

IV. Entwicklung der Weltschifffahrt und des Weltschiffbaus 2005

1. Welthandel, Weltschifffahrt und Flottenentwicklung

Die zunehmende Globalisierung der Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren, die zu starken Wachstumsimpulsen und zu neuen Strukturen der internationalen Arbeitsteilung führte, wäre ohne das effiziente Transportmittel Schiff nicht denkbar gewesen. Gleichzeitig ist der Seetransport aber natürlich auch großer Nutznießer der Globalisierung durch den gestiegenen Bedarf an Rohstoffen, der nur mit Massengutfrachtern und Tankern bewältigt werden kann, und durch den Bedarf an kostengünstigen Transportmitteln für industrielle Güter, der den Containerverkehr angekurbelt hat.

Nach dem Rekordwachstum des Seetransports im Jahr 2004, das die Verkehrsinfrastrukturen an die Kapazitäts- und Belastungsgrenzen führte, fiel der Zuwachs im Jahr 2005 für den seewärtigen Welthandel etwas gemäßigter aus. Das weltweit transportierte

Massengutschifffahrt des vergangenen Jahres erneut hohe Wachstumsraten ausweisen konnte. Vor allem durch die starken Importe Chinas standen die Eisenerztransporte an der Spitze des Wachstums mit einer Steigerung der Transportleistung um 10,4 % auf 3.801 Mrd. tm. Die ebenfalls von der Stahlindustrie benötigten Kohletransporte nahmen hingegen nur um 4,4 % zu, da der größere Teil dieser Transporte auf Heizkohle entfiel, deren Bedarf nicht so stark anstieg.

Die Verschiffungen von Getreide, die aufgrund klimatischer Schwankungen und regionaler Versorgungskrisen von Jahr zu Jahr gewissen Schwankungen unterliegen können, nahmen im vergangenen Jahr um 2,5 % zu. Die Beförderungen von Eisenerz, Kohle und Getreide ergaben zusammen einen Anteil von 29 % des gesamten Seeverkehrs.

Der größte Anteil des Seeverkehrs entfiel 2005 aber erneut auf die Rohöltransporte, die um 2,2 % auf fast

Entwicklung des seewärtigen Welthandels

	Mio. Tonnen					Mrd. Tonnenmeilen				
	2001	2002	2003	2004	2005*	2001	2002	2003	2004	2005*
Rohöl	1.592	1.588	1.673	1.792	1.820	8.074	7.848	8.390	8.795	8.985
Ölprodukte	425	414	440	461	488	2.105	2.050	2.190	2.305	2.475
Eisenerz	452	484	524	589	650	2.575	2.731	3.035	3.444	3.801
Kohle	565	570	619	664	690	2.552	2.549	2.810	2.960	3.091
Getreide	234	245	240	236	242	1.322	1.241	1.273	1.350	1.384
Andere Güter	2.385	2.519	2.637	2.789	2.894	7.263	7.753	8.156	8.720	9.132
Gesamt*	5.653	5.820	6.133	6.531	6.784	23.891	24.172	25.854	27.574	28.868

* vorläufig

Quelle: Fearnleys Review 2005

Frachtvolumen erhöhte sich nach 6,5 % in 2004 um 3,9 % auf 6,8 Mrd. Tonnen. Aufgrund der erneut verlängerten durchschnittlichen Transportstrecken stieg die Transportleistung sogar um 4,7 % auf 28.868 Mrd. Tonnenmeilen (tm).

Der Rohstoffbedarf der boomenden Stahlindustrie, deren Produktion im Jahr 2005 weltweit um fast 6 % auf über 1,1 Mrd. t zulegte, bewirkte, dass die

9.000 Mrd. tm zunahm. Aufgrund von Raffinerieengpässen in einzelnen Ländern verzeichneten die Transporte von Ölprodukten sogar eine Steigerung von 7,4 %. Auf den Verkehr von Öl- und Produktentankern entfiel insgesamt ein Anteil von fast 40 % aller Seetransportleistungen.

Alle anderen Frachttransporte (Bauxit, Phosphat, Flüssiggas, Container, Ro-Ro-Fracht, Fahrzeuge etc.) ergaben 9.132 Mrd. tm. Damit nahmen sie um 4,7 %

gegenüber 2004 zu und übertrafen mit einem Anteil von rd. 32 % erstmals den der Rohöltransporte (31 %).

