

II. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2004

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Die Weltwirtschaft entwickelte sich im Jahr 2004 positiv. Mit rund 5 % wurde die höchste Wachstumsrate seit Mitte der 70er-Jahre erzielt (Vorjahr 3,9 %, langjähriger Durchschnitt 3,5 %). Trotz rasanter Steigerungen der Rohstoffpreise verlief das Wachstum bisher ohne nennenswerte Inflationsschübe.

Der weltweite Wirtschaftsboom wurde wesentlich getragen von der Expansion der chinesischen Volkswirtschaft. Obwohl die chinesische Regierung zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung durch Beschränkungen für Kredite und Investitionen gegensteuerte, erreichte die Wachstumsrate des Bruttoinlandsproduktes mit 9,5 % den höchsten Wert der letzten acht Jahre. Das Wachstum großer Industriesektoren führte aber auch zu Engpässen bei Rohstoffen, in der Verkehrsinfrastruktur und der Energieversorgung.

Auch andere Entwicklungs- und Schwellenländer erzielten hohe Wachstumsraten von über 6 %. Dazu zählte u. a. Indien, das mit seiner großen Bevölkerung schon bald ähnlich wichtig für die Weltwirtschaft werden könnte wie China.

In den Industrieländern hat sich die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2004 ebenfalls verbessert, vor allem in den USA mit einem Wachstum von 4,4 %.

Dies ging jedoch mit hohen Defiziten im Staatshaushalt und in der Leistungsbilanz einher, deren Ausmaße zunehmend als Risiko für die weltwirtschaftliche Entwicklung angesehen werden. Sie trugen zu einem deutlichen Wertverfall des US-Dollars bei, der Ungleichgewichte in der Weltwirtschaft auslöste und wirtschaftliche Partner wie Japan und die EU belastet. Dennoch verbesserte sich Japans Wachstum für das Gesamtjahr von 2,7 % im Vorjahr auf 4,0 %. Der seit Jahren bestehende Deflationsdruck setzte sich fort, wenngleich etwas abgeschwächt.

Demgegenüber verlief die ökonomische Entwicklung in den Ländern der EU deutlich langsamer, auch wenn mit 2,2 % das schwache Vorjahreswachstum von 0,9 % übertroffen wurde. Im Euro-Währungsgebiet verbesserte sich das Bruttoinlandsprodukt von 0,5 % auf nur 1,9 %. Hier wirkte die Aufwertung des Euro insbesondere gegenüber dem Dollar bremsend. Da die neuen EU-Beitrittsländer derzeit weitaus dynamischer wachsen, wird das Wachstum für die erweiterte EU zukünftig etwas höher ausfallen.

Gefördert wurde die positive weltwirtschaftliche Entwicklung auch durch günstige Finanzierungsbedingungen. Obwohl in einzelnen Ländern, z. B. den USA, die Leitzinsen nach den Tiefstständen im Jahr 2003 wieder schrittweise angehoben wurden, blieb das Zinsniveau sehr niedrig und begünstigte Investitionen. Die Europäische Zentralbank beließ den Leitzins während des gesamten Jahres bei 2,0 %.

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	2000	2001	2002	2003	2004*	2000	2001	2002	2003	2004*
Rohöl	1.608	1.592	1.588	1.673	1.800	8.180	8.074	7.848	8.390	8.910
Ölprodukte	419	425	414	440	465	2.085	2.105	2.050	2.190	2.325
Eisenerz	454	452	484	524	590	2.545	2.575	2.731	3.035	3.415
Kohle	523	565	570	619	650	2.509	2.552	2.549	2.810	2.965
Getreide	230	234	245	240	250	1.244	1.322	1.241	1.273	1.325
Andere Güter	2.361	2.385	2.519	2.637	2.787	7.130	7.263	7.753	8.156	8.695
Gesamt*	5.595	5.653	5.820	6.133	6.542	23.693	23.891	24.172	25.854	27.635

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2004

Eine verstärkte internationale Arbeitsteilung und der drastisch gestiegene Rohstoffbedarf bewirkten, dass der Welthandel mit ca. 10 % erneut stärker wuchs als die gesamtwirtschaftliche Produktion. Davon profitierte auch der seewärtige Welthandel: Weltweit nahm das Transportvolumen 2004 um 6,7 % auf 6,5 Mrd. Tonnen zu. Dies war die höchste Wachstumsrate seit den 70er-Jahren. Unter Berücksichtigung der Transportstrecken ergab sich sogar ein Anstieg der Transportleistung um 6,9 % auf 27.635 Mrd. Tonnenmeilen (tm).

Am deutlichsten wuchsen mit 12,5 % die Eisenerztransporte aufgrund des Booms in der Stahlindustrie. Die Weltrohstahlproduktion überschritt 2004 mit einem Zuwachs um 8,8 % erstmals die Marke von 1 Mrd. t. Ohne China, das seinen Weltmarktanteil auf 28,5 % steigerte, betrug der Zuwachs lediglich 4,5 %. Die Eisenerzimporte Chinas erhöhten sich 2004 um 40 %, was dem größten Teil des Zuwachses an transportiertem Eisenerz entsprach. Der Anteil der Eisenerztransporte am Seehandel stieg von 11,7 % (2003) auf 12,4 %.

Von der guten Stahlkonjunktur profitierten auch die Verschiffungen von Kohle, da rund 30 % davon auf Kokskohle entfielen. Dennoch erhöhten sich die Kohletransporte mit 5,5 % nur unterdurchschnittlich. Ihr Anteil verringerte sich dadurch geringfügig auf 10,7 %.

Getreidetransporte nahmen nur um 4,1 % zu. Während die Weizentransporte hohe Steigerungsraten aufwiesen, waren die Sojabohnenexporte überwiegend rückläufig.

Der hohe Rohölbedarf ließ die Transportleistungen bei Rohöl wie auch bei Ölprodukten um 6,2 % zunehmen. Zusammen ergaben ihre Anteile am Seeverkehr mehr als 40 %. Die Rohölproduktion nahm um rund 5 % zu, wobei sich der Anteil der OPEC-Länder etwas erhöhte.

31,5 % (+ 6,6 %) der Seetransportleistungen entfielen auf sonstige Massen- und Trockengüter.



Schwertgut- und Containerfrachter „Maria“, 8.383 GT

Dazu zählten die so genannten Minor-Bulks wie z. B. Bauxit, Aluminium und Phosphate sowie Chemikalien, Flüssiggas, Container, Fahrzeuge und Stückgüter.

Das Wachstum des Welthandels löste einen hohen Bedarf an Schiffstransporttonnage aus und ließ die Fracht- und Charraten steigen. Dies verbesserte die Ertragslage der Seeschifffahrt.

Im Tankermarkt erreichten die Raten ein Niveau wie zuletzt im Jahr 1973. Sie stiegen für VLCC (Fahrten vom Arabischen Golf Richtung Osten) im vierten Quartal auf über 200.000 \$/Tag, fielen dann zwar wieder in kurzer Zeit um rund 80 %, blieben aber dennoch auf einem guten Niveau. Im Jahresdurchschnitt erhöhten sich die Raten von 58.000 \$/Tag auf 101.300 \$/Tag. Ähnliche Entwicklungen gab es auch für kleinere Tanker.

Massengutfrachter erreichten ebenfalls Rekordeinnahmen trotz großer Schwankungen im Jahresverlauf. Zum Jahreswechsel 2003/2004 waren die Raten bereits auf Höchstwerte geklettert. Nach einer Halbierung in den Sommermonaten kehrten sie im vierten Quartal auf das Niveau zu Jahresbeginn zurück.

Bei Containerschiffen setzte sich der seit 2002 anhaltende Anstieg der Charraten fort. Im Jahresdurchschnitt lagen die Charraten (bei Schiffen mit Ladegeschirr) um 50 - 80 % über dem Vorjahr.

Parallel dazu stiegen die Preise für gebrauchte Schiffe und übertrafen bei bis zu fünf Jahre alten Tankern und Massengutschiffen sogar die aktuellen Neubaupreise. Nach Angaben der Maklerfirma Platou erhöhte sich der Wert der vorhandenen Welthandelsflotte im Jahresverlauf dadurch um ca. 30 %.

Von der guten Ertragssituation ging ein starker Anreiz aus, Schiffe solange wie möglich in Fahrt zu halten. Dadurch verringerte sich die Verschrottung alter Einheiten um rund 60 %, obwohl die Ankaufspreise von Abwrackfirmen in China, Indien und Pakistan wegen der Verknappung und des hohen Schrottbearbeitungsbedarfs der Stahlindustrie von rund 300 \$/LDT auf über

400 \$/LDT gestiegen waren. Auch die Tonnage der aufgelegten und für Lagerzwecke aus dem Verkehr genommenen Schiffe ging um mehr als 50 % zurück.

