enge wirtschaftliche Verknüpfungen bewirkten, dass sich der konjunkturelle Einbruch in den wichtigsten Zentren der Weltwirtschaft fast gleichzeitig vollzog. Das weltweite Wirtschaftswachstum fiel dadurch im Jahresdurchschnitt auf 2,4 %, dem niedrigsten Stand seit 1991. Die Wachstumsrate in den USA verringerte sich von 4,1 % im Vorjahr auf 1,0 % und in Japan, wo die Kreditprobleme der Banken fortbestanden, musste sogar ein Rückgang der volkswirtschaftlichen Leistung um 0,4 % hingenommen werden. Innerhalb der Europäischen Währungsunion reduzierte sich das Wachstum von 3,4 % auf 1,5 %. Demgegenüber verlor das chinesische Wirtschaftswachstum mit 7,3 % gegenüber 8,0 % deutlich weniger an Tempo.

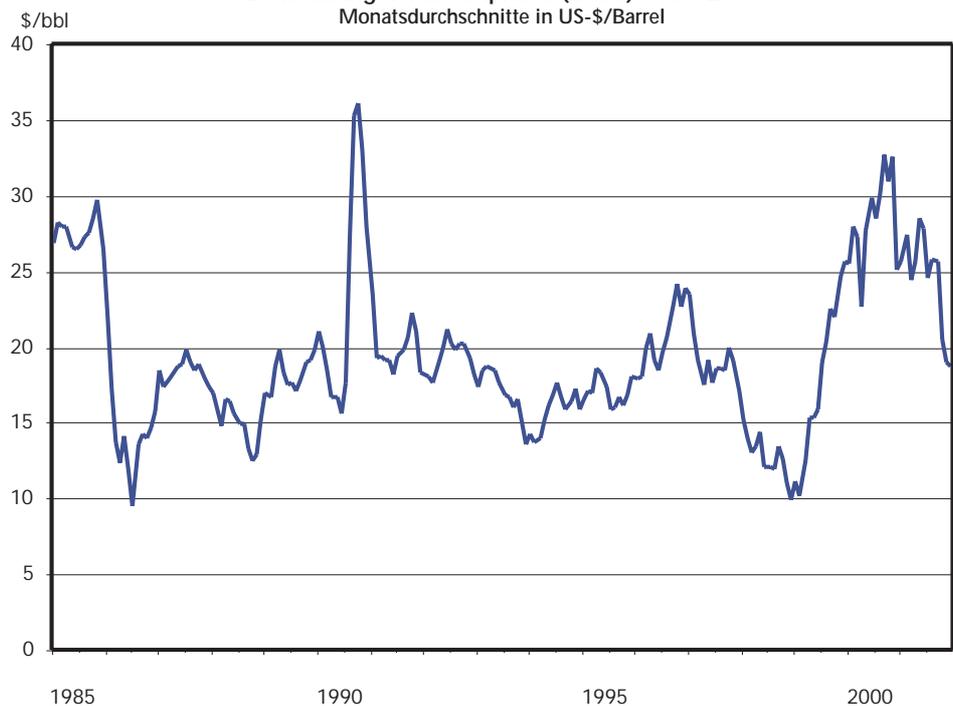
Die Terroranschläge am 11. September 2001 in den USA verstärkten die rückläufigen Trends und beeinflussten auch die Wirtschaftsergebnisse für das gesamte Jahr 2001 negativ. Die schockartigen Auswirkungen unmittelbar nach den Anschlägen wurden jedoch im letzten Quartal des Jahres bereits wieder weitgehend überwunden.

Die Zinssenkungen der Notenbanken, insbesondere in den USA und in Europa, konnten den Abschwung zwar nicht verhindern, bildeten aber bei

niedrigen Inflationsraten günstige Ausgangsbedingungen für eine wirtschaftliche Erholung. Diese könnte in der zweiten Hälfte des Jahres 2002 eintreten. Ob die in 2001 gefallenen Rohölpreise die Wiederbelebung unterstützen, hängt davon ab, inwieweit die Produktionskürzungen der Ölländer in ihrer Preiswirkung begrenzt bleiben.

Welthandel und Weltschifffahrt haben im Jahr 2001 erheblich an Dynamik verloren. Rückläufige Transportaufkommen, fallende Fracht- und Charter-

Entwicklung der Rohölpreise (Brent) 1985-2001  
Monatsdurchschnitte in US-\$/Barrel



raten sowie eine steigende Zahl aufgelegter Schiffe prägen die Anfang 2002 noch anhaltende konjunkturelle Marktschwäche.

Eine drastische Abbremsung erfuhr der Welthandel, dessen Wachstum sich von 12,4 % im Jahr 2000 auf nur noch 1 % in 2001 verlangsamte. Der seewärtige Welthandel geriet, nach einem soliden Wachstum von rund 5 % im Vorjahr, im Jahr 2001 praktisch in

eine Stagnation mit einem fast unveränderten Volumen von 5,4 Mrd. Tonnen. Unter Berücksichtigung der Transportentfernungen blieb die Verkehrsleistung mit 22,7 Billionen Tonnenmeilen (tm) sogar um 1,5 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Dabei fielen aufgrund ihres hohen Verkehrsanteils vor allem die geringeren Transporte an Rohöl und Ölprodukten ins Gewicht, deren Volumen um 1,4 % auf unter 1,6 Mrd. t bzw. um 1,8 % auf 412 Mio. t zurückgingen. Die Transportleistungen lagen aufgrund des niedrigeren OPEC-Anteils an der Weltölproduktion und den damit verbundenen kürzeren Transportentfernungen um 5,6 % bzw. 0,7 % unter den Werten des Vorjahres.

beim Transport von Kokskohle durch starke Zunahmen der transportierten Heizkohle mehr als ausgeglichen.

Rückläufig waren im vergangenen Jahr die Getreidetransporte, die sich um 4,3 % auf 220 Mio. t bzw. um 3,5 % auf 1,2 Billionen tm verringerten, da relativ gute Ernten z. B. in der Region des Schwarzen Meeres einen geringeren Einfuhrbedarf verursachten.

Ein geringer Zuwachs von 0,6 % auf 2,2 Mrd. t bzw. 1,0 % auf 6,5 Billionen tm ergab sich für alle übrigen Schiffstransporte, zu denen weitere Massengüter-

### Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	1997	1998	1999	2000	2001*	1997	1998	1999	2000	2001*
Rohöl	1.519	1.535	1.550	1.608	1.585	7.830	7.889	7.980	8.180	7.725
Ölprodukte	410	402	415	419	412	2.050	1.970	2.055	2.085	2.070
Eisenerz	430	417	411	454	445	2.444	2.306	2.317	2.545	2.520
Kohle	460	473	482	523	560	2.332	2.419	2.363	2.509	2.650
Getreide	203	196	220	230	220	1.196	1.064	1.186	1.244	1.200
Andere Güter	2.070	2.050	2.091	2.200	2.213	6.000	5.840	6.089	6.453	6.517
Gesamt*	5.092	5.073	5.169	5.434	5.435	21.825	21.588	21.990	23.016	22.682

\* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2001

Einen Rückgang verzeichneten auch die Eisenerztransporte, die um 2,0 % auf 445 Mio. t bzw. um 1,0 % auf 2,5 Billionen tm geringer ausfielen als im Jahr 2000. Ursache war die weltweit insgesamt leicht rückläufige Entwicklung der Eisen- und Stahlproduktion, hinter der sich jedoch größere Strukturverschiebungen verbargen. So standen z. B. der stark gestiegenen Stahlherstellung in China in der übrigen Welt gesunkene Produktionszahlen gegenüber.

Demgegenüber haben sich die Kohletransporte deutlich erhöht um 7,1 % auf 560 Mio. t bzw. um 5,6 % auf 2,7 Billionen tm. Dabei wurden die Rückgänge

Chemikalien-, Flüssiggas-, Container-, Ro-Ro-, Fahrzeug-, Kühl- und Stückguttransporte gehören.

Bei stagnierenden Transportmengen und -leistungen wuchs die Welthandelsflotte im Jahr 2001 weiter. Die Tragfähigkeitstonnage aller Frachtschiffe nahm um 2,6 % zu. Sie lag damit über 800 Mio. TDW. Der Ausbau der Rohöltankerflotte blieb mit 0,5 % sehr maßvoll, so dass der verringerten Nachfrage und dem reduzierten Angebot der Öl produzierenden Länder nur geringe zusätzliche Transportkapazitäten gegenüberstanden. Dazu haben auch hohe Flottenabgänge beigetragen: den abgelieferten 26 VLCC-Neubauten

standen z. B. 31 Abgänge durch Abwrackungen (30) und Schiffsverluste (1) gegenüber. Auch bei Suezmax- und Aframax-Tankern übertrafen die Abgänge die Neubauten. Die Regelungen der IMO zur Ausmusterung veralteter Tanker durch schrittweise Durchsetzung der Doppelhüllentanker zeigen damit erste Erfolge.

#### Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2000	2001
Rohöltanker	241,3	242,5
Spezialtanker	90,4	91,8
Massengutschiffe	284,4	297,3
Containerschiffe	69,1	76,6
General Cargo Schiffe	78,0	75,4
Andere Frachtschiffe	29,2	29,3
<b>Gesamt</b>	<b>792,4</b>	<b>812,9</b>

Quelle: Lloyd's Register-Fairplay

Die Spezialtanker-Tonnage nahm um 1,5 % auf 91,8 Mio. TDW zu. Trotzdem entfiel auf Gas-, Chemikalien- und Produktentanker mit 11 % ein weitaus geringerer Anteil der Handelsflotte als auf Rohöltanker, die einen Anteil von fast 30 % erreichten. Der größte Anteil der Flotte entfiel erneut auf die Massengutfrachter (einschl. kombinierte Öl-/Erzfrachter). Deren Tragfähigkeitstonnage betrug fast 37 % der Flotte und wuchs gegenüber dem Vorjahr um 4,5 %. Das stärkste Wachstum wiesen auch im Jahr 2001 Containerschiffe auf. Deren Kapazität erhöhte sich um 10,9 %. Den zahlreichen Neubauablieferungen, die in den vorangegangenen Jahren bestellt worden waren, standen nur geringe Abwrackungen gegenüber. Die Ablieferungen trafen jedoch auf den konjunkturellen Nachfragerückgang in der Schifffahrt mit der Folge, dass sich Überkapazitäten bildeten und die Charter- und Frachtraten einbrachen.

Die Flotte der General-Cargo-Schiffe hat sich um 3,3 % weiter verkleinert. Ursache hierfür ist die anhal-

tende Containerisierung von Transportgütern, die weiterhin Ladungen von Stückgutfrachtern zu Containerschiffen verlagert. Die Tragfähigkeit aller anderen Frachter erhöhte sich insgesamt nur geringfügig bei allerdings im Einzelnen unterschiedlichen Entwicklungen bei verschiedenen Spezialschiffstypen.

#### 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	28.272
2000	792,4	29.046
2001	812,9	27.903

Da sich die Auslastung der gewachsenen Flotte mit der nachlassenden Schifffahrtskonjunktur von rund 29.000 tm/TDW auf 27.900 tm/TDW verschlechterte, entschieden sich die Reeder zunehmend für das Abwracken veralteter Schiffe. Die verschrotete und durch Schiffsuntergänge oder -beschädigungen verlorengegangene Tonnage erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich auf 28,6 Mio. TDW, blieb aber dennoch unter dem hohen Niveau des Jahres 1999 mit 30,9 Mio. TDW. Mehr als die Hälfte der Abwrackungen (16 Mio. TDW) wurde durch den

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

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
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
2001*	16,0	9,2	3,4	28,6

\* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2002



Erneuerungsprozess der Tankerflotte aufgrund von IMO-Beschlüssen ausgelöst. Diese werden auch in den kommenden Jahren zu hohen Flottenabgängen führen.

Deutlich höher fielen in 2001 auch die Abwrackungen von Massengutschiffen aus, auf die 9,2 Mio. TDW entfielen. Die Verschrottungen anderer Schiffstypen blieben mit 3,4 Mio. TDW auf dem durchschnittlichen Niveau der Vorjahre.

Hauptabnehmerländer für die zu verschrottenen Schiffe waren erneut Bangladesh, Indien und

Pakistan. Da die Abwrackpreise – nach einem Anstieg in den ersten Monaten auf fast 200 \$/LDT – in der zweiten Jahreshälfte wieder deutlich auf unter 150 \$/LDT gefallen sind, wird für 2002 eine stärkere Aufnahme von Schiffen durch chinesische Abwrackwerften erwartet.

Darüber hinaus wurde Tonnage aufgelegt oder durch den Umbau von Tankern zu Lagerzwecken oder Offshore-Ölfördereinheiten aus dem Transportmarkt genommen. Auflieger- und Lagertonnage umfasste 2001 insgesamt 4,7 Mio. TDW (2000: 4,8 Mio. TDW).

## 2. Weltschiffbau

Gestützt auf die starke Nachfrage in den Vorjahren waren die Werften weltweit auch im Jahr 2001 insgesamt gut beschäftigt. Die Abkühlung des weltwirtschaftlichen Klimas in der zweiten Jahreshälfte 2001 hatte damit für die Weltschiffbauproduktion bisher nur begrenzte Auswirkungen. Der Nachfrageeinbruch in der zweiten Jahreshälfte, der durch die Terroranschläge des 11. September insbesondere bei Kreuzfahrtschiffen verstärkt und beschleunigt wurde, konnte dadurch noch ohne große Probleme verkraftet werden. Die Perspektiven für die Schiffbauindustrie haben sich jedoch verschlechtert. Wünsche nach späteren Ablieferungsterminen und Stornierung von Aufträgen sowie die Nicht-Ausübung von Optionen, fallende

Neubaupreise und geringe Neubauanfragen sind deutliche Signale. Der ohnehin schon harte Wettbewerb wird nicht zuletzt durch die weiter wachsenden Kapazitäten an Schärfe zunehmen.

Die Schiffbaupolitik hat im Jahr 2001 wenig zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen beigetragen. Die Beendigung der Abwehrbeihilfen innerhalb der EU zum Ende des Jahres 2000 blieb eine einseitige Vorleistung in den Verhandlungen mit Korea. Die wiederholte Verschiebung einer Klage bei der WTO gegen die Subventionierung des koreanischen Schiffbaus sowie der fehlende Konsens im Ministerrat über ein neues Abwehrsystem gegen die koreanischen Marktstörungen und -schädigungen haben jeden Verhandlungsdruck für die Gegenseite beseitigt.



*Ro-Ro-Schiff „UND Ege“, 26.700 GT*

Die in der OECD-Arbeitsgruppe Schiffbau vorbereiteten Verhandlungen über ein internationales Schiffbauabkommen zur Beseitigung aller Subventionen und Wettbewerbsverzerrungen unter Berücksichtigung der Kapazitätsproblematik lassen nur mittel- bis langfristig eine Lösung erwarten. Angesichts der abnehmenden Auftragsbestände wird eine wirksame Schiffbaupolitik für Europa immer dringender.

#### Produktion

Nach Angaben von Lloyd's Register-Fairplay hat die Weltschiffbauproduktion im Jahr 2001 das Rekordergebnis des Vorjahres fast wieder erreicht: 1.553 Schiffe mit 31,3 Mio. GT und 20,2 Mio. CGT wurden abgeliefert. Japans Werften hatten daran mit 6,5 Mio. CGT einen Anteil von 32,1 % (Vorjahr 31,5 %). Sie haben damit die Spitzenposition im Weltschiffbau von der koreanische Konkurrenz zurückgewinnen können, die mit 6,1 Mio. CGT auf einen Anteil von 30,2 % (Vorjahr 31,9 %) kam. Der koreanische Schiffbauverband meldete aufgrund eigener Erhebungen Ablieferungen in Höhe von 6,4 Mio. CGT, so dass man auch von einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den beiden führenden Schiffbauländern sprechen kann.

Die stark expandierenden chinesischen Werften behaupteten mit Ablieferungen in Höhe von 1,4 Mio. CGT und einem Anteil von 6,8 % die dritte Position. Dahinter liegen die deutschen Schiffbauunternehmen an vierter Stelle in der Rangfolge der Schiffbauländer. Sie lieferten 1,1 Mio. CGT ab und erzielten damit einen Marktanteil von 5,6 %. Innerhalb Europas behaupteten sie mit Abstand ihre führende Position. Die nächstfolgenden Schiffbauländer Polen und Italien erreichten Marktanteile von 3,0 % bzw. 2,9 %.

Die Ablieferungen aller EU-Länder beliefen sich auf 3,7 Mio. CGT. Damit hat sich der EU-Anteil gegenüber dem Jahr 2000 geringfügig wieder auf

18,3 % erhöht. Die Mitgliedsländer des europäischen Schiffbauverbandes AWES (EU-Länder plus Norwegen, Polen und seit 2001 Rumänien) kamen auf einen Anteil von 23,3 % der weltweiten Ablieferungen.

#### Rangfolge der Schiffbauländer nach Fertigstellungen 2001

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	12.024	38,4	1. Japan	6.477	32,1
2. Südkorea	11.608	37,1	2. Südkorea	6.095	30,2
3. VR China	1.827	5,8	3. VR China	1.368	6,8
4. Deutschland	1.141	3,6	4. Deutschland	1.134	5,6
5. Polen	689	2,2	5. Polen	600	3,0

Wichtigste Abnehmer der Neubauten waren Reeder japanischer, griechischer und deutscher Nationalität, die 17 %, 14 % und 12 % der weltweiten Neubauablieferungen (CGT) erhielten. Mit Abstand folgten die Kunden aus Norwegen (6 %), China/Hongkong (5 %), Taiwan (5 %) und den USA (4 %). Große Unterschiede gibt es bei der Bindung zwischen Reedern und Werften innerhalb der Länder. Während z. B. japanische Reeder mehr als 90 % ihres Neubauvolumens von einheimischen Werften bezogen, lag der entsprechende Anteil der deutschen Reedereien bei lediglich 16 %. Rund 57 % der Neubauten für deutsche Schifffahrtsunternehmen kamen aus Korea, 11 % aus Polen und 8 % aus China.