Die Fracht- und Charraten erreichten in der Schifffahrt zwar nicht mehr die Rekordstände des Jahres 2004 und unterlagen in vielen Marktsegmenten im Jahresverlauf erheblichen Schwankungen, die Ertrags-situation insgesamt blieb aber im Jahresdurchschnitt dank der weiter gestiegenen Transportnachfrage auf einem befriedigenden Niveau. Die gute Schifffahrts-konjunktur hielt auch die Second-Hand-Preise für Schiffe auf einem hohen Stand und sicherte den Wert der Flotten. Eine zunehmende Belastung ging jedoch von den gestiegenen Treibstoffkosten als Folge der Ölpreiserhöhungen aus, die beim Betrieb der Schiffe den größten Kostenblock bilden.

Aufgrund des anhaltend starken Tonnagebe-darfs versuchten die Reedereien, ihre Schiffe so lange

wie möglich in Fahrt zu belassen. Unterbrechungen für Wartungen und Reparaturen wurden auf ein mög-lichst niedriges Maß reduziert, Aufliegezeiten fanden kaum statt und die Verschrottung von Schiffen wurde soweit wie möglich aufgeschoben. Die aus dem Markt durch Abwrackungen oder Verluste ausgeschiedene Tonnage blieb mit 6 Mio. TDW nochmals um 45 % geringer als der bereits sehr niedrige Wert des Jahres 2004. Dieses Niveau wurde zuletzt zu Beginn der 90er Jahre verzeichnet. Die Entwicklung ist umso bemer-kenswerter, als die von den Abwrackwerften gezahl-ten Preise für Abwrackschiffe sehr hoch blieben und um die 350 US-\$/LDT schwankten.

Da nur eine geringe Tonnage aus dem Markt genommen wurde und gleichzeitig umfangreiche Neubauten neu in Fahrt gingen, wurde die Trag-fähigkeitstonnage der weltweiten Handelsflotte (ohne Fischereifahrzeuge und nicht Fracht tragende



Ro-Ro-Schiff „Saffet Ulusoy“, 29.004 GT, 3.735 m Spurlänge

Abgewrackte und verlorengegangene Tonnage in Mio. TDW

	Tanker	Bulker	Andere	Gesamt
2001	16,4	9,4	3,5	29,2
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	0,7	6,0

* vorläufig

Quelle: Clarkson World Shipyard Monitor, Januar 2006

Schiffe) um fast 7 % auf 951 Mio. TDW ausgeweitet. Im Vorjahr hatte sich die Tonnage bereits um überdurchschnittliche 5 % erhöht, während in den vorangegangenen Jahren lediglich ein Wachstum von durchschnittlich 2,7 % p. a. stattgefunden hatte.

Wie erwartet, steigerte sich die Tonnage der Containerschiffe mit 13% am stärksten, so dass der Anteil dieser Schiffe an der Gesamttonnage auf 12 % anstieg. Auch die Flotte der Spezialtanker (Ölprodukten-, Chemikalien- und Gastanker) wuchs mit 9 % überdurchschnittlich und erhöhte ihren Anteil damit ebenfalls auf 12 %. Die größten Anteile entfielen erneut auf Massengutfrachter (36 %) und Rohöltanker (29 %), deren Tonnagen um knapp 6 % bzw. 7 % zunahmen.

Welthandelsflotte in Mio. TDW

	2004	2005
Rohöltanker	258,0	272,3
Spezialtanker	106,5	116,3
Massengutschiffe	323,8	346,0
Containerschiffe	99,2	111,7
Stückgutfrachter	71,8	74,9
Andere Frachtschiffe	29,9	30,6
Gesamt	889,3	950,5

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

Da sich damit das Angebot schneller als die Transportnachfrage ausgeweitet hat, kam es zu einer Verschlechterung der durchschnittlichen Flottenauslastung von 31.000 auf 30.400 Tonnenmeilen pro TDW. Hierzu dürften auch Wartezeiten durch Umschlagsengpässe in überfüllten Häfen beigetragen haben, die in vielen Teilen der Welt zu beobachten waren.

Aufgrund der geringen Verschrottungen der beiden letzten Jahre stieg das Durchschnittsalter der Welthandelsflotte (einschließlich der nicht Fracht tragenden Schiffe) trotz des großen Neubauvolumens auf 22 Jahre. Da sich das Lebensalter der Schiffe aber nur begrenzt hinausschieben lässt, muss in den kommenden Jahren mit einer deutlich stärkeren Abwrack-tätigkeit gerechnet werden.