Abgewrackte und verloren gegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
2000	13,9	5,3	3,5	22,7
2001	15,9	9,1	3,5	28,6
2002	17,3	7,0	4,2	28,5
2003	19,8	3,7	3,0	26,6
2004*	8,1	1,0	1,8	10,9

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2005

Die gute Beschäftigung in der Schifffahrt bewirkte zum Teil auch, dass Reparaturen und Wartungsarbeiten in den Werften verschoben bzw. auf ein Minimum reduziert wurden. Hieraus könnte schon in naher Zukunft ein gewisser Nachholeffekt entstehen.

Durch die geringen Außerdienststellungen bei gleichzeitiger Inbetriebnahme eines Rekordvolumens an Neubauten erhöhte sich die Flottentonnage weit überdurchschnittlich um 5 % auf 889 Mio. TDW. Sie war in den letzten fünf Jahren lediglich um 2,7 % jährlich gewachsen.

Den größten Anteil an der Welthandelsflotte hatten mit 323,8 Mio. TDW bzw. 36 % weiterhin Massengutschiffe, deren Tonnage sich gegenüber dem Vorjahr um 5 % erhöhte. Die Flotte der Rohöltanker vergrößerte sich um 4 % auf 258 Mio. TDW, die einem Flottenanteil von 29 % entsprachen. Überdurchschnittlich legten Spezialtanker (Produkten-, Chemikalien- und Flüssiggastanker) zu. Mit einem fast 8 %igen Wachstum erhöhte sich ihr Anteil auf 12 %. Den stärksten Zuwachs erfuhren erneut Containerschiffe, deren Tonnage um fast 10 % zunahm. Die Flotte der General-Cargo-Schiffe schrumpfte um knapp 1 %, die der übrigen Frachter nahm nur um knapp 2 % zu.

Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2003	2004
Rohöltanker	247,8	258,0
Spezialtanker	98,9	106,5
Massengutschiffe	307,7	323,8
Containerschiffe	90,5	99,2
General Cargo Schiffe	72,3	71,8
Andere Frachtschiffe	29,4	29,9
Gesamt	846,6	889,3

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Da die Steigerung der Transportleistung im seewärtigen Handel mit rund 7 % höher lag als die 5 %ige

Zunahme des Flottenangebots, hat sich die Auslastung und damit die Produktivität der Flotte im Berichtsjahr um fast 2 % auf über 31.000 Tonnenmeilen pro TDW verbessert. Im Jahr 2003 war die Produktivitätssteigerung mit rund 4 % noch deutlich höher ausgefallen. Hier haben sich 2004 anscheinend bereits Engpässe in der Infrastruktur von Häfen und ihrer Hinterlandanbindungen ausgewirkt und Hafenliegezeiten verlängert bzw. Umlaufzeiten verlangsamt.

Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur und Rohstoffverknappungen in Ölfeldern, Erzminen und Bergwerken könnten auch weiterhin das Wirtschafts- und Handelswachstum in der Welt hemmen. Die Rohstoffsicherung wird in den kommenden Jahren daher ein Kernthema der Wirtschaftspolitik in den Industrieländern sein.



Containerschiff „Cape Fresco“, 14.308 GT, 1.221 TEU

2. Weltschiffbau

Produktion und Auftragseingänge im Weltschiffbau übertrafen im Jahr 2004 nochmals die Rekordwerte des Jahres 2003. Den weltwirtschaftlichen Rahmen dafür bildeten das hohe Wirtschaftswachstum, die überproportionale Zunahme des Welthandels, die boomenden Schifffahrtmärkte und günstige Finanzierungen aufgrund weiterhin niedriger Zinsen.

Produktion

Im abgelaufenen Jahr wurden weltweit 1.729 Schiffe mit 40,2 Mio. GT bzw. 25,5 Mio. CGT abgeliefert. Von diesem Rekordergebnis konnten vor allem die Werften in den fernöstlichen Schifffauländern Korea und Japan profitieren. Insgesamt entfielen rund 80 % der Weltschiffbauproduktion auf asiatische Werften.

Wichtigste Abnehmer der Schiffsneubauten waren japanische Schifffahrtsunternehmen mit einem Anteil von 17 %, gefolgt von deutschen Bestellern mit 13 %, Griechen und Chinesen (einschl. Hong Kong) mit je 10 % und US-Gesellschaften mit 9 %. Rund 40 % der weltweiten Neubauproduktion entfielen auf Kunden aus den EU-Mitgliedsländern.

Die abgelieferten 1.212 Frachtschiffe ergaben eine Transportkapazität von 59,9 Mio. TDW bei 39,6 Mio. GT und 23,9 Mio. CGT, nicht Fracht tragende Schiffe kamen auf 517 Einheiten mit 0,6 Mio. GT bzw. 1,6 Mio. CGT.

Die koreanischen Werften konnten ihre Position mit 8,3 Mio. CGT und einem Marktanteil von 32,8 % weiter ausbauen. Dies erfolgte durch Kapazitätsausweitungen und Umwidmung von Kapazitäten für Reparatur und Offshore-

Anlagen für den Schiffsneubau. Auch mittelständische koreanische Werften drängen mit größeren Schiffstypen zunehmend in den Weltmarkt. Damit haben Koreas Werften ihre Produktion in den vergangenen zehn Jahren vervierfacht.

Die japanische Konkurrenz steigerte ebenfalls ihren Marktanteil mit 8,0 Mio. CGT auf 31,4 %, ein Plus von 54 % innerhalb der letzten zehn Jahre. Japans Werften nutzen offenbar die gute Nachfragesituation für Restrukturierungsmaßnahmen (Rationalisierungen, Investitionen in die Modernisierung der Anlagen, Zusammenschlüsse von Betrieben, Bau neuer Kapazitäten). Erleichtert wird dies durch die 2003 erfolgte Lockerung der staatlichen Kapazitätsbeschränkungen. Vorhandene Kapazitäten konnten deshalb ausgebaut, neue errichtet und Kapazitätsreserven reaktiviert werden. Probleme bereiten allerdings auch den japanischen Unternehmen die Lieferengpässe beim Stahl.

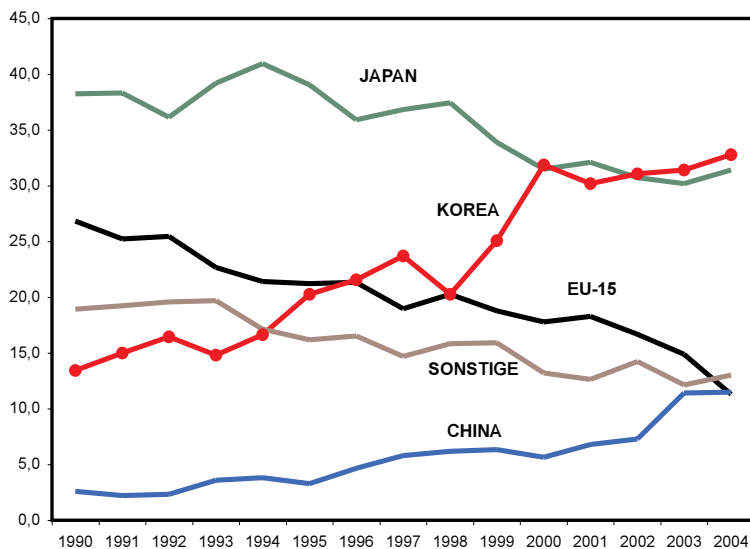
Aus China wurde ein gegenüber dem Vorjahr um 12,5 % gesteigertes Neubauvolumen von 2,9 Mio. CGT gemeldet, das einem Marktanteil von 11,5 % entsprach (2003: 11,4 %). Damit übertraf der chinesische Schiffbau erstmals die Produktion der EU-15-Länder. Der anhaltend starke Ausbau der chinesischen Werften wird das Produktionsvolumen in den kommenden Jahren mit Sicherheit weiter erhöhen. Erklärtes Ziel Chinas ist die Marktführerschaft im Weltschiffbau bis zum Jahr 2015.