Auf hohem Niveau befanden sich in 2001 die Ablieferungen an Massengutschiffen. Mit 5,4 Mio. CGT erzielten sie einen Anteil von 26,6 % an der Weltschiffbauproduktion und lagen um rund 70 % über der Vorjahresproduktion. Führend sind in diesem Marktsegment aufgrund ihres großen inländischen Marktes Japans Schiffbauunternehmen mit einem Marktanteil von rund 61 %, gefolgt von den koreanischen Werften mit rund 20 % und China mit 11 %.

Fast an das Rekordniveau der Jahre 1997/98 reichten die Ablieferungen von Containerschiffen mit 4,9 Mio. CGT und einem Anteil von 24,2 %. Gegenüber dem Jahr 2000 lag die Produktion um 32 %

höher. Hier konnten die koreanischen Werften die Erfolge ihrer Verdrängungspolitik ernten. Sie lieferten Schiffe mit insgesamt 2,6 Mio. CGT ab, entsprechend einem Marktanteil von 54 %. Mit Abstand folgten Japans Schiffbaubetriebe mit einem Anteil von 17 % vor Deutschland mit rund 8 % und Polen mit 7 %.

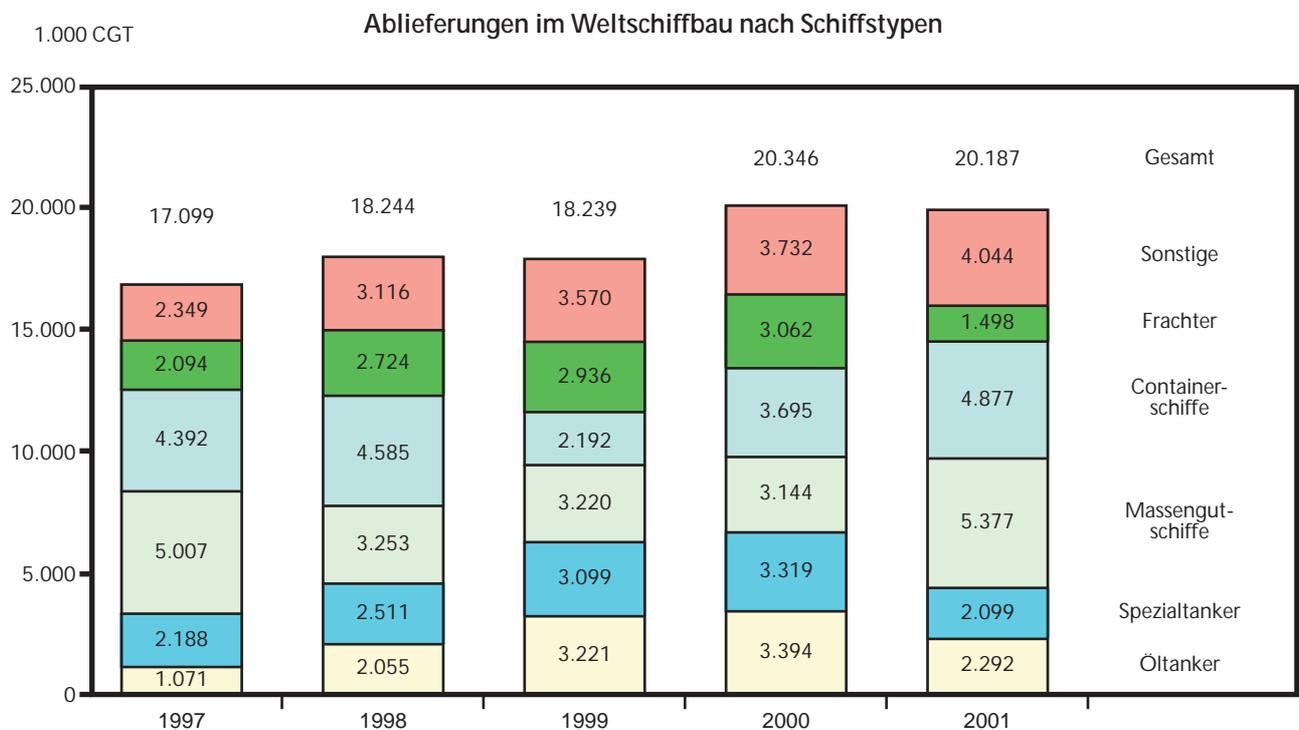
Die insgesamt abgelieferten 186 Containerschiffe hatten eine Stellplatzkapazität von rund 612.000 TEU. 55 % davon entfielen auf 56 große Einheiten mit 5.000 TEU und mehr. Die Stellplatzkapazität der Neubauten entsprach rund 12 % der Ende 2001 vorhandenen Flotte.

Ebenfalls auf Rekordniveau kamen die fertiggestellten Fähr- und Passagierschiffe mit 2,6 Mio. CGT (davon 1,4 Mio. CGT Kreuzfahrtschiffe), entsprechend 12,7 % der Gesamtproduktion. Dies entsprach einem Zuwachs von 62 % gegenüber dem Vorjahr. Dieses Marktsegment teilten sich im Wesentlichen die

Werften in Deutschland (23 %), Italien (19 %), Finnland (18 %) und Frankreich (17 %). Korea und Japan erzielten in diesem Markt erste Erfolge und erreichten Anteile von 4 % und 2 %.

Deutlich niedriger als in den beiden Vorjahren fiel das Volumen der Tankerneubauten aus. Die Fertigstellungen von Rohöltankern erreichten mit 2,3 Mio. CGT nur 68 % der Vorjahresproduktion, insbesondere durch die geringere Anzahl an VLCC (27 gegenüber 41). Der Marktanteil der Öltanker ging dadurch auf 11,4 % zurück. Unangefochtene Marktführer blieben hier die koreanischen Werften. Sie lieferten rund 61 % des CGT-Volumens ab. Mit großem Abstand folgte Japan mit 33 %.

Ähnlich war die Situation bei Spezialtankern (Produkten-, Chemikalien-, Flüssiggastanker). Sie erreichten mit 2,1 Mio. CGT nur 63 % des Vorjahresniveaus. Dies betraf insbesondere LNG-Tanker, von de-



nen in 2001 nur ein Schiff abgeliefert wurde gegenüber 14 im Jahr zuvor. Marktführer bei den Spezialtankern waren die japanischen Werften mit einem Anteil von 39%, gefolgt von Korea mit 26% und China mit 10%.

Der Bau sonstiger Frachter (General-Cargo-, Kühl- und Ro-Ro-Schiffe) verringerte sich um mehr als 50 % und entsprach mit 1,5 Mio. CGT nur noch einem Anteil von 7,4 %. Japanische Werften trugen in diesem Marktsegment mit 24 % zur Produktion bei und lagen damit vor den Schiffbauern der EU mit einem Anteil von 21 %. China kam hier auf 16 % und Korea auf 11 %.

Ähnlich hohe Rückgänge von mehr als 30 % ergaben sich bei nicht Fracht tragenden Schiffen, die mit knapp 1,5 Mio. CGT nur noch einen Anteil von 7,1 % erreichten. Hier wirkten sich insbesondere die geringeren Ablieferungen von Schiffen für die Offshore-Industrie aus.

#### Auftragseingänge

Obwohl deutlich niedriger als im Rekordjahr 2000 blieben die Neubaubestellungen im Jahr 2001 auf einem hohen Niveau. Dazu trugen vor allem die Aufträge in den ersten Monaten des Jahres bei. In der zweiten Jahreshälfte dämpfte die rückläufige Wirtschafts- und Schifffahrtskonjunktur die Neubaunachfrage. Insgesamt wurden im Jahr 2001 weltweit 1.438 Schiffe mit 36,5 Mio. GT und 23,3 Mio. CGT in Auftrag gegeben. Damit wurde die Produktion des Jahres erneut übertroffen, der Auftragsbestand nochmals erhöht.

Japans Werften konnten mit Aufträgen über 7,8 Mio. CGT und einem Anteil von 33,3 % die Führungsposition nach zwei Jahren Unterbrechung von Koreas Schiffbau (7,1 Mio. CGT bzw. 30,4 %) zurückerobern, der bereits mit dem Rekordergebnis des Vorjahres eine

mehrfährige Beschäftigung gesichert hatte. Erheblich zulegen konnten die chinesischen Werften, die ihren Marktanteil mit 2,7 Mio. CGT auf 11,4 % steigerten und die deutschen Werften (802.000 CGT bzw. 3,4 %), wie bei der Produktion, auf die vierte Position verdrängten. Die Auftragseingänge bei den deutschen Unternehmen wurden in diesen Zahlen zudem überhöht ausgewiesen, da Lloyd's Register zahlreiche Aufträge aus dem Dezember 2000 dem Jahr 2001 zugerechnet hat. (Die VSM-Verbandsstatistik weist für 2001 lediglich Aufträge für 138.000 CGT aus und im Vorjahr entsprechend höhere Werte als bei Lloyd's Register.)