2. Weltschiffbau

Produktion

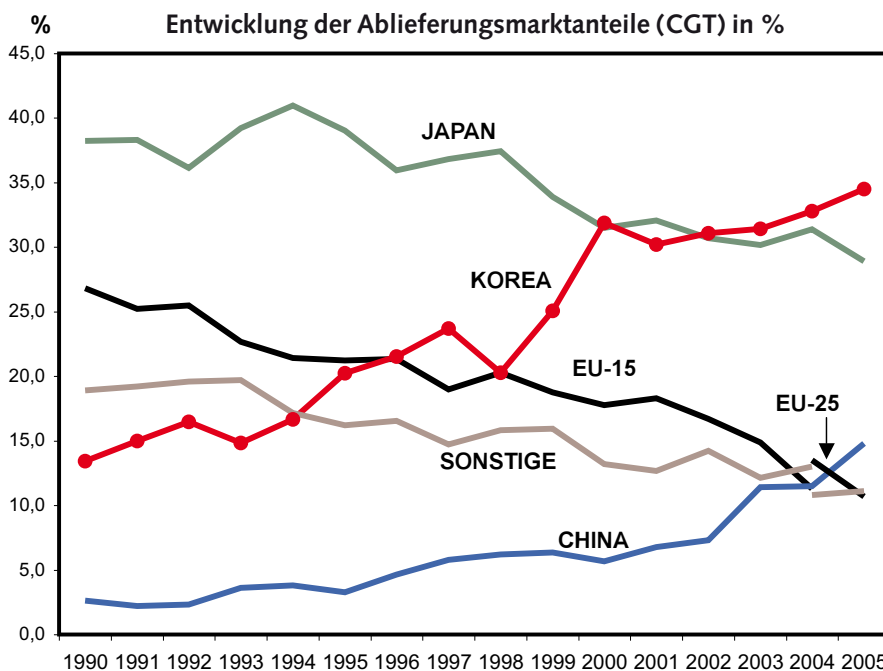
Im gesamten Jahr 2005 wurden nach Angaben von Lloyd's Register-Fairplay 2.129 Schiffe mit 47,0 Mio. GT bzw. 29,4 Mio. CGT abgeliefert. Damit lag die CGT-Produktion um über 15 % höher als 2004. Die darin enthaltenen 1.504 Fracht transportierenden Schiffe wiesen eine Ladekapazität von 70,7 Mio. TDW auf. Da 2005 extrem geringe Schiffsabwrackungen und Schiffsverluste zu verzeichnen waren, führten rein rechnerisch mehr als 90 % der Ablieferungen zu einem weiteren Wachstum der Welthandelsflotte. Weniger als 10 % entfielen auf die Deckung des Ersatzbedarfs.

Auf CGT-Basis entfielen im Jahr 2005 mehr als 80 % der weltweiten Produktion auf die Schiffbauländer Südostasiens. An der Spitze der Rangfolge der Schiffbauländer ergaben sich keine Veränderungen. Der koreanische Schiffbau blieb an vorderster Position mit einem nochmals gesteigerten Marktanteil von 34,5 %. Korea ist das weltweit erste Schiffbauland, das seine Neubauproduktion auf mehr als 10 Mio. CGT ausgeweitet hat. Ermöglicht wurde dieser Anstieg um 21 % gegenüber dem Vorjahr durch weiteren Kapazitätsausbau u. a. auch bei mittelgroßen Werften, durch den verstärkten zusätzlichen Bau von Schiffen außerhalb der Dockanlagen und durch umfangreichere Zulieferungen von extern gefertigten Sektionen und Stahlbaublöcken.