An weltweit vierter Position und führend in Europa blieb der deutsche Schiffbau mit 0,9 Mio. CGT und einem Anteil von 3,4 % (Anmerkung: Die Verbands-

Rangfolge der Schifffauländer nach Fertigstellungen 2004

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Südkorea	14.768	36,8	1. Südkorea	8.348	32,8
2. Japan	14.515	36,1	2. Japan	7.996	31,4
3. VR China	4.679	11,6	3. VR China	2.929	11,5
4. Deutschland	958	2,4	4. Deutschland	874	3,4
5. Kroatien	765	1,9	5. Italien	688	2,7

% Entwicklung der Marktanteile an den Ablieferungen (CGT) in %



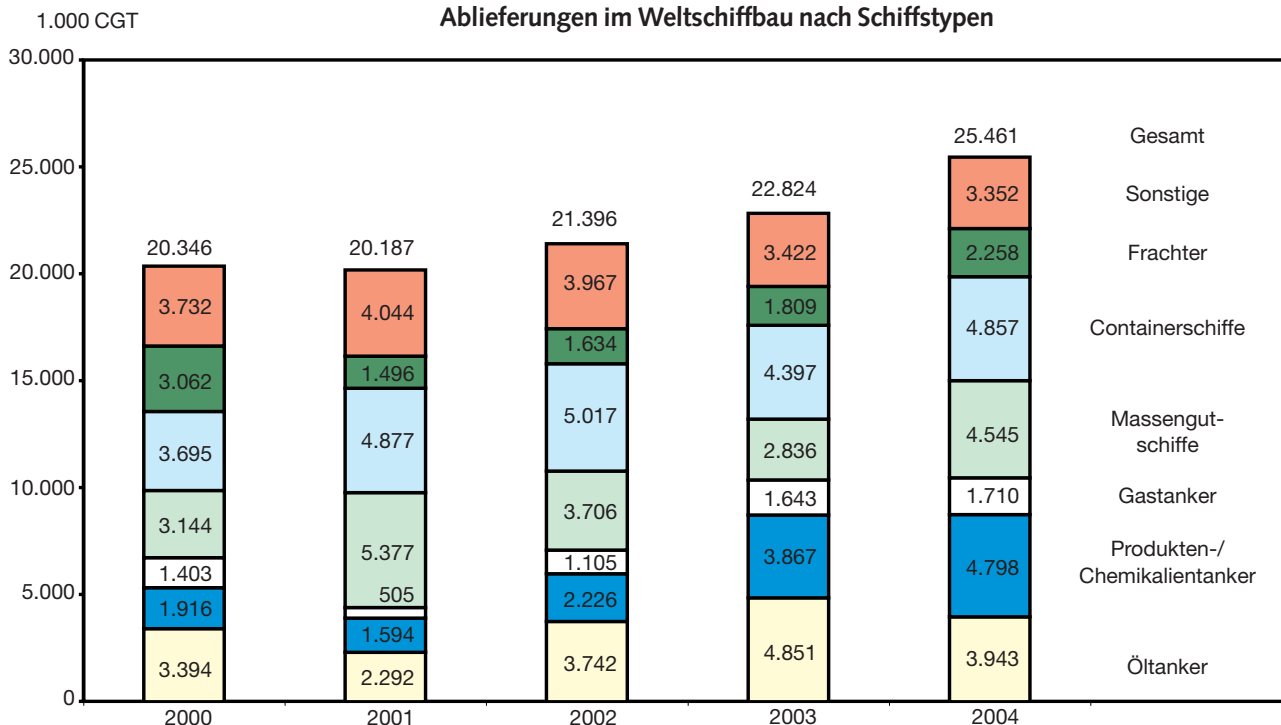
ken zum Teil abweichende Zahlenwerte aus). Danach folgten die Schiffbauunternehmen in Italien (2,7 %), Kroatien (2,0 %) und Polen (1,9 %). Hinsichtlich Polens ist bemerkenswert, dass die beiden größten polnischen Schiffbauunternehmen nur mit staatlichen Finanzhilfen in Betrieb gehalten und demnächst in eine neue staatliche Schiffbaugruppe überführt werden. Auch Kroatiens staatliche Werften erhalten massive finanzielle Unterstützung.

Der Anteil der bisherigen EU-15-Mitgliedsländer verringerte sich von 14,9 % in 2003 auf 11,3 %. Die Ablieferungen der EU-25-Länder erreichten 2004 einen Anteil von 13,5 %.

statistik des VSM weist aufgrund unterschiedlicher Abgrenzungen gegenüber den Weltschiffbaustatisti-

Gemessen am Wert der abgelieferten Schiffe liegt der Marktanteil der europäischen Schiffbauländer deutlich höher, da die von ihnen

Ablieferungen im Weltschiffbau nach Schiffstypen





Maschinenkontrollraum eines Ro-Ro-Schiffes

gebauten Schiffe im Durchschnitt höherwertiger sind als die der asiatischen Werften und die CGT-Gewichtung die Werthaltigkeit nur unvollständig widerspiegelt. Nach den bisher erst für 2003 vorliegenden Wertangaben wurden im Weltaufbau Schiffe im Wert von ca. 43 Mrd. US-\$ abgeliefert. Davon entfielen 28,8 % auf die EU-15-Länder (einschließlich Polen, Kroatien, Rumänien und Norwegen sogar 37,3 %), 23,6 % auf Korea, 24,0 % auf Japan und 8,3 % auf China.

Der größte Anteil der Produktion des Jahres 2004 entfiel auf Containerschiffe, von denen 4,9 Mio. CGT abgeliefert wurden, entsprechend einem Anteil von 19,1 %.

Dichtauf folgten Massengutschiffe mit einem Anteil von 17,9 %, deren Produktion von 2,8 Mio. CGT in 2003 auf 4,5 Mio. CGT deutlich angestiegen war.

Die Produktion von Rohöltankern verringerte sich von 4,9 Mio. CGT (Marktanteil 21,3 %) in 2003 auf 3,9 Mio. CGT (15,5 %). Dies lag an den niedrigen Auftragseingängen des Jahres 2002, die nun in 2004 zur Ablieferung kamen.

Bei Spezialtankern (Produkten-, Chemikalien- und Flüssiggastanker) setzte sich der seit drei Jahren anhaltende Produktionsanstieg fort. Mit 6,5 Mio. CGT lagen die Ablieferungen um 18 % über dem bereits hohen Vorjahresergebnis. Damit entfielen auf Tankschiffe 25,5 % der weltweiten Produktion.

An Ro-Ro-Frachtschiffen (einschl. Autotransporter), General-Cargo- und anderen Frachtern wurden zusammen rund 2,3 Mio. CGT und damit 8,9 % der Produktion abgeliefert.

Rückläufig war aufgrund der geringen Bestellungen in den Jahren 2001-2003 auch noch die Produk-

Rangfolge der Schiffbauländer nach Auftragseingängen 2004

Land	1.000 GT	%	Land	1.000 CGT	%
1. Japan	27.324	37,6	1. Südkorea	15.806	35,0
2. Südkorea	24.974	34,3	2. Japan	13.675	30,3
3. VR China	9.057	12,5	3. VR China	5.691	12,6
4. Taiwan	1.590	2,2	4. Deutschland	1.342	3,0
5. Deutschland	1.506	2,1	5. Taiwan	1.114	2,5

tion von Fähr- und Passagierschiffen. Sie machten mit 1,8 Mio. CGT nur 6,9 % der gesamten Ablieferungen aus.

Auf Vorjahresniveau blieben die Ablieferungen der nicht Fracht tragenden Schiffe (wie Fischereifahrzeuge, Schlepper, Offshore-Fahrzeuge). Ihr Marktanteil verringerte sich jedoch auf nunmehr 6,3 %.