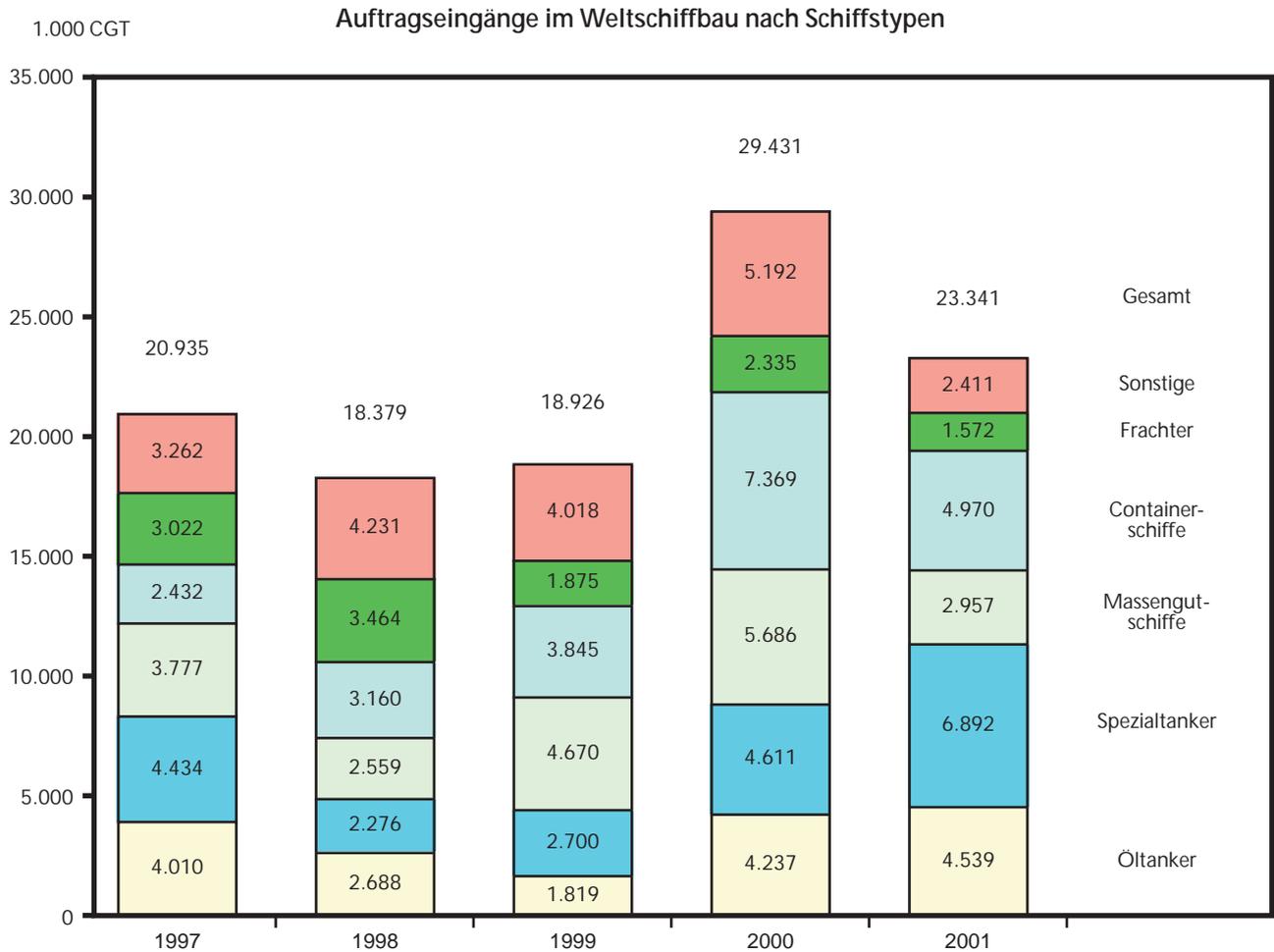
An fünfter Position wurden die kroatischen Werften platziert, die ihren Marktanteil mit 2,3 % nochmals steigerten. Dichtauf folgten Dänemark (2,3 %) und Italien (2,2 %). Die Schiffbaubetriebe in

#### Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 2001

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	14.551	39,9	1. Japan	7.764	33,3
2. Südkorea	11.840	32,4	2. Südkorea	7.088	30,4
3. VR China	4.122	11,3	3. VR China	2.657	11,4
4. Kroatien	896	2,5	4. Deutschland	802	3,4
5. Deutschland	888	2,4	5. Kroatien	548	2,3

den EU-Ländern büßten insgesamt Marktanteile ein und erreichten nach 17,2 % im Vorjahr nur 13,0 %. Unter Berücksichtigung der o. g. falschen Periodenabgrenzung, die zum Teil auch in anderen europäischen Ländern erfolgte, war der Marktanteil der europäischen Werften im Jahr 2001 sogar noch wesentlich geringer. Dies gilt auch für den Schiffbau in den AWES-Mitgliedsländern, der trotz erstmaliger Einbeziehung Rumäniens nur einen Anteil von 17,5 % erreichte nach 23,1 % im vorangegangenen Jahr.

Die stärkste Nachfrage ging 2001 von japanischen Reedern aus. Sie vergaben Aufträge für 4 Mio. CGT (17 %), in erster Linie bei Werften im eigenen Land. Deutsche Reeder rangierten an zweiter Position mit einem Anteil von 11 % gefolgt von Bestellern aus



Griechenland (8 %), Norwegen und China/Hongkong (je 7 %).

Anders als bei der Produktion standen bei der Neubaunachfrage Tanker im Mittelpunkt. Bestellungen von Spezialtankern erreichten mit 6,9 Mio. CGT (29,5 %) einen neuen Höchststand. In diesem Marktsegment haben koreanische Werften ihren Anteil auf 50 % ausgebaut. Die japanische Konkurrenz blieb mit 24 % an zweiter Position vor China (10 %) und Kroatien (5 %). Die EU-Werften kamen hier zusammen auf lediglich 7 %. Am größten war die Dominanz der koreanischen Werften bei der boomenden Nachfrage nach LNG-Tankern, bei denen sie einen Anteil von 79 % erzielten.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich auch die Nachfrage nach Öltankern erhöht. Sie kam mit 4,5 Mio. CGT auf einen Marktanteil von 19,4 %. In diesem Markt konnten die japanischen Werften den vorjährigen Vorsprung Koreas (in 2000: 82 %) wieder aufholen. Mit einem Anteil von 44 % haben sie die koreanische Konkurrenz knapp auf den zweiten Rang (43 %) verwiesen. Mit großem Abstand lagen Chinas Schiffbauer mit 8 % an dritter Stelle.

Um fast 50 % niedriger als im Vorjahr blieben die Auftragseingänge für Massengutfrachter. Sie hatten mit knapp 3 Mio. CGT einen Anteil von 12,7 %. Hier blieben die japanischen Werften die Hauptanbieter



mit einem Anteil von rund 68 %, gefolgt von China mit 25 %, den Philippinen mit 4 % und Korea mit lediglich 1 %.

Trotz der erkennbaren Überkapazitäten in der Containerschiffahrt wurde mit 5,0 Mio. CGT ein großes Volumen an Neubauten in Auftrag gegeben. Es entsprach einem Anteil von 21,3 % der gesamten Neubaunachfrage. Am erfolgreichsten in der Akquisition waren erneut Koreas Werften mit einem Anteil von 32 %. Danach kam die japanische Industrie mit 28 %, gefolgt von Dänemark (10 %), Deutschland (9 % mit der o. g. Einschränkung der Periodenzurechnung) und China (8 %).

Andere Frachterttypen (Ro-Ro-, General-Cargo-, Kühlschiffe) verzeichneten mit 1,6 Mio. CGT und einem Anteil von 6,7 % eine niedrigere Nachfrage als in den Vorjahren. Hier lagen die EU-Werften mit einem 30 %-Anteil hinter Japan mit 35 % aber vor China mit 11%.

Nach dem Boom in den Vorjahren brach die Nachfrage nach Fähr- und Passagierschiffen mit 0,8 Mio. CGT und einem 3,3 %igen Anteil drastisch ein. Die Ursachen waren nicht nur konjunktureller Art, sondern auch die strukturellen Veränderungen im Kreuzschiffahrtsmarkt, z. B. die Übernahmekämpfe zwischen den führenden Reedereien, trugen dazu bei. Dies traf die Werften in den EU-Ländern mit ihrem Anteil von 70 % besonders hart. Japans Industrie erreichte hier einen Anteil von 13 %.

Die Nachfrage nach nicht Fracht tragenden Schiffen lag mit 1,6 Mio. CGT auf Vorjahresniveau und kam damit auf einen Anteil von 7,0 %. Daran waren die EU-Werften mit 34 % beteiligt. China erreichte 12 %, Korea 6 % und Japan 3 %. Besonderes Gewicht hatten in diesem Marktbereich Offshore-Versorger, auf die allein Marktanteile von 2,8 % entfielen.