Der Anteil der japanischen Werften ging trotz eines gegenüber dem Vorjahr um 5 % höheren Ablieferungsvolumens auf 28,9 % zurück. Chinas Schiffbauunternehmen erreichten durch den weiterhin massiven Ausbau ihrer Kapazitäten einen Anteil von 14,8 % und zogen damit an den

Ergebnissen der EU-25-Länder vorbei, deren Anteil aufgrund der geringeren Auftragseingänge in den Vorjahren auf 10,7 % zurück ging. Am europäischen Anteil waren die deutschen Werften mit 3,7 %-Punkten beteiligt (die in den Weltschiffbaustatistiken für Deutschland genannten Zahlen weichen von den oben genannten Verbandsstatistiken aufgrund unterschiedlicher Abgrenzungen ab). Sie blieben damit führend in Europa und an vierter Position im weltweiten Maßstab. Danach folgten die polnischen Werften, die dank staatlicher Unterstützungen zur Überwindung ihrer finanziellen Schwierigkeiten einen Marktanteil von 2,3 % erreichten.

Betrachtet man statt der CGT-Werte, die den schiffbaulichen Arbeitsaufwand berücksichtigen, den Wert der Ablieferungen, verschieben sich die Weltmarktanteile zu Gunsten der europäischen Schiffbauunternehmen, da diese im Vergleich zu den fernöstlichen Konkurrenten höherwertige Schiffe produzieren. Nach den erst für das Jahr 2004 vorliegenden Ergebnissen umfasste der weltweite Handelsschiffsneubau einen Wert von rd. 35 Mrd. € (ca. 44 Mrd. US-\$). Daran waren die EU-25-Länder mit rd. 27 % beteiligt und lagen damit auf



gleicher Höhe wie Japan und Korea. Auf China entfielen rd. 9 %. Einschließlich weiterer zum europäischen Schiffbauverband CESA gehörender Länder lag Europa mit einem Anteil von rd. 30 % sogar an führender Position.

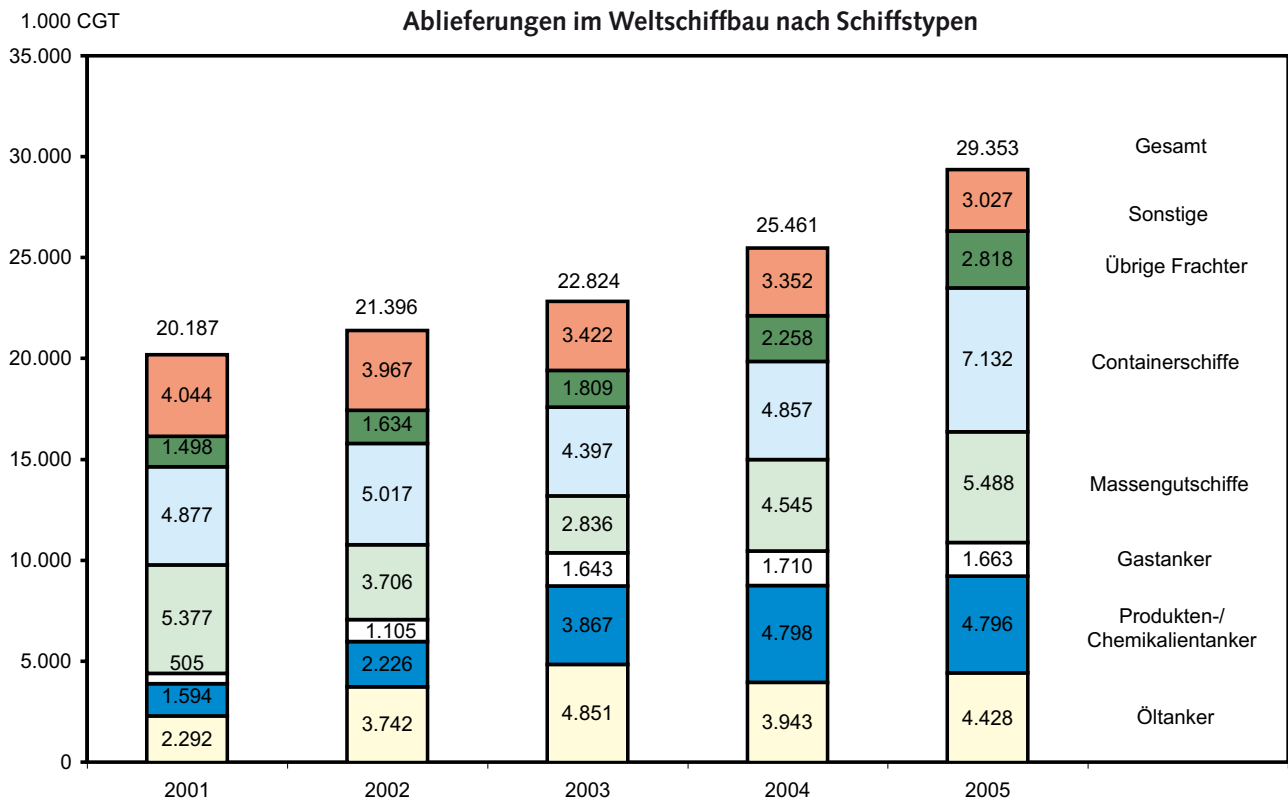
Die Produktionssteigerung im Weltschiffbau ging vor allem von den fertig gestellten Containerschiffen aus. Erstmals überstieg die Jahresproduktion die Marke von 7 Mio. CGT und lag damit um 47 % höher als 2004. Ihr Anteil stieg dadurch auf 24,3 %. Mit den 266 abgelieferten Schiffen kam eine Stellplatzkapazität von 936.000 TEU in Fahrt, die einem Anteil von 11,5 % der Flotte entsprach. Davon entfiel allein auf die 69 größten abgelieferten Schiffe mit 5.000 TEU und mehr ein TEU-Anteil von 52 %.