Auftragseingänge

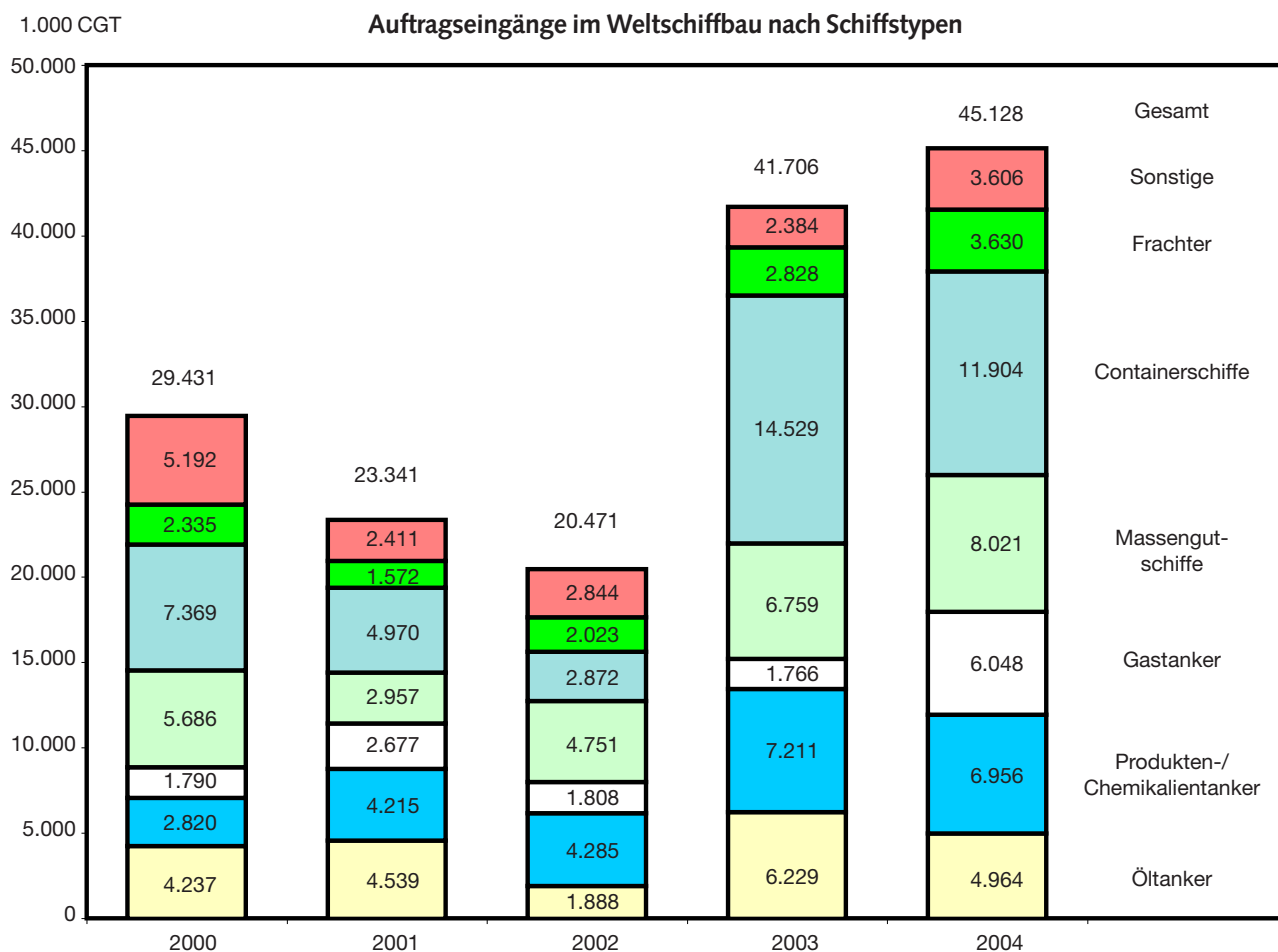
Nach den hohen Bestellungen des Jahres 2003 hatte kaum jemand erwartet, dass ein solches Ergebnis schon 2004 auch nur annähernd erreicht werden könnte. Der boomende Welthandel hatte die Schifffahrt jedoch derart angekurbelt, dass die Reeder ihre Nachfrage nach Neubauten ungebremst fortsetzten und auch finanzieren konnten.

Mit Bestellungen von 2.410 Schiffen mit 72,7 Mio. GT bzw. 45,1 Mio. CGT wurde das Rekordergebnis von 2003 sogar klar übertroffen. Darunter waren 1.994 Frachtschiffe mit 72,3 Mio. GT bzw. 43,7 Mio.

CGT und einer Transportkapazität von 103,2 Mio. TDW.

Unter den Bestellerländern lag Japan mit einem Marktanteil von 20 % an erster Position vor den Auftraggebern deutscher Nationalität mit 12 %. Es folgten Dänemark und China (einschl. Hong Kong) mit je 8 % vor Griechenland mit 6 %. Die Auftraggeber aller 25 EU-Länder kamen auf einen Anteil von 35 %.

80 % aller Aufträge des Jahres 2004 entfielen auf die Schiffbauländer in Fernost. Der Vorsprung der koreanischen Werften vor den japanischen fiel dabei



noch deutlicher aus als bei den Ablieferungen: Mit 15,8 Mio. CGT erzielte Korea einen Marktanteil von 35,0 % und verwarf Japan mit 30,3 % (13,7 Mio. CGT) erneut auf Platz 2.

Chinas Werften steigerten zwar ihr Auftragsvolumen auf 5,7 Mio. CGT, konnten ihren Marktanteil mit 12,6 % aber nicht weiter ausbauen.

Der europäische Schiffbau war nach den sehr schlechten Ergebnissen der beiden Vorjahre wieder erfolgreicher. Mit 4,4 Mio. CGT erholte sich der Marktanteil der EU-15-Länder von 6,5 % in 2003 auf 9,7 %. Einschließlich der neuen Beitrittsländer kamen die EU-25-Länder auf 11,7 %. Dazu haben die starke Nachfrage nach kleinen und mittleren Containerschiffen sowie die Belegung auf den Fähr- und Passagierschiffsmärkten beigetragen. Deutsche Werften waren daran mit einem Weltmarktanteil von 3,0 % beteiligt, gefolgt von Italien (2,5 %), Polen (1,9 %),

Dänemark (1,6 %) und den Niederlanden (1,0 %). Unter den übrigen europäischen Ländern konnten vor allem die hoch subventionierten und überwiegend staatlichen Werften Kroatiens ein bemerkenswertes Auftragsvolumen von fast 1 Mio. CGT (2,2 %) hereinnehmen. Auch die Türkei und Rumänien waren mit Anteilen von 1,2 % bzw. 1,0 % recht erfolgreich, wobei es sich allerdings insbesondere in Rumänien häufig nur um die Bestellung von Schiffsrümpfen handelt.

Containerschiffe standen weiterhin im Mittelpunkt der Neubaunachfrage. Die Bestellungen hierfür beliefen sich auf 11,9 Mio. CGT, entsprechend einem Marktanteil von 26,4 %. Das Rekordniveau des Vorjahres von 14,5 Mio. CGT wurde aber nicht wieder erreicht.

Stark nachgefragt wurden auch Flüssiggastanker, vor allem LNG-Tanker. Mit über 6 Mio. CGT



Containerschiff „Maersk Naples“, 27.060 GT, 2.500 TEU



wurde davon mehr als das Dreifache des Vorjahres bestellt und ein Marktanteil von 13,4 % erzielt.

Die Bestellungen von Produkten- und Chemikali-entankern blieben auf einem hohen Niveau, erreichten aber mit knapp 7 Mio. CGT (15,4 %) nicht ganz das Ergebnis von 2003. Auftragseingänge für Rohöltanker lagen demgegenüber mit rund 5 Mio. CGT (11,0 %) deutlich niedriger als im Vorjahr (6,2 Mio. CGT).

Der Bedarf an Rohstoffen hat die Nachfrage nach Massengutschiffen nochmals erhöht. Der Anstieg von 6,8 Mio. CGT in 2003 auf 8 Mio. CGT, brachte den Anteil der Massengutschiffe auf 17,8 %.

Ein wachsender Bedarf betraf auch Ro-Ro-Frachter. Mit Aufträgen für 2,3 Mio. CGT wurde 2004 ein neuer Höchstwert erzielt, der den Marktanteil auf 5,2 % erhöhte. Nach mehreren Jahren schwacher Nachfrage haben sich 2004 die Bestellungen für General-Cargo-Schiffe und andere Frachter ebenfalls wieder erhöht. Mit knapp 1,3 Mio. CGT stieg ihr Anteil auf 2,8 %.

Eine Verdopplung des Auftragsvolumens bei Fähr- und Passagierschiffen auf 2,2 Mio. CGT beendete die schwache Nachfragephase der Jahre 2001 bis 2003. Der Marktanteil dieser Schiffe erholte sich damit wieder auf 4,9 %.

Relativ niedrig blieben die Bestellungen für nicht Fracht tragende Schiffe wie Fischereifahrzeuge, Schlepper/Schubboote, Offshore-Fahrzeuge etc. Mit 1,4 Mio. CGT wurde das niedrige Vorjahresergebnis nur geringfügig übertroffen, ihr Anteil mit 3,1 % kaum verändert.

Auftragsbestände

Bei deutlich höheren Auftragseingängen als Ablieferungen erhöhten sich die Auftragsbestände um rd. 20 Mio. CGT nochmals kräftig. Insgesamt lagen zum Jahresende 2004 bei den Werften weltweit 4.647 Neubaubestellungen mit 146,2 Mio. GT und 90,4 Mio. CGT vor.