Gastanker „Kappagas“, 5.278 GT, 5.600 m<sup>3</sup>

## Auftragsbestände

Gegenüber Ende 2000 haben sich die Auftragsbestände nochmals erhöht. Insgesamt standen zum Jahresende weltweit 2.695 Neubaufträge mit 75,8 Mio. GT und 48,6 Mio. CGT in den Auftragsbüchern der Werften. Damit sind sie im Durchschnitt bis ins Jahr 2004 ausgelastet.

Das größte Auftragsvolumen von 16,0 Mio. CGT (32,9 %) hatten weiterhin die koreanischen Werften. Es folgten Japan mit 11,1 Mio. CGT (22,8 %) und China mit 4,8 Mio. CGT (9,8 %). Deutschland lag mit 2,0 Mio. CGT (4,2 %) hinter Italien mit 2,4 Mio. CGT (4,9 %) an fünfter Position. (Allerdings weist die VSM-Statistik ein Auftragsvolumen von 2,6 Mio. CGT für die deutschen Werften aus.) Ebenfalls auf 2,0 Mio. CGT und 4,2 % kamen die polnischen Werften. Einen großen Sprung nach vorn machte Kroatiens Schiffbau, der mit 1,1 Mio. CGT (2,2 %) auf die siebente Position vorrückte. Die EU-Werften insgesamt verloren Marktanteile. Auf sie entfielen mit 8,7 Mio. CGT nur noch 17,9 % nach 20,9 % im Jahr zuvor. Auch der Anteil der AWES-Länder ging mit 11,8 Mio. CGT trotz des erstmaligen Hinzurechnens Rumäniens auf 24,3 % zurück.

Führende Bestellernation war Griechenland. Dessen Reeder haben Aufträge in Höhe von 5,8 Mio. CGT vergeben, entsprechend einem Anteil von 12,0 %. Danach folgten Reeder aus Japan mit 5,7 Mio. CGT und 11,7 %, aus Deutschland mit 5,4 Mio. CGT und 11,2 %, aus Norwegen mit 4,0 Mio. CGT und 8,2 %, aus den USA mit 3,2

Mio. CGT und 6,6 % sowie Besteller britischer Nationalität mit 2,9 Mio. CGT und 5,9 %. Auch im Auftragsbestand wird sichtbar, dass europäische und amerikanische Reeder ihre Neubauten überwiegend bei ausländischen Werften ordern, während japanische Gesellschaften ihre Aufträge zu über 90 % (auf CGT-Basis) im Inland platzierten.

Das wichtigste Marktsegment bildeten weiterhin die Containerschiffe, die mit 10,2 Mio. CGT (davon 4,0 Mio. CGT von deutschen Reedern) auf einen Anteil von 21 % kamen. Sie haben zusammen eine Stellplatzkapazität von rund 1,4 Mio. TEU. Dies entspricht mehr als einem Viertel der zurzeit in Fahrt befindlichen Flottenkapazität. Hauptlieferanten dieser Schiffe sind koreanische Werften mit einem Auftragsbestand von 4,4 Mio. CGT (davon 1,8 Mio. CGT von deutschen Reedern), entsprechend einem Marktanteil von 43 %. Es folgen Japans Schiffbauer mit 17 %, Polen (11 %) und Deutschland (9 %).

Das Bestellvolumen an Öltankern ist auf 9,5 Mio. CGT (19,5 %) angestiegen. Davon bestellten griechi-

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31.12.2001 in 1.000 CGT

	Öl-tanker	Gas-/Chem.-/Prod.tanker	Massengut-schiffe	Container-schiffe	Andere Frachtschiffe	Sonstige	Gesamt
Südkorea	5.669	5.085	559	4.393	37	254	15.996
Japan	2.508	2.286	3.393	1.783	601	525	11.096
VR China	654	1.070	1.325	731	587	399	4.766
Italien	35	212	–	–	228	1.883	2.358
Deutschland	–	120	–	884	219	795	2.018
Polen	–	276	–	1.099	363	278	2.016
Kroatien	134	731	44	–	125	31	1.064
Rumänien	–	151	87	208	227	224	896
Spanien	–	457	–	–	62	364	884
Frankreich	–	20	–	–	–	843	863
Niederlande	–	22	–	–	470	333	824
Finnland	–	–	–	–	–	762	762
Sonstige	485	438	534	1.103	762	1.704	5.028
<b>Welt Gesamt</b>	<b>9.485</b>	<b>10.868</b>	<b>5.942</b>	<b>10.201</b>	<b>3.681</b>	<b>8.395</b>	<b>48.571</b>

sche Reeder 2,6 Mio. CGT. Führend blieb auch hier Korea mit einem Anteil von 60 %, gefolgt von Japan (26 %) und China (7 %).

Auch der Auftragsbestand an Spezialtankern (Produkten-, Chemikalien-, Gastanker) ist im Jahr 2001 deutlich angestiegen auf 10,9 Mio. CGT (22,4 %). In diesem Markt erreichten Koreas Werften einen Anteil von 47 %. Mit Abstand folgten Japan (21 %), China (10 %), Kroatien (7 %) und Spanien (4 %).

Der Auftragsbestand an Massengutschiffen verringerte sich im vergangenen Jahr deutlich von 8,5 Mio. CGT Ende 2000 auf 5,9 Mio. CGT (12,2 %). Davon entfielen auf den japanischen Schiffbau 57 %, auf China 22 % und auf Korea 9 %. Die Hauptnach-

frage kam von japanischen Reedern, die rund 29 % der Aufträge vergeben haben.

Auch bei den Fähr- und Passagierschiffen wurde der Auftragsbestand erheblich abgebaut von 7,6 Mio. CGT Ende 2000 auf 5,7 Mio. CGT Ende 2001. Damit kam dieses Marktsegment nur noch auf einen Anteil von 11,7 %. Davon entfielen 32 % auf Italiens Werften, gefolgt von den Schiffbaubetrieben in Frankreich (14 %), Deutschland (13 %) und Finnland mit knapp 13 %.

Auf General-Cargo-, Ro-Ro- und Kühlschiffe entfielen, ähnlich wie im Vorjahr, 3,7 Mio. CGT (7,6 %). Die nicht Fracht tragenden Schiffe trugen mit 2,7 Mio. CGT 5,6 % zum Auftragsbestand bei.



See- und Hafenschlepper „Santantonio Primo“, 475 GT, Pfahlzug 62,2 t

## Währungs- und Neubaupreientwicklungen

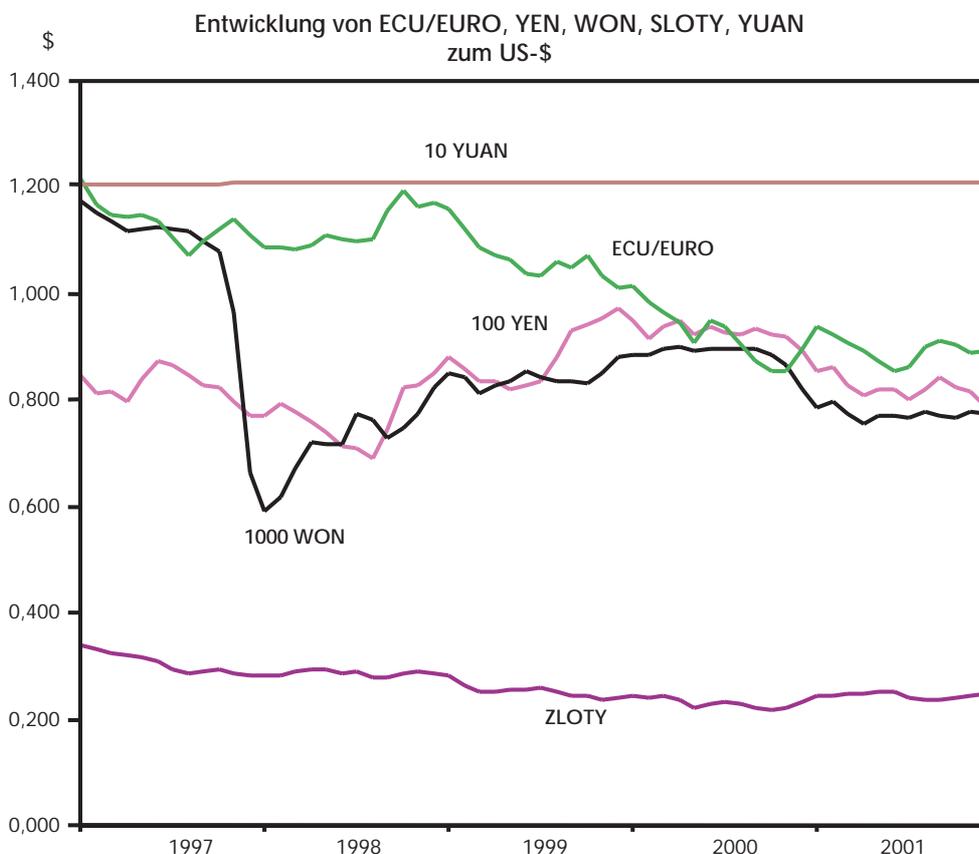
Zwischen den Währungen ergaben sich im Verlauf des Jahres 2001 keine grundlegenden Verschiebungen. Der US-\$ konnte seine starke Position bis zum Jahresende weiter ausbauen. Das Vertrauen der Finanzmärkte in die amerikanische Währung blieb trotz kurzer Irritationen nach den Anschlägen am 11. September und trotz konjunktureller Einbrüche in den USA erhalten. Da auch in anderen Weltwirtschaftszentren die Konjunkturabschwächungen zeitlich parallel einsetzten, ergaben sich keine Alternativen zum \$. Die stufenweisen Leitzinsabsenkungen durch die US-Notenbank auf 1,75 % und durch die Europäische Zentralbank auf 3,25 % hatten ebenfalls keine nen-

nenswerten Auswirkungen auf die Währungsparitäten. Auf Jahresbasis wurde der € in 2001 um 3 % gegenüber dem \$ abgewertet mit einem Durchschnittskurs von 1,1166 €/\$. Im Dezember wurde der € mit 1,1206 €/€/\$ noch schwächer notiert.