Mit über 20 % wurde auch die Produktion von Massengutschiffen erheblich gesteigert, deren Anteil sich damit auf 18,7 % erhöhte. Hier machte sich vor

allem der weltweit steigende Bedarf an Rohstofftransporten positiv bemerkbar.

Der zunehmende Energiebedarf ließ auch die Produktion von Rohöltankern um rd. 12 % ansteigen. Demgegenüber blieben die Ablieferungen von Produkten- und Chemikalentankern im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Damit verringerte sich der Anteil aller Öl- und Spezialtanker auf 31,4 %. Auch die Ablieferungsergebnisse für Flüssiggastanker blieben hinter dem Vorjahr zurück und führten zu einem verringerten Produktionsanteil von 5,7 %.

Die Ablieferungen von Ro-Ro-Frachtern (einschließlich Autotransportern) sowie sonstiger Frachtschiffe wiesen erneut einen Zuwachs auf. Das Ergebnis des Jahres 2004 wurde um rd. 25 % übertroffen. Damit erhöhte sich der Marktanteil dieser Schiffe auf insgesamt 9,6 %.



Geringer als im Vorjahr fielen aufgrund der schwächeren Bestelltätigkeit in den Jahren 2002/2003 die Ablieferungen von Fähr- und Passagierschiffen aus, deren Anteil sich mit 1,1 Mio. CGT von fast 7 % auf nunmehr knapp 4 % verringerte.

Dagegen verhalf die Belegung der Offshore-Industrie den nicht Fracht tragenden Schiffen zu einer 20 %igen Produktionssteigerung. Mit 1,9 Mio. CGT ergab sich eine Marktanteilserhöhung auf 6,5 %.

Führende Abnehmernationen der Neubauten blieben Japan (20 %), Deutschland (17 %), Griechenland (9 %) und China (einschließlich Hong Kong) mit ebenfalls 9 %. Die EU-25-Länder kamen zusammen erneut auf 40 %.

Auftragseingänge

Nach den Rekordergebnissen bei den Auftragseingängen des Vorjahres hatten die meisten Marktbeobachter zu Beginn des Jahres 2005 mit einer deutlichen Beruhigung der Nachfrage gerechnet, doch die rasante Bestelltätigkeit setzte sich in den ersten Monaten unvermindert fort. Ursache war die weiterhin insgesamt positive Entwicklung in der Schifffahrt aufgrund des anhaltend wachsenden Welthandels. Erst im zweiten Halbjahr ging die Nachfrage zurück, blieb aber dennoch auf einem Niveau, das der Rekordproduktion des Jahres 2005 entsprach. Im Gesamtjahr 2005 wurden weltweit 2.480 Schiffe mit 58,1 Mio. GT bzw. 39,6 Mio. CGT neu in Auftrag gegeben. Darunter befanden sich rd. 1.900 Frachtschiffe mit einer Ladekapazität von 77,2 Mio. TDW.