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2004 – in 1.000 CGT

	Korea	Japan	China	Deutschland	Polen	Italien	Kroatien	Taiwan	Dänemark	Rumänien	andere	Total
Rohöltanker	5.360	3.837	1.951	-	-	-	116	-	-	-	188	11.452
Produkt. Tanker	1.971	1.293	1.704	3	-	8	496	-	-	138	664	6.277
Chemikal. Tanker	4.092	1.086	894	36	120	122	596	-	-	98	603	7.647
LNG Tanker	5.342	2.217	356	-	-	-	-	-	-	-	268	8.183
LPG Tanker	716	406	35	-	69	-	-	-	-	11	24	1.262
Massengutschiffe	334	10.146	2.696	11	-	-	-	170	-	75	1.164	14.595
Containerschiffe	14.652	2.741	3.331	1.476	1.105	-	-	1.019	967	272	692	26.255
Ro-Ro Frachter	626	2.584	300	205	446	88	264	-	-	-	68	4.581
Andere Frachter	42	625	525	22	239	-	32	-	-	113	1.163	2.761
Fährschiffe	53	40	99	64	14	393	70	-	-	-	459	1.192
Passagierschiffe	-	2	2	518	80	1.452	-	-	-	-	862	2.917
NCCV	177	134	696	8	155	30	35	23	-	219	1.782	3.258
Total	33.365	25.113	12.589	2.342	2.229	2.093	1.608	1.212	967	926	7.934	90.379

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Davon entfielen auf Frachtschiffe (einschl. Fähr- und Passagierschiffe) 3.812 Bestellungen mit 145,0 Mio. GT/87,1 Mio. CGT und 207,3 Mio. TDW. Die nicht Fracht tragenden Schiffe waren mit 835 Aufträgen und 1,2 Mio. GT bzw. 3,3 Mio. CGT beteiligt.

Unverändert lagen die koreanischen Werften mit einem CGT-Anteil von 36,9 % an erster Position, gefolgt von Japan mit 27,8 % und China mit 13,9 %. Rechnet man weitere Länder wie Taiwan, Philippinen, Singapur und Vietnam hinzu, lag der fernöstliche Anteil am Weltschiffbau über 80 %.

Die Werften der EU-Mitgliedsländer (EU-25) erreichten zusammen 11 % (EU-15: 8,3 %). Innerhalb Europas lag der deutsche Schiffbau in Führung (weltweit die 4. Position) mit einem Anteil von 2,6 %. Dahinter folgten Polen (2,5 %) und Italien (2,3 %).

Nach Bestellerländern lag Japan an erster Stelle mit 16,8 Mio. CGT (19 %) vor Deutschland mit 12,1 Mio. CGT (13%), Griechenland mit 7,1 Mio. CGT (8 %) und China (einschl. Hong Kong) mit 6,6 Mio. CGT (7 %). Während jedoch die japanischen und chinesischen Auftraggeber ca. 85 % bzw. 50 % ihrer Aufträge im Inland platzierten, erfolgte dies bei deutschen Bestellern nur zu rund 9 %. Auch koreanische Reedere orderten zu über 80 % (von 0,9 Mio. CGT) im Inland.

Mit 26,3 Mio. CGT bzw. 29 % entfiel der größte Anteil der Bestände auf Containerschiffe. Die Stellplatzkapazität der 880 geordneten Schiffe stieg auf 3,5 Mio. TEU, von denen fast 60 % auf 287 Einheiten mit 5.000 TEU und mehr entfielen. Schiffe mit 3.000 - 4.000 TEU sowie die Feeder-Einheiten, zu denen inzwischen auch alle Schiffe mit weniger als 3.000 TEU gezählt werden können, kamen auf jeweils rund 20 %. Bezogen auf die Ende 2004 in Fahrt befindlichen Kapazitäten an Containerschiffen in Höhe von 7,2 Mio. TEU entspricht der Auftragsbestand somit einem Anteil von 48,5 %, der in den kommenden Jahren zusätzlich in Betrieb genommen wird.

Die koreanischen Werften beherrschten weiterhin den Containerschiffmarkt mit gebuchten Aufträgen

über 14,7 Mio. CGT und einem Marktanteil von rund 56 %. An zweiter Position folgte erstmals China mit fast 13 %, das die japanischen Schiffbauer auf den dritten Rang mit 10 % verdrängten. Die deutschen Werften sicherten sich das vierthöchste Bestellvolumen mit einem Anteil von knapp 6 %.

Unter den Bestellern von Containerschiffen waren deutsche Auftraggeber mit 10,2 Mio. CGT und einem Anteil von 39 % führend. Davon wurden 5,8 Mio. CGT bei koreanischen, 1,8 Mio. CGT bei chinesischen und 1,1 Mio. CGT bei deutschen Werften platziert. Die nächstgrößten Bestellernationen waren Dänemark und Japan mit 2,7 bzw. 2,5 Mio. CGT, die aber überwiegend im eigenen Land bestellten.

Hohe Auftragsbestände entfielen mit 14,6 Mio. CGT bzw. 16 % erneut auf Massengutfrachter. Sie wurden zu rund 70 % (10,1 Mio. CGT) bei japanischen Werften geordert. Daran waren japanische Besteller mit 6,2 Mio. CGT beteiligt, die allein mit diesem Schiffstyp bereits für eine Grundauslastung der japanischen Werften sorgen. Einen bedeutenden 18%-Anteil erzielten auch die chinesischen Werften mit Aufträgen über 2,7 Mio. CGT.

Der Auftragsbestand an Rohöltankern erhöhte sich auf 11,5 Mio. CGT und einen Anteil von fast 13 %. Sie verteilten sich zu 47 % auf koreanische, 34 % auf japanische und 17 % auf chinesische Werften. Wichtigstes Bestellerland war Griechenland mit 2,4 Mio. CGT.

Deutlich zulegen konnten die Produkten- und Chemikalien-tanker, deren Bestände auf 13,9 Mio. CGT anwuchsen und einen Anteil von 15 % erreichten. Diese Bestellungen gingen zu 44 % an Korea und zu 19 % an China, das damit den Anteil Japans von 17 % erneut übertraf. Auch hier gingen die umfangreichsten Bestellungen von griechischen Reedern aus mit 1,8 Mio. CGT.

Die Auftragsbestände für LNG-Tanker stiegen erstmals auf über 100 Aufträge. Mit 8,2 Mio. CGT erhöhte sich ihr Anteil am Weltauftragsbestand auf

über 9 %. Die Kapazität der geordneten Schiffe entspricht mit 16,1 Mio. m³ bereits 78,8 % aller in der Flotte bereits vorhandenen LNG-Tanker, die eine Ladekapazität von insgesamt 20,4 Mio. m³ aufweisen. In diesem Marktsegment dominierten die koreanischen Werften inzwischen mit einem Anteil von 65 % deutlich vor den japanischen mit einem Anteil von 27 %. Japanische Reeder waren mit Aufträgen über 2,1 Mio. CGT führende Besteller bei LNG-Tankern und platzierten diese zu zwei Drittel bei heimischen Werften.

Die Bestellungen für LPG-Tanker haben sich nur geringfügig auf 1,2 Mio. CGT erhöht, entsprechend einem Anteil von gut 1 %. Auch hier teilten sich Korea und Japan im Wesentlichen den Markt mit Anteilen

von 57 % bzw. 32 %. Hervorzuheben ist, dass alle Flüssiggastankeraufträge zusammen (LNG- und LPG-Tanker) wieder einen Anteil von über 10 % erreichten, was bisher nur im Jahr 2002 der Fall war.

Deutlich angestiegen sind auch die Auftragsbestände für Ro-Ro-Frachter, deren Anteil sich mit 4,6 Mio. CGT auf 5 % erhöhte. Daran waren insbesondere japanische Schiffbauunternehmen beteiligt, deren Anteil dank inländischer Aufträge von 2,1 Mio. CGT auf 56 % anstieg.

Nur geringfügig zugenommen haben die Bestellungen für General-Cargo-Schiffe und sonstige Frachter. Ihr Anteil blieb mit 2,8 Mio. CGT fast unverändert



Kreuzfahrtschiff „Jewel of the Seas“, 90.090 GT, 2.110 Passagiere

bei rund 3 %. Hier lagen japanische und chinesische Werften mit Anteilen von 23 % bzw. 19 % vorn.

Der Anteil der Fähr- und Passagierschiffe blieb mit 4,1 Mio. CGT unter 5 %. Allerdings konnten die umfangreichen Ablieferungen durch neue Aufträge mehr als ausgeglichen werden. Marktführer blieben Italiens Werften mit einem Anteil von 45 % deutlich vor Deutschland (14 %), Finnland (11 %) und Frankreich (6 %).

Wenig verändert hat sich der Anteil der nicht Fracht tragenden Schiffe am weltweiten Auftragsbestand. Trotz eines Anstiegs des Bestellvolumens auf 3,3 Mio. CGT blieb ihr Anteil knapp unter 4 %. Die höchsten Anteile an diesem Markt, zu dem Fischereifahrzeuge, Schlepper, Fahrzeuge für die Offshore-Industrie usw. gehören, entfielen auf die Werften in China (21 %), Spanien (8 %), Rumänien (7 %) und Brasilien (6 %).