In Japan zielte die Währungspolitik zum Jahresende hin offensichtlich auf einen niedrigen Yen-Kurs, um die Rezession durch Erleichterungen für die Exportwirtschaft zu entschärfen. Im Jahresdurchschnitt (121,59 ¥/\$) wurde der Yen im vergangenen Jahr um 11,3 % zum \$ abgewertet. Bis Dezember erfolgte eine weitere Abwertung auf 127,16 ¥/\$. Der Wertverfall des Yen hat in den Nachbarländern, insbesondere in Korea, zu Beunruhigungen geführt, da die Exportchancen der eigenen Exportindustrien dadurch als gefährdet angesehen werden.

Als Konsequenz wertete Korea den Won ebenfalls gegenüber dem Dollar ab. Mit einem Jahresdurchschnittskurs von rund 1.291 Won/\$ ergab sich ein Wertverlust zum \$ von 12,4 % gegenüber dem Jahr 2000. Dieser bestand auch über das Jahresende hinweg fort. Die Regierung bemüht sich darüber hinaus, den exportierenden Unternehmen durch neue Fördermaßnahmen weitere Erleichterungen zu verschaffen.

Der Kurs des Yuan gegenüber dem \$ blieb weiter unverändert.



Der Kurs des Yuan gegenüber dem \$ blieb weiter unverändert.

Inwieweit sich der WTO-Beitritt Chinas auf die Wechselkurspolitik und die Konvertierbarkeit des Renminbi/Yuan auswirken wird, bleibt abzuwarten.

Der polnische Zloty erfuhr nach jahrelangem Wertverlust erstmals eine Aufwertung zum \$ um 6 % gegenüber dem Jahr 2000. Dadurch verschlechterte sich auch für die Werftindustrie die Wettbewerbssituation.

Die Entwicklung des € zu den Währungen anderer wichtiger Schiffbauländer blieb im Jahr 2001 uneinheitlich. Für Yen und Won ergaben sich im Jahresdurchschnitt Abwertungen zum € um 8,5 % bzw. 9,6 %. Auch Singapur-\$ und Taiwan-\$ waren etwas schwächer. Die Abwertung betrug im Jahresmittel 0,7 % bzw. 4,5 %. Demgegenüber ergab sich zum chinesischen Yuan eine erneute Aufwertung um 3,1 %.

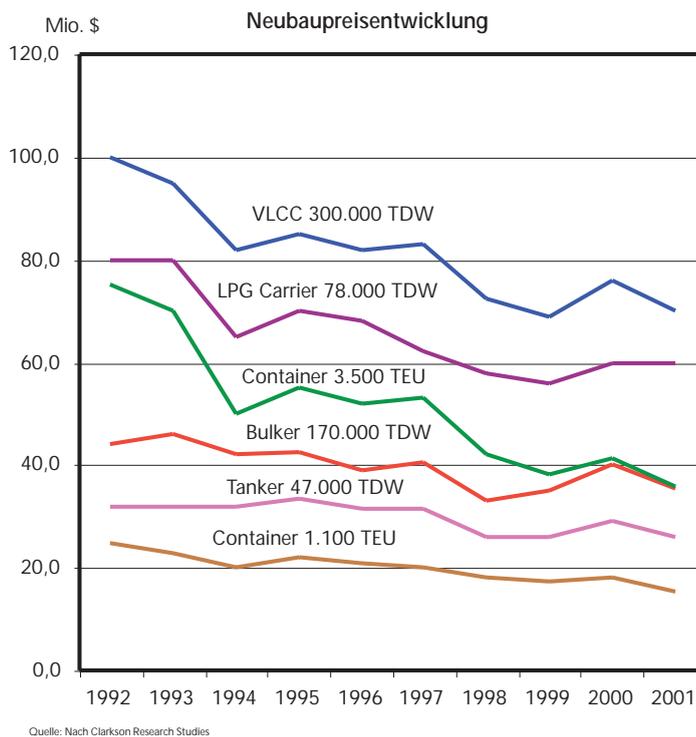
Von den europäischen Nachbarwährungen notierten der Zloty und die Norwegische Krone mit Aufwertungen zum € um 9,2 % bzw. 0,8 % im Durchschnitt des Jahres 2001 fester. Der Wert der Dänischen Krone blieb im Jahr 2001 fast unverändert. Das Britische Pfund wurde im Jahresdurchschnitt um 2 % zum € abgewertet. Ein Wertverlust von 8,8 % ergab sich für die Schwedische Krone.

Da Yen und Won, die Währungen der führenden Schiffbauländer, im Jahr 2001 gleichermaßen abgewertet wurden, ergaben sich währungsseitig Spielräume für erneute Preisenkungen. Die im Jahr 2000 für einige Schiffstypen ausgewiesenen Preisanhebungen wurden somit weitgehend rückgängig gemacht. Der von Clarkson errechnete Neubaupreisindex für Tanker und Massengutschiffe fiel im vergangenen Jahr von 117 auf 108 %. Er lag damit nur noch knapp über dem Tiefststand im Frühjahr 1999 von 106 %.

Von Dezember 2000 bis Dezember 2001 gaben die Neubaupreise für mehr als die Hälfte der von Clarkson

Research erfassten Standardschiffstypen um über 10 % nach. Am stärksten betroffen war der Containerschiffmarkt, in dem der Wettbewerbsdruck aus Fernost besonders stark zu spüren ist. Für Schiffe mit 1.100 TEU bzw. 3.500 TEU ergaben sich im Jahresverlauf Preisreduzierungen um 13,9 % bzw. 13,3 %. Bei kleineren Feederschiffen mit 400 TEU blieben die Preise um 11 % unter dem Vorjahr.

Auch Tanker verbilligten sich erheblich. Während VLCC um 7,9 % unter dem Vorjahrespreis lagen, wurden die anderen Tankergrößen um 10,3 % bis 12,2 % billiger notiert. Etwas stabiler blieb die Situation noch bei den Gastankern. LNG-Tankerpreise gaben um 4,3 % nach, während die Preise für LPG-Tanker unverändert blieben.



Unterschiedlich ausgeprägt blieben die Preisreduzierungen bei Massengutschiffen. Für Capesize- und Handymax-Schiffe fielen sie mit 11,3 % bzw. 10,7 % sehr hoch aus, für Panamax- und Handysize-Einheiten mit 6,8 % und 3,3 % etwas moderater.

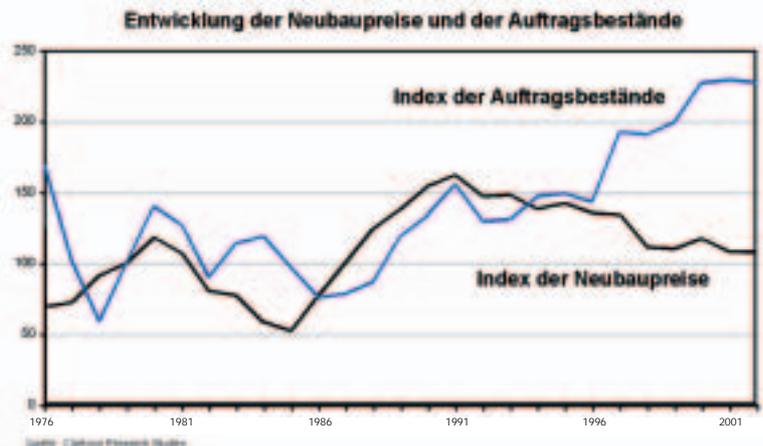
Preise für Ro-Ro-Schiffe blieben um 5 % bis 6 % unter dem Vorjahreswert. Für Tweendeck-Schiffe ergaben sich keine Preisänderungen.

Mit diesen Entwicklungen haben sich die Preise von dem vor der koreanischen Wirtschafts- und Währungskrise herrschenden Niveau im Jahr 1997 noch weiter entfernt, und dies, obwohl die Nachfrage im Jahr 2001 insgesamt noch relativ hoch war.