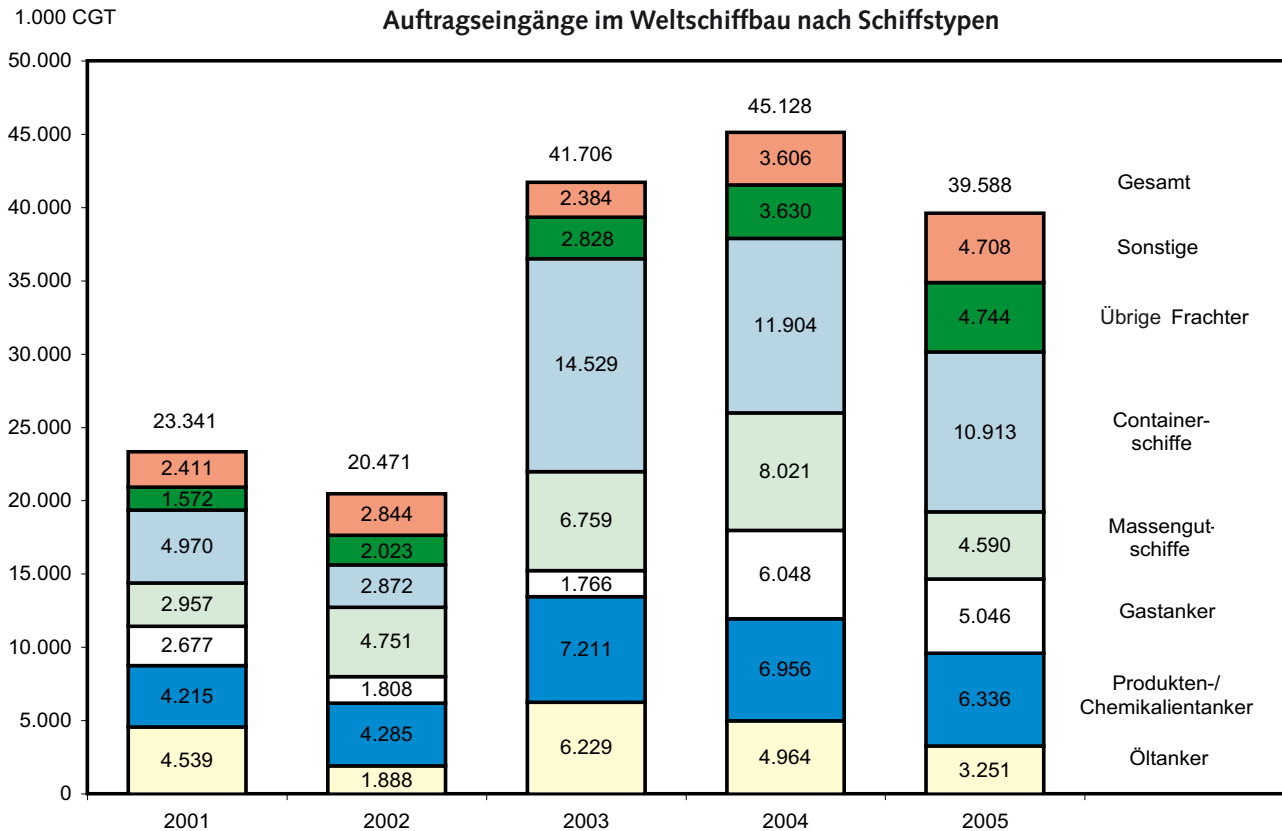


Produktentanker „Jana“, 1.146 GT

Die koreanischen Werften erreichten mit Aufträgen über rd. 14 Mio. CGT nicht mehr die Rekordergebnisse der beiden Vorjahre, behaupteten aber ihren Marktanteil von 35,3 %. Noch deutlicher verringerte sich das Auftragsvolumen der japanischen Schiffbauer, deren Anteil sich mit 8,6 Mio. CGT auf 21,8 % beträchtlich reduzierte. Steigern konnten sich die chinesischen Werften, die ihre Auftragseingänge auf 6,1 Mio. CGT und ihren Marktanteil auf 15,3 % erhöhten. Damit gelang es ihnen jedoch nicht, die europäischen Werften zu übertreffen. In der EU verbesserte sich die Auftragslage erneut, so dass sich der Marktanteil auf 15,7 % steigerte. Daran waren die deutschen Schiffbauunternehmen in hohem Maße beteiligt. Ihr Weltmarktanteil stieg auf 5,8 % und sicherte dadurch auch hier die führende Position in Europa und den 4. Rang in der Welt. Danach folgten Italien mit 2,8 % und die Türkei, die einen bemerkenswerten Zuwachs verzeichnete und auf 2,1 % kam.