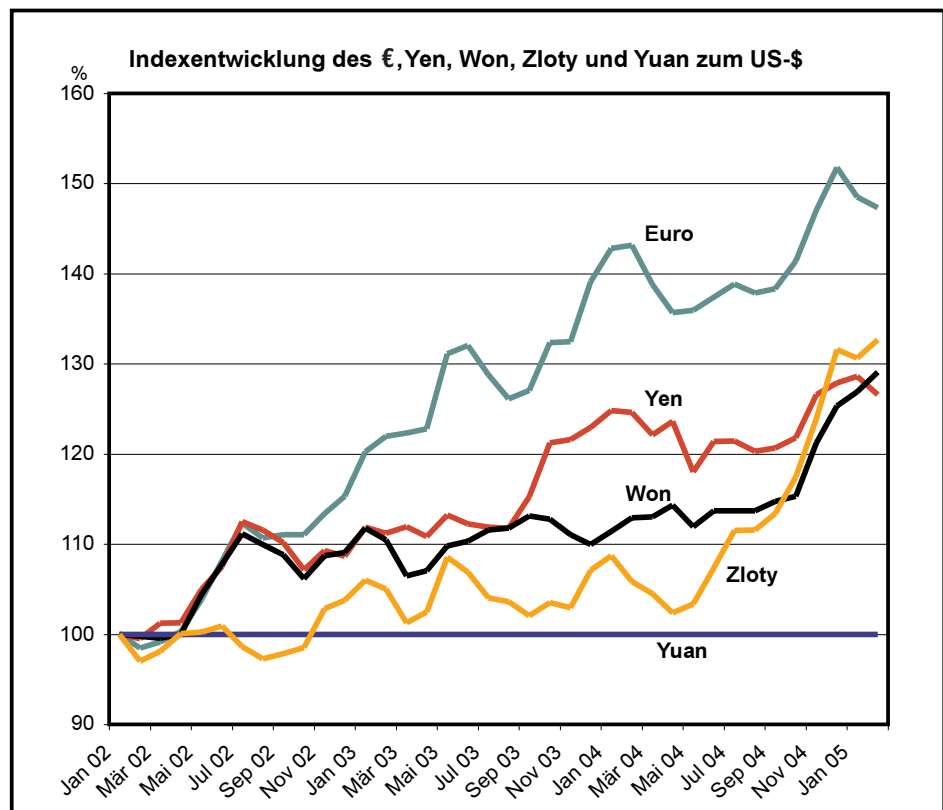
Der gesamte weltweite Auftragsbestand hat sich in den letzten vier Jahren mehr als verdoppelt. Er übertraf Ende 2004 auf GT-Basis sogar die hohen Auftragsbestände während des Tankerbooms im Jahr 1974. Gemessen an Jahresablieferungen von rund 25 Mio. CGT entspricht dies einer Produktion von etwa 3,5 Jahren.

Währungs- und Neubaupreisentwicklung

Die Veränderung der Währungsrelationen haben im Jahr 2004 die Wettbewerbsverhältnisse bei Werften und Zulieferunternehmen erheblich beeinflusst.

Im Zentrum stand dabei weiterhin die Schwäche des US-Dollars. Die hohen Defizite im amerikanischen Staatshaushalt und in der Leistungsbilanz brachten die US-Währung weiterhin unter Abwertungsdruck, dessen Hauptlast der Euro zu tragen hatte. Nach der Euro-Aufwertung im Jahr 2003 um über 20 % gegenüber dem \$, stieg der Wert der europäischen Währung bis Dezember 2004 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nochmals um 9,1 % auf 1,34 \$/€.

Die Stärke des Euro wirkte sich auch gegenüber den auf den Dollar ausgerichteten asiatischen Währungen aus. So verlor der japanische Yen trotz einer 4 %igen Aufwertung zum Dollar gegenüber dem Euro 4,8 % an Wert (Dezember 2004). Dazu trugen auch die Marktinterventionen der japanischen Regierung bzw. der Notenbank bei.





Segelyacht „Phocea“ aufgeslippt in der Werft zur Durchführung eines Refits

Ähnliche Entwicklungen ergaben sich für den Singapur-Dollar und den Taiwan-Dollar. Aufgrund seiner festen Kopplung an die US-Währung war die Abwertung des chinesischen Yuan zum Euro um 8,7 % fast gleich hoch wie die des Dollars. Das brachte Chinas Exportwirtschaft große Wettbewerbsvorteile.

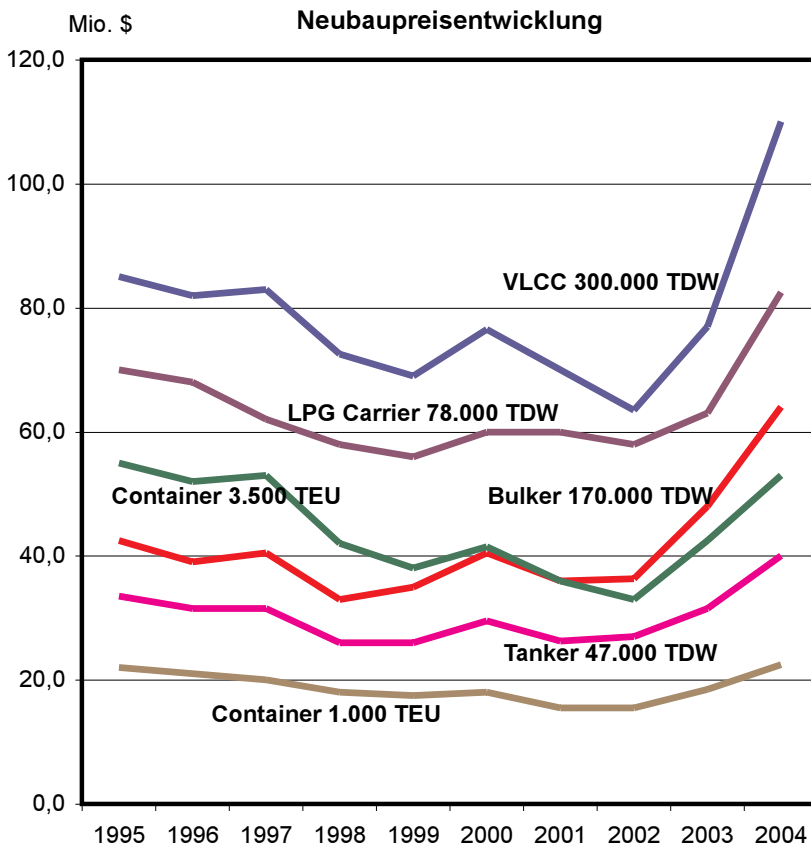
So lagen die skandinavischen Währungen im Dezember nur maximal um 0,5 % und das britische Pfund um 1 % höher im Wert als im Vorjahreszeitraum.

Eine Ausnahme bildete der polnische Zloty. Nach einer mehrjährigen Abwertungstendenz auf 4,86 Zl/€

Selbst massiver politischer Druck veranlasste die chinesische Regierung bisher nicht zu einer flexibleren Währungspolitik.

Eine besondere Entwicklung vollzog der koreanische Won. Nachdem sein Wertanstieg gegenüber dem Dollar durch Interventionen von Notenbank und Regierung in den ersten drei Quartalen niedrig gehalten werden konnte, bewirkten die stärkeren Marktkräfte im vierten Quartal eine deutliche Aufwertung, die im Dezember 14 % erreichte. Gegenüber dem Euro verwandelte sich die vorher bestehende Abwertungstendenz im Dezember in eine Aufwertung um 4,3 % im Vergleich zur Dezember-Notierung 2003. Im Februar 2005 wurde sogar die für die koreanische Exportfähigkeit wichtige Marke von 10 Won/Yen wieder unterschritten, was auch die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Japan beeinträchtigte.

Innerhalb Europas blieben die Veränderungen der Währungsrelationen gegenüber dem Euro in den meisten Fällen vergleichsweise gering.



Nach Preiserhöhungen um bis zu 35 % führten nachfrageinduzierte Preisspielräume sowie erhebliche Kostensteigerungen z. B. bei Stahl und Zulieferungen bei den Werften zu weiteren Preisanhebungen im Weltschiffbau. Die von der Maklerfirma Clarkson für bestimmte Standardschiffe ausgewiesenen Neubaupreise in US-\$ erhöhten sich im Jahresverlauf um bis zu 50 %. Der Clarkson-Preisindex für Tanker und Massengutfrachter stieg innerhalb von 12 Monaten von 119 auf 149 im Dezember 2004. Der Container-Preisindex erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 86 auf 106. Gegenüber dem Tiefststand des Preisniveaus Ende 2002 variierten die Preissteigerungen bis Ende 2004 zwischen 33 % und 89 %.

Besonders ausgeprägt waren die Veränderungen im Tankermarkt. Die Preise für VLCC und Aframax-Einheiten stiegen um über 40 % auf 110 Mio. \$ bzw. 59 Mio. \$. Kleinere so genannte Handysize-Schiffe verteuerten sich demgegenüber um 27 % auf 40 Mio. \$. Große Unterschiede ergaben sich auch bei den Preisanhebungen für Flüssiggastanker.