Berücksichtigt man, dass

- die Orderaktivitäten zum Jahresende hin erheblich nachgelassen haben,
- sich die Nachfrage in 2002 kaum verbessern wird,
- sich die Abwertungen von Yen und Won gegenüber dem \$ über den Jahreswechsel 2001/2002 noch verstärkt haben,
- die weltweiten Neubaukapazitäten weiter zunehmen,

muss mit einem noch härteren Preiswettbewerb in der nahen Zukunft gerechnet werden. Nicht alle Werften, insbesondere in Europa, werden diesen ruinösen Wettbewerb überstehen, wenn nicht politisch gesteuert wird.



In den Berichten der EU-Kommission wurde nachgewiesen, dass die Preiskalkulationen der koreanischen Werften nicht kostendeckend sind. In Konkurs gegangene Werften wurden in Korea ohne jegliche Kapazitätsreduzierungen zulasten der Staatskasse saniert und agieren jetzt wieder unbelastet im Markt. Bei derart ungleichen Bedingungen bleiben die deutschen und europäischen Schiffbauunternehmen ohne staatlichen Flankenschutz im Wettbewerb auf dem Weltmarkt in einer schwierigen Situation. Zum schiffbaupolitischen Handeln bleibt angesichts rasch abnehmender Auftragsbestände nur noch wenig Zeit.

### 3. Kapazitäts- und Nachfrageentwicklung

Die in den 90er Jahren erwartungsgemäß steigende Nachfrage nach Handelsschiffsneubauten hatte im Jahr 2000 mit Neubaubestellungen von über 29,4 Mio. CGT ihren Höhepunkt erreicht. Im Verlauf des Jahres 2001 kam diese Entwicklung zu einem vorläufigen Ende. Da sich die Erneuerung der Welthandelsflotte fortsetzt und auch die Weltwirtschaft wieder wachsen wird, sind die mittel- und langfristigen Ausichten für den Weltschiffbau weiterhin positiv.

Die Arbeitsgruppe Marktforschung der AWES hat im vergangenen Jahr eine aktualisierte Neubau-Bedarfsprognose erarbeitet mit einem Prognosezeitraum bis 2015. Darin wird ein etwas höherer Neubaubedarf ausgewiesen als in der vorangegangenen Studie. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass der auf Basis der Wirtschaftsentwicklung und des Ersatzes veralteter Schiffe ermittelte langfristige Bedarf an Schiffsneubauten nicht identisch ist mit der tatsächlichen Nachfrage. Das Bestellverhalten der Reeder wird von vielen Parametern mitbe-

stimmt. Dies kann gegenüber dem errechneten Bedarf zu einer völlig anderen Verteilung der Aufträge im Prognosezeitraum führen. So ist die hohe Nachfrage im Jahr 2000 vor allem aus der von Koreas Werften verfolgten Niedrigpreispolitik und den nur noch bis zum Jahresende zulässigen Abwehrhilfen für europäische Werften zu erklären. Ein Teil der daraus resultierenden Neubauablieferungen der Folgejahre führt – verstärkt durch die inzwischen eingetretene Rezessionsphase – als Vorwegnahme zukünftigen Bedarfs zu Überkapazitäten in der Schifffahrt.

Die Prognose berücksichtigt noch nicht die Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001. Bei einem Prognosehorizont von 15 Jahren sind diese jedoch ohnehin weniger gravierend, als unmittelbar nach den Anschlägen zu vermuten war. Außerdem können Prognosen Terrorakte oder kriegerische Auseinandersetzungen und deren Folgen kaum realistisch berücksichtigen.

Der Prognosezeitraum ist in drei Perioden unterteilt. Das Weltwirtschaftswachstum für den Zeitraum



*Selbstentladender Massengutfrachter, „Stones“, 17.400 GT*

2001-2005 wurde mit durchschnittlich 2,8 % angenommen. Das ist niedriger als die von 1996 - 2000 erzielte Rate von 3,2 %. Auch in den folgenden beiden 5-Jahresperioden wird nur eine Durchschnittsrate von 2,7 % unterstellt.

Aus diesen Annahmen sowie weiteren Abschätzungen über den Energiemarkt leitet die Studie die Transportvolumen und -strecken für die den Seehandel dominierenden Güter ab, zu denen insbesondere Rohöl, Ölprodukte, Erze, Kohle, Getreide gehören. Mit ergänzenden Untersuchungen für andere Massengüter, Stückgüter und Flüssiggas wurde das zu erwartende Transportvolumen des seewärtigen Welthandels ermittelt. Insgesamt ergab sich dafür eine jährliche durchschnittliche Wachstumsrate von 1,8 %, die sich von 1,5 % in der ersten Periode auf 2 % in der dritten Periode erhöht. Unter Einbeziehung der Transportentfernungen und der Verteilung der Güter auf die wichtigsten Schiffstypen errechnet sich der Flottenbedarf bis 2015.

Im gesamten Prognosezeitraum besteht danach der größte Bedarfszuwachs für LNG-Tanker (5,2 % p.a.), Offshore-Fahrzeuge (4,3 %), Containerschiffe (3,2 %) und Fähr-/Passagierschiffe (3,1 %). Nur mäßig wächst der Bedarf für Öltanker (0,8 %) und Massengutfrachter (1,2 %). Dennoch entfällt auf diese Teile der Welthandelsflotte der größte Tonnagezuwachs. Ein stärkerer Flottenausbau wird auch für Chemikalien-tanker (2,0 %) erwartet. Bei General-Cargo-Schiffen (-1,0 %) und Fischereifahrzeugen (-1,2 %) verkleinern sich die Flotten.

Für die gesamte Flotte der Fracht transportierenden Schiffe wird bis 2015 ein zusätzliches Tonnagevolumen in Höhe von fast 140 Mio. TDW (= 18 % der bisherigen Flotte) erwartet. Das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von 1,1 %. Gegenüber dem Tonnagezuwachs in den 90er Jahren bedeutet dies eine Halbierung der Wachstumsrate. Stärker ist der Zuwachs bei den nicht Fracht tragenden Schiffen. Hier ergibt sich eine Tonnagezunahme (GT) um 37,7 % bzw. 2,1 % pro Jahr. In den 90er Jahren hatte sich diese Flotte noch um rund 3,4 % pro Jahr erweitert.

Die Prognose ermittelt auch die aus Alters- und Sicherheitsgründen abzuwrackende Tonnage. Für den gesamten Prognosezeitraum beträgt das Abwrackvolumen für Frachtschiffe 435,8 Mio. TDW. Das entspricht rund 57 % der zu Beginn des Jahres 2000 bestehenden Flottentonnage. Im Durchschnitt müssen danach rund 28 Mio. TDW pro Jahr verschrottet werden, ein Wert der in den 90er Jahren nur 1999 erreicht bzw. übertroffen wurde. Aufgrund der von der IMO beschlossenen beschleunigten Ausmusterung von Einhüllentankern wird das höchste Abwrackvolumen in der ersten Prognoseperiode stattfinden. Bei den nicht Fracht tragenden Schiffen wird ein Abwrackvolumen von 16,2 Mio. GT erwartet, entsprechend 32,5 % dieser Flotte Anfang 2000.

Aus zusätzlichem Flottenbedarf und Ersatzbedarf ergibt sich der gesamte Neubaubedarf von fast 31.200 Schiffen mit 396 Mio. GT, 284 Mio. CGT und einer Tragfähigkeit für die Frachterflotte von 574 Mio. TDW. Pro Jahr bedeutet das ein durchschnittliches Bauvolumen von 18,3 Mio. CGT.

Auf Tanker entfallen davon 24,7 %. Dazu tragen Schiffe bis 50.000 TDW (in erster Linie Produktentanker) 5,7 %, mit 50.000-200.000 TDW 11,5 %, VLCC mit mehr als 200.000 TDW 5,5 % und Chemikalien-tanker 2,0 % bei. Danach folgen die Massengutfrachter mit einem Anteil von 19,4 %, gefolgt von General-Cargo-Schiffen mit 16,4 % (einschl. Ro-Ro- und Kühlschiffe), Containerschiffen mit 12,7 % und Gastankern mit 6,2 %. Alle Frachtschiffe zusammen ergeben einen Anteil von 79,2 %. Die übrigen 20,8 % entfallen auf nicht Fracht tragende Schiffe, von denen Fähr- und Passagierschiffe einen Anteil von 8,7 %, Offshore-Fahrzeuge 4,7 %, Fischereifahrzeuge 3,8 % und andere Einheiten 3,6 % ausmachen.

Die AWES erwartet bis 2005 einen durchschnittlichen Neubaubedarf von 91,5 Mio. CGT (16,6 Mio. CGT p. a.), zwischen 2005 und 2010 rund 91,6 Mio. CGT (18,3 Mio. CGT p. a.) und in der dritten Periode 100,9 Mio. CGT (20,2 Mio. CGT p. a.).