Einige Veränderungen ergaben sich in der Rangfolge der führenden Bestellernationen. Japan rückte mit einem CGT-Anteil von 14 % wieder auf die erste Position vor, dicht gefolgt von Deutschland (13 %) und von China (einschließlich Hong Kong) mit 9 %. Die griechischen Reeder fielen weiter zurück und kamen ebenso wie die Besteller aus Norwegen und den USA auf knapp 6 %.

Im Mittelpunkt der Nachfrage des vergangenen Jahres stand erneut der Markt für Containerschiffe. Mit Aufträgen über 10,9 Mio. CGT wurde zwar gegenüber 2004 ein geringeres Volumen, aber ein gesteigener Anteil von 27,6 % verzeichnet. Dennoch war im Jahresverlauf und vor allem im vierten Quartal eine starke Abschwächung der Nachfrage spürbar. Weit unter dem Vorjahr blieben die Bestellungen von Massengutschiffen, die mit 4,6 Mio. CGT lediglich auf 11,6 % der Gesamtnachfrage kamen.



Schwächer fielen erneut auch die Order für Rohöltanker aus, auf die nur 8,2 % der Aufträge entfielen. Allerdings hielten sich die Bestellungen für Produkten-/Chemikalientanker sowie für Gastanker auf relativ hohen Niveaus mit Anteilen von 16,0 % bzw. 12,7 %. In allen übrigen Marktsegmenten wurden die Vorjahresergebnisse – zum Teil sogar deutlich – übertroffen. Ro-Ro-Frachter, sonstige Frachter, Fäh- und Passagierschiffe sowie die nicht Fracht tragenden Schiffe erzielten jeweils Marktanteile von rd. 6 %. Die höchsten Nachfragesteigerungen gegenüber 2004 traten bei Stückgutfrachtern und bei Fahrzeugen für die Offshore-Industrie auf.

Auftragsbestände

Da die Auftragseingänge wieder höher lagen als die Ablieferungen, erhöhten sich die Auftragsbestände per Ende Dezember nochmals auf nunmehr 5.522 Schiffe mit 164,0 Mio. GT bzw. 104,4 Mio. CGT. Die Tragfähigkeit der darin enthaltenen 4.545 Frachtschiffe stieg auf 225,5 Mio. TDW.

Der koreanische Schiffbau blieb mit einem Anteil von 35,7 % weiterhin vor Japan (25,7 %) und China, das mit 15 % den Anteil der EU-25-Länder (12,2 %) über-



Kreuzfahrtschiff „Pride of America“, 80.439 GT, 2.700 Passagiere

traf. Einschließlich Norwegen, Kroatien, Rumänien erreichte Europa einen höheren Anteil als China. Weltweit platzierten sich auch hier die deutschen Werften an 4. Position mit einem Anteil von 3,4 % vor Italien (2,5 %) und Polen (2,0 %).

Containerschiffe behielten ihre überragende Bedeutung mit einem Anteil von 29,3 %. Die Stellplatzkapazitäten der bestellten 1.124 Schiffe umfassten 4,1 Mio. TEU, von denen 2,2 Mio. TEU (55 %) auf Schiffe mit 5.000 TEU und mehr entfielen. Verglichen mit der Kapazität der bestehenden 3.531 Containerschiffe in Höhe von 8,1 Mio. TEU standen Ende 2005 noch rd. 50 % der Flottenkapazität in den Auftragsbüchern der Werften. Diese werden in den kommenden Jahren in den Markt drängen und zu einem drastischen Anstieg des Transportangebots führen.

Mit einem CGT-Anteil von rd. 52 % blieben die koreanischen Werften in diesem Markt führend. Mit großem Abstand folgten China (rd. 15 %), Japan (rd. 10 %) und Deutschland (rd. 7 %).

Eine noch deutlichere Marktdominanz von ca. 69 % besaßen die koreanischen Werften bei Flüssiggastankern, die weltweit 12,6 % der Auftragsbestände ausmachten. Nennenswerte Anteile hielten daneben nur noch Japans Schiffbauer mit rd. 24 %. Führendes Schiffbauland blieb Korea auch wieder bei Rohöltankern mit rd. 44 % (vor Japan mit 34 % und China mit 20 %) sowie bei Chemikalientankern mit rd. 48 % (vor Japan mit 16 % und China mit 12 %). Die Anteile der Rohöl- und Chemikalientanker an den Auftragsbeständen weltweit betragen 10,2 % bzw. 7,8 %.

Bei den Produktentankern, die 7,0 % der Aufträge ausmachten, konnten Chinas Werften ihre neu erworbene Führungsposition auf einen Anteil von rd. 31 % ausbauen, dicht gefolgt von Korea (26 %) und Japan (24 %).

Der Anteil der Massengutschiffe am Auftragsbestand blieb mit 14,7 % etwas niedriger als Ende 2004. Hier hielt Japan weiterhin den dominierenden Anteil

Auftragsbestände im Weltschiffbau am 31. Dezember 2005 – in 1.000 CGT

	Korea	Japan	China	Deutschland	Italien	Polen	Kroatien	Türkei	Taiwan	Rumänien	andere	Total
Rohöltanker	4.756	3.615	2.108				80			22	121	10.702
Produkt. Tanker	1.873	1.744	2.254	84	18		419	66		63	779	7.300
Chemikal. Tanker	3.889	1.323	965	43	69	72	402	703		156	490	8.112
LNG Tanker	7.192	2.578	356								263	10.389
LPG Tanker	1.845	558	114	63	36	69		28		22	16	2.751
Massengutschiffe	594	9.904	3.319	17				26	122	43	1.311	15.336
Containerschiffe	15.874	3.014	4.632	2.139		1.045		399	1.228	629	1.669	30.629
Ro-Ro Frachter	802	2.983	255	284	67	449	594				281	5.717
Andere Frachter	131	1.034	924	83	9	129	25	134	8	74	1.746	4.297
Fährschiffe	19	30		60	575	10				41	704	1.439
Passagierschiffe		3	1	750	1.795	78					1.237	3.864
NCCV	268	109	701	27	50	249	35	39	8	278	2.147	3.911
Total	37.243	26.894	15.629	3.550	2.619	2.102	1.555	1.394	1.365	1.329	10.765	104.447

Quelle: Lloyd's Register – Fairplay

von 65 % vor China mit 22 %, während dieser Markt bei koreanischen Werften mit einem Anteil von 4 % weiterhin nur von geringer Bedeutung blieb.

Japans Werften konnten ferner die Marktführung bei Ro-Ro-Schiffen (einschließlich Autotransportern) und sonstigen Frachtern (einschließlich Kühlschiffen) mit Anteilen von 52 % bzw. 24 % halten. Diese Schiffstypen machten zusammen 9,6 % des weltweiten Auftragsbestandes aus. Beim letzteren Marktsegment konnten die chinesischen Werften allerdings mit knapp 22 % bereits sehr nahe an den Anteil der Japaner heranrücken.

Der Anteil der Fäh- und Passagierschiffe hat sich zum Jahresende durch Bestellung mehrerer großer Kreuzfahrtschiffe auf 5,1 % verbessert. Italiens Werften konnten hier ihren führenden Marktanteil auf 45 % erhöhen, gefolgt von Finnland mit 17 % und Deutschland mit 15 %.

Die nicht Fracht tragenden Schiffe kamen erneut auf einen Anteil von 3,7 %. Hier lagen Chinas Werften mit einem Marktanteil von 18 % mit deutlichem Abstand in Front.

An der Spitze der Abnehmernationen blieben Japan und Deutschland mit 17 % bzw. 14 %. Danach folgten China (einschließlich Hong Kong) mit 9 %, Griechenland mit 8 %, Dänemark mit knapp 6 %, USA mit 5 % und Norwegen mit 4 %. Der Anteil der EU-Länder insgesamt verringerte sich um 2 %-Punkte auf 37 % aller vorliegenden Aufträge. Der größte Teil der von deutschen Bestellern erteilten Aufträge im Volumen von 13,6 Mio. CGT ging mit 42 % an Korea, gefolgt von 26 % an China. Deutsche Werften erhielten lediglich 11 %. Demgegenüber blieben 79 % der japanischen Order von 18,1 Mio. CGT im eigenen Land. In Korea entfielen sogar 92 % (von 2,2 Mio. CGT) auf die heimischen Werften und auch in China waren es noch 43 % (von 9,4 Mio. CGT).



Massengutschiff „Sandnes“, 17.357 GT

Währungs- und Preisentwicklungen