Während im boomenden Markt der LNG-Tanker aufgrund des besonders intensiven Wettbewerbs zwischen Werften vor allem in Korea und in Japan Preissteigerungen von knapp unter 20 % erfolgten, waren es bei den kleineren LPG-Tankern 31 %.

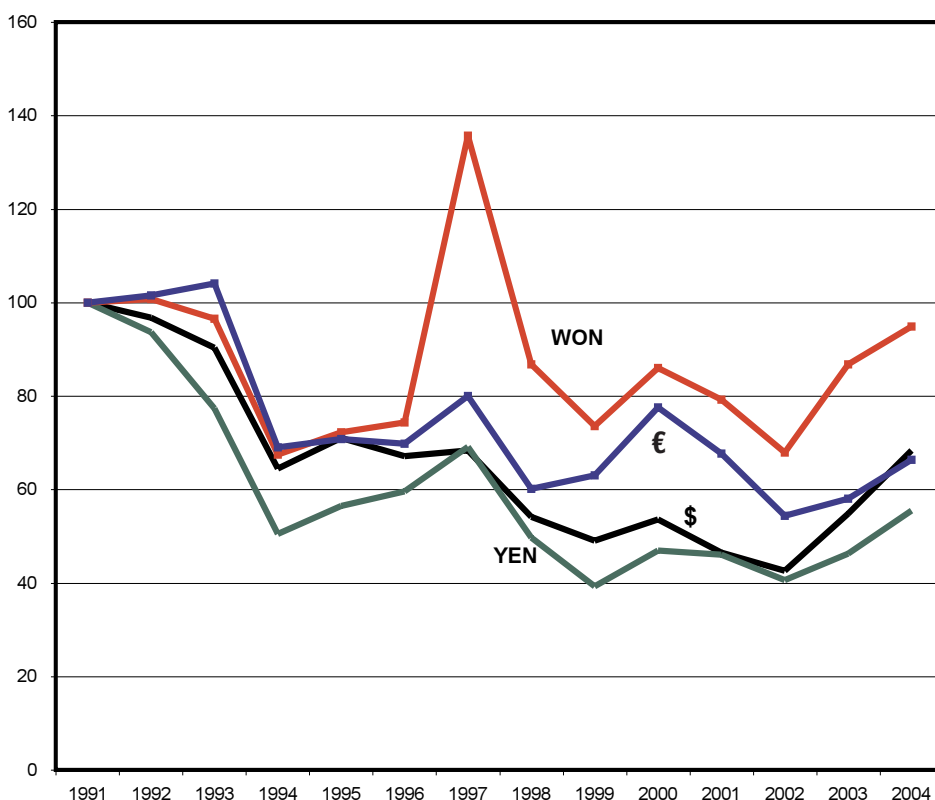
Bei Massengutschiffen stand der 33 %igen Erhöhung bei Capesize-Frachtern ein Preisanstieg von 25 % bei Handymax-Schiffen gegenüber.

Auch bei Containerschiffen fielen die Verteuerungen bei den kleineren Feeder-Einheiten (725 TEU und 1.000 TEU) mit 11 bis 22 % geringer aus als bei größeren Postpanamax-Schiffen (6.200 TEU), deren Preis um 28 % anstieg. Für 1.700 TEU-Schiffe wurde ein Anstieg von 37 % ausgewiesen.

bis Februar 2004 stieg der Wert im Jahresverlauf wieder deutlich an und erreichte im Dezember mit 4,14 Zl/€ eine Aufwertung von 12,7 % gegenüber Dezember 2003. Im Februar 2005 wurde sogar die Marke von 4 Zl/€ wieder unterschritten. Noch deutlicher fiel die Aufwertung des Zloty gegenüber dem US-\$ aus. Im Dezember lag der Kurs um knapp 23 % über dem Vorjahreswert und verschlechterte damit die Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Werften spürbar.

Währungsentwicklungen haben auf den Weltschiffbau besonderen Einfluss, da der US-\$ weiterhin unangefochtene Leitwährung für Schiffbau und Schifffahrt ist. Im Jahr 2004 kamen zu den währungsbedingten Veränderungen der Rahmendaten wichtige Veränderungen in den Kostenstrukturen hinzu.

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



len, bei Energie sowie bei Zulieferungen wie z. B. Motoren und Maschinen kompensiert wurden. Wie die Index-Grafik zeigt, haben sich die Stahlpreise (für Quartbleche bzw. für hot rolled plates) im Laufe des Jahres 2004 schneller erhöht als die Neubaupreise (in \$ und €) für ein 3.500 TEU-Containerschiff.

Zugleich verringerten sich für die Werften durch die starke Abwertung der amerikanischen Währung die Erlöse aus den meist in Dollar abgerechneten Ablieferungen nach Umrechnung in den für ihre Kosten relevanten Euro. Dieser Effekt wirkte in den einzelnen Schiffbauländern je nach Umfang der Aufwertung ihrer Währung gegenüber dem \$ unterschiedlich. Gar nicht betroffen war China, während am stärksten die polnischen Werften darunter litten.

Ro-Ro-Schiffe mit einer Kapazität von 2.300 bis 2.700 Lm erhöhten sich nach dieser Übersicht um 39 % im Preis und kleinere Einheiten mit 1.200 bis 1.300 Lm um 50 %.

Damit konnten die in den Jahren 1995 bis 2002 erfolgten Preissenkungen (nominell) weitgehend wieder ausgeglichen werden. Bei den meisten Schiffstypen wurden sogar Preissteigerungen erzielt.

Den Preisanhebungen auf Dollarbasis standen bei den Werften jedoch keine entsprechenden Ertragsverbesserungen gegenüber, da große Teile der Preiserhöhungen durch die erheblichen Kostensteigerungen insbesondere beim Stahl aber auch bei anderen Metal-

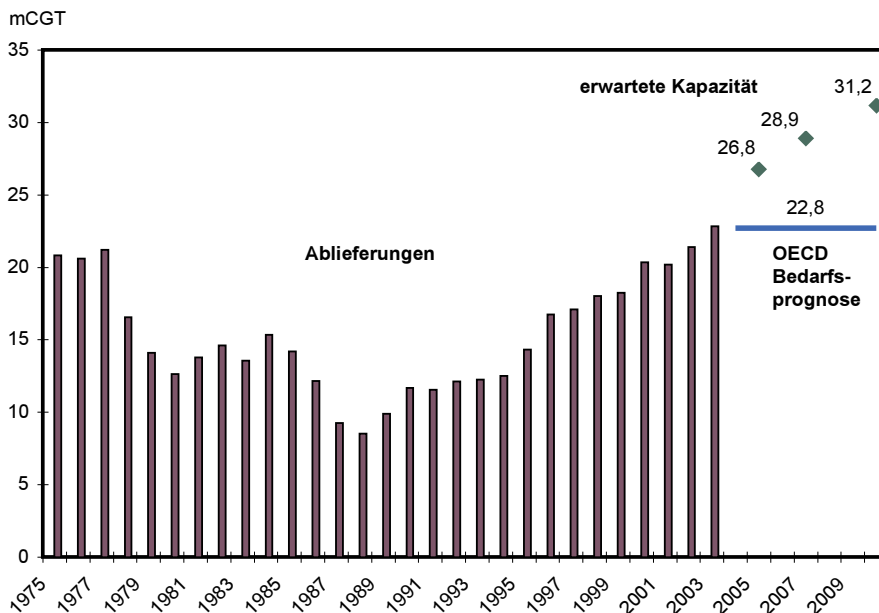
nischen Werften darunter litten.

Auch in den ersten Monaten 2005 hielten die Preis- und Kostensteigerungen sowie die Dollar-Schwäche an.

Kapazitäten und Nachfrage

Die in den 90er-Jahren in den Weltschiffbau- markt hinein gedrückten massiven Kapazitätserweiterungen der koreanischen Werften hatten zu einem ruinösen Preisverfall im Weltschiffbau und zu einem Verdrängungswettbewerb gegen die europäische Schiffbauindustrie geführt. Diese Entwicklung wurde

Weltweite Schiffbauproduktion 1975 - 2003 und erwartete Kapazität bis 2010



CGT im Jahr 2007 sowie weiter auf 31,2 Mio. CGT im Jahr 2010 ansteigen werden.

Viele Werften arbeiten gegenwärtig an ihrer Kapazitätsgrenze und versuchen durch Verbesserung der Effizienz bzw. durch Erweiterung ihrer Anlagen (insbesondere in China) ihren Output zu steigern.

Wie die folgende Grafik zeigt, werden die zukünftigen Kapazitäten wesentlich höher sein als die gegenwärtigen Schiffbauaktivitäten. Voraussichtlich werden die Kapazitäten 2010 die Produktion des Jahres 2003 um 37 % übersteigen. Prognosen der OECD von Anfang 2004 erwarten, dass

der durchschnittliche jährliche Neubaubedarf in den kommenden Jahren niedriger sein wird als die sich abzeichnenden Kapazitäten. Die OECD ermittelte für den Zeitraum 2003 bis 2015 im Durchschnitt einen jährlichen Neubaubedarf von 22,8 Mio. CGT.

In den letzten drei Jahrzehnten hat sich das Schwergewicht des Weltschiffbaus zunehmend nach Asien verlagert. Auch zukünftig wird der Kapazitätswachstum in Europa gering sein bei allerdings differenzierter Entwicklung nach Werften und Ländern im Einzelnen.

Für alle europäischen Schiffbauländer würden die für 2005 verfügbaren Kapazitäten in Höhe von 6,0 Mio. CGT bis 2010 auf 6,6 Mio. CGT ansteigen. Deutschland würde größtes Schiffbauland in Europa bleiben.

Der stärkste Kapazitätswachstum ist in den kommenden Jahren von der Schiffbauindustrie Chinas zu erwarten, die sich aus mehr als 2.000 Werftbetrieben verschiedenster Größe und Ausrichtungen zusammensetzt. Rund 60 % der chinesischen Neubauton-

durch die gute Neubaunachfrage der letzten Jahre überlagert und damit zwar etwas entschärft, aber im Kern keineswegs beseitigt. Bei einem Nachlassen der Bestelltätigkeit werden die Probleme sehr schnell wieder in den Vordergrund treten und durch den inzwischen auf vollen Touren laufenden Ausbau der chinesischen Schiffbauindustrie verstärkt werden. Um sich hierauf einzustellen, hat die Marktforschungsgruppe des europäischen Schiffbauverbandes CESA Mitte 2004 die weltweiten Neubaukapazitäten im Handelsschiffsneubau auf Basis des Schiffbaumarktes im Jahr 2003 analysiert.

In den vergangenen drei Jahrzehnten entwickelte sich der Weltschiffbau extrem zyklisch. Im Zeitraum 1975 bis 1988 fiel die weltweite Produktion um rund 60 % von 20,7 Mio. CGT im Jahr 1975 auf 8,5 Mio. CGT im Jahr 1988. Anschließend stieg sie wieder auf ein historisches Hoch von 22,8 Mio. CGT im Jahr 2003. Die Arbeitsgruppe schätzt, dass die verfügbaren globalen Neubaukapazitäten im Jahr 2005 ca. 26,8 Mio. CGT erreichen und anschließend auf 28,9 Mio.

Ablieferungen im Weltschiffbau 1975 – 2003

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2003
Europa	10,7	5,1	4,9	4,6	4,4	5,2	5,3	5,0
China	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	1,1	1,6	2,6
Süd Korea	0,2	0,4	1,6	1,6	2,9	6,5	6,7	7,2
Japan	8,6	5,2	6,5	4,5	5,6	6,4	6,6	6,9
Rest der Welt	1,2	1,7	0,9	0,8	0,9	1,2	1,3	1,2
Welt gesamt	20,8	12,6	14,2	11,7	14,3	20,3	21,4	22,8

Anmerkung: Europa einschl. ehemalige osteuropäische Länder und Türkei

nage entfallen gegenwärtig auf Exporte, die überwiegend von etwa 30 größeren Werften produziert werden. Führende Schiffbauunternehmen in China sind die staatlichen Konzerne China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) in Nordchina und China State Shipbuilding Corporation (CSSC) in Südchina, die etwa zwei Drittel der Schiffbauindustrie ausmachen.

China verfolgt das Ziel, bis 2015 seinen Marktanteil auf 35 - 40 % zu erhöhen und damit die weltweite Marktführerschaft zu übernehmen. Im Mittelpunkt der zukünftigen chinesischen Schiffbauexpansion stehen neue Werftkomplexe in der Jangtse-Mündung (Changxing Island), nahe Guangzhou (Longxue Island) und in Qingdao sowie der Bau eines weiteren VLCC-Docks in Dalian.

In den vergangenen Jahren stieg die chinesische Neubauproduktion von 0,3 Mio. CGT in 1990 auf 2,6

Mio. CGT in 2003. Die Kapazitäten in 2005 wurden auf 3,0 Mio. CGT geschätzt. Sie könnten sich bis 2007 auf 3,5 Mio. CGT und bis zum Jahr 2010 auf rd. 5,0 Mio. CGT erhöhen.

Die für den Weltmarkt gravierendste Expansion im Schiffbau vollzog sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten in Korea durch den staatlich geförderten Auf- und Ausbau der Werftindustrie. Trotz finanzieller Zusammenbrüche großer Werften in den 80er- und 90er-Jahren, die durch den Eingriff staatlicher Banken vor der Schließung bewahrt wurden, erhöhte Korea seine Schiffbauproduktion von 0,4 Mio. CGT in 1980 über 1,6 Mio. CGT in 1990 auf 7,2 Mio. CGT in 2003.

Die Tendenz ist weiterhin steigend, da die Werften zusätzliche Docks beschaffen, Reparaturdocks und Produktionskapazitäten für Offshore-Anlagen zum Handelsschiffsneubau konvertieren und Schiffe auch landseitig außerhalb von Docks produzieren. Die

Verfügbare Kapazitäten 1975 – 2010 in Mio. CGT

	1975	1980	1990	2005	2007	2010
Europa	11,1	7,9	5,2	6,0	6,3	6,6
China	0,3	0,5	0,5	3,0	3,5	5,0
Süd Korea	0,4	0,6	1,8	8,5	9,2	9,6
Japan	9,0	7,0	5,5	7,7	8,3	8,3
Rest der Welt	1,6	1,8	2,0	1,6	1,6	1,7
Welt gesamt	22,4	17,8	15,0	26,8	28,9	31,2

CESA-Arbeitsgruppe bezifferte daher die koreanischen Kapazitäten in 2005 mit 8,5 Mio. CGT und prognostiziert bis 2007 bzw. 2010 einen Anstieg auf 9,2 Mio. CGT bzw. 9,6 Mio. CGT.

Seit Ende der 80er-Jahre erhöhte sich die japanische Schiffbauproduktion von 2,9 Mio. CGT auf 6,9

Mio. CGT in 2003. Trotz relativ hoher Produktionskosten investieren die Werften in neue Anlagen und Docks sowie in Betriebsstandorte in Niedriglohnländern wie China und den Philippinen. Die Kapazitäten im Jahr 2005 wurden auf 7,7 Mio. CGT geschätzt. Für die folgenden Jahre wurde ein Anstieg auf 8,3 Mio. CGT in 2007 prognostiziert, die bis 2010 etwa beibehalten werden.

Für die übrigen Schiffbauländer werden keine gravierenden Änderungen der verfügbaren Schiffbaukapazitäten erwartet. Die Kapazitäten wurden für 2005 mit 1,6 Mio. CGT gegenüber den 2,0 Mio. CGT in 1990 sogar deutlich niedriger angesetzt, da Länder wie Brasilien frühere Erwartungen als aufkommende Schiffbauländer bisher nicht erfüllten.

Auch die Neubaukapazitäten der USA sind aufgrund der protektionistischen Abschottung des Marktes unverändert niedrig geblieben.

Zum Produktionsanstieg der restlichen Schiffbauländer auf 1,2 Mio. CGT im Jahr 2003 trugen insbesondere Taiwan, Singapur, die Philippinen und Indien bei.

Auch Vietnam betreibt den Aufbau einer eigenen Schiffbauindustrie und könnte in den kommenden Jahren zu einem bedeutenden Schiffbauland heranwachsen.

Insgesamt werden aber für die übrigen Schiffbauländer für 2007 und 2010 gegenüber 2005 kaum veränderte Kapazitäten in Höhe von 1,6 bzw. 1,7 Mio. CGT erwartet.

Hieraus kann abgeleitet werden, dass die vorhandenen und zu erwartenden Kapazitäten im Weltschiffbau für die Abdeckung der zukünftigen Nachfrage vollkommen ausreichen. Ein durchaus rea-



Yacht zur Reparatur in der Werfthalle

listisches Nachlassen der Neubaunachfrage würde dazu führen, dass die in Fernost weiter übermäßig wachsenden Kapazitäten erneut einen ruinösen Wettbewerb auslösen. Gelegentlich in Schifffahrts-

kreisen geäußerte Befürchtungen vor zu knappen Kapazitäten sind demgegenüber eher spekulativ und von der Erwartung eines vorteilhaften Marktgleichgewichts bestimmt.



Containerschiff „Frisia Lübeck“, 25.360 GT, 2.478 TEU