## AWES-Nachfrageprognose 2000 – 2015

Schiffstyp	Periode	1.1.2000/ 1.7.2005	1.7.2005/ 1.7.2010	1.7.2010/ 1.7.2015	1.1.2000/ 1.7.2015	Gesamt p. a.
		Mio. CGT	Mio. CGT	Mio. CGT	Mio. CGT	Mio. CGT
Tanker (Öl-/Ölprodukte)		25,2	19,6	19,8	64,6	4,2
Chemikalientanker		1,9	1,8	1,8	5,6	0,4
Massengutschiffe		14,7	18,7	21,2	54,6	3,5
Containerschiffe		10,6	11,4	14,0	36,0	2,3
General Cargo Schiffe		14,5	16,3	16,0	46,7	3,0
LNG Tanker		3,3	2,7	3,2	9,1	0,6
LPG Tanker		2,1	3,2	3,1	8,4	0,5
<b>Frachtschiffe gesamt</b>		<b>72,3</b>	<b>73,7</b>	<b>79,0</b>	<b>225,0</b>	<b>14,5</b>
Fischereifahrzeuge		3,0	3,7	4,2	10,8	0,7
Fähr-/Passagierschiffe		9,7	6,1	8,9	24,7	1,6
Offshore Fahrzeuge		3,7	4,8	5,0	13,5	0,9
Andere nicht Fracht tragende Schiffe		2,9	3,4	3,8	10,2	0,7
<b>Nicht Fracht tragende Schiffe gesamt</b>		<b>19,2</b>	<b>18,0</b>	<b>21,9</b>	<b>59,2</b>	<b>3,8</b>
<b>Gesamt</b>		<b>91,5</b>	<b>91,6</b>	<b>100,9</b>	<b>284,1</b>	<b>18,3</b>
<b>Gesamt p. a.</b>		<b>16,6</b>	<b>18,3</b>	<b>20,2</b>	<b>18,3</b>	

Dabei ist jedoch Folgendes zu berücksichtigen: Rechnet man zu den zum Anfang des Prognosezeitraums gelieferten Schiffen die Auftragsbestände hinzu, bliebe bis Mitte 2005 lediglich noch ein nicht abgedeckter Bedarf von knapp 10 Mio. CGT. Nur diese würden bei einer angenommenen durchschnittlichen Bauzeit von zwei Jahren für Neubaubestellungen bis Mitte 2003 verbleiben. Ein derartiges Szenario würde einen abrupten Zusammenbruch des Marktes bedeuten. Wahrscheinlicher ist wohl ein langsamerer Rückgang mit einem Tiefpunkt des Marktes nach 2005. Damit könnte die derzeitige Vorwegnahme zukünftigen Bedarfs ausgeglichen werden. Im anschließenden Zeitraum bis 2015 ist dann wieder mit einem längeren Aufschwung zu rechnen.

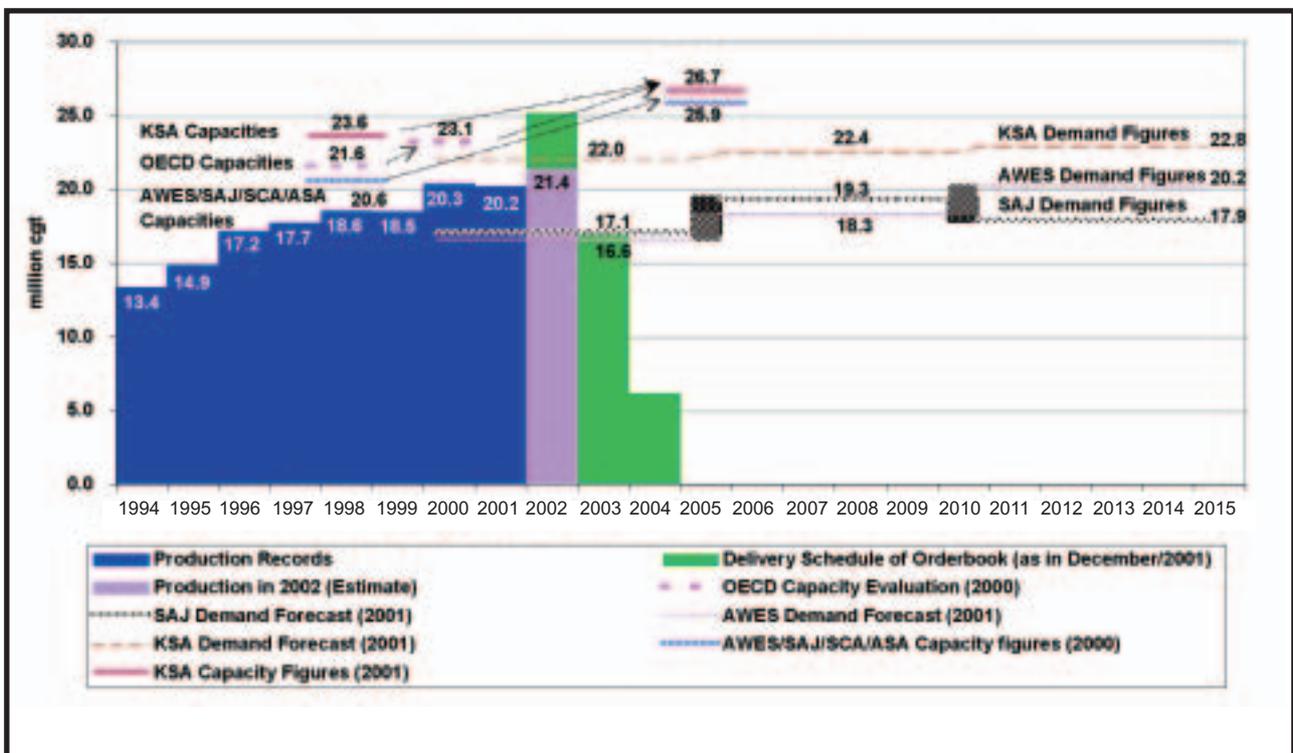
Trotz solcher Einschränkungen hinsichtlich der Treffsicherheit der Prognosen: auch andere Untersuchungen bestätigen die Einschätzung der AWES. Der japanische Schiffbauverband SAJ kommt in seiner Vorhersage für den gleichen Zeitraum zu einem durchschnittlichen Jahresbedarf von 18,2 Mio. CGT (AWES: 18,3 Mio. CGT). Die OECD hatte Anfang 2001 für den Zeitraum bis 2010 durchschnittlich 18,6 Mio. CGT pro Jahr errechnet. Demgegenüber liegt die Prognose des koreanischen Schiffbauverbandes für den Zeitraum bis 2015 deutlich höher. Mit 22,1 Mio. CGT pro Jahr gehen die Koreaner von einem erheblich größeren Neubauvolumen aus als die anderen Studien. Insbesondere bei Tankern und Containerschiffen erwarten Korea's Werften wesentlich höhere Nachfragevolumina.

Dies benutzen sie auch als Begründung für ihre über-  
zogenen Kapazitätserweiterungen.

Die Neubaukapazitäten der Schiffbauländer werden ungleich stärker zunehmen als die Nachfrage, und zwar sowohl durch Produktivitätssteigerungen der Werften als auch durch die Errichtung bzw. Erweiterung der Produktionsanlagen. Nach einer Analyse des OECD-Sekretariats für die Arbeitsgruppe Schiffbau vom November 2001 hat sich die weltweite Neubaukapazität von 21,6 Mio. CGT im Jahr 1998 auf 23,1 Mio. CGT im Jahr 2000 erhöht. Bis 2005 wird eine weitere Steigerung auf 26,7 Mio. CGT erwartet. Bis dahin wird das jährliche Maximum der Produktion nach Ansicht der OECD weniger als 22 Mio. CGT erreichen.

Der größte Kapazitätswachstum findet weiterhin bei koreanischen Werften statt. Sie werden im Jahr 2005 eine Kapazität von 7,9 Mio. CGT (1998: 5,1 Mio. CGT) erreichen. Dies wird einem Anteil von 30 % entsprechen und die Marktführerschaft vor der japanischen Konkurrenz bedeuten, deren Kapazität voraussichtlich nur von 7,2 auf 7,7 Mio. CGT zunehmen wird. Stark erhöhen wird sich die Kapazität der chinesischen Schiffbauunternehmen, die mehrere neue Betriebe und Baudocks errichten. Mit 2,2 Mio. CGT (1998: 1,2 Mio. CGT) wird der Marktanteil Chinas auf 8 % steigen. Demgegenüber werden die Kapazitäten der EU-Werften nur mäßig durch Rationalisierungsmaßnahmen zur Steigerung der Produktivität ansteigen von 4,1 Mio. CGT auf 4,7 Mio. CGT. Der Anteil der EU-

### Langfristige Angebots- und Nachfrageentwicklung



Quelle: OECD

Schiffbauländer wird damit von 19,2 % auf 17,4 % abnehmen.

Die Ausweitung der weltweiten Neubaukapazitäten wird sich über das Jahr 2005 hinaus fortsetzen. Erst wenn ein anhaltender Nachfrage- und Beschäftigungsrückgang einsetzt, werden Unternehmen Kapazitäten reduzieren oder zu einem Ausscheiden aus dem Markt gezwungen werden. Statt eines verlustreichen, extrem scharfen Preiswettbewerbs wäre ein geordneter Rückbau wünschenswert. Der Rahmen dafür könnte ein internationales Abkommen geben, das zuvor jedoch noch in der OECD vereinbart werden müsste.



*Stapellauf eines neuen Schwimmdocks mit einer Hebekapazität von 20.000 t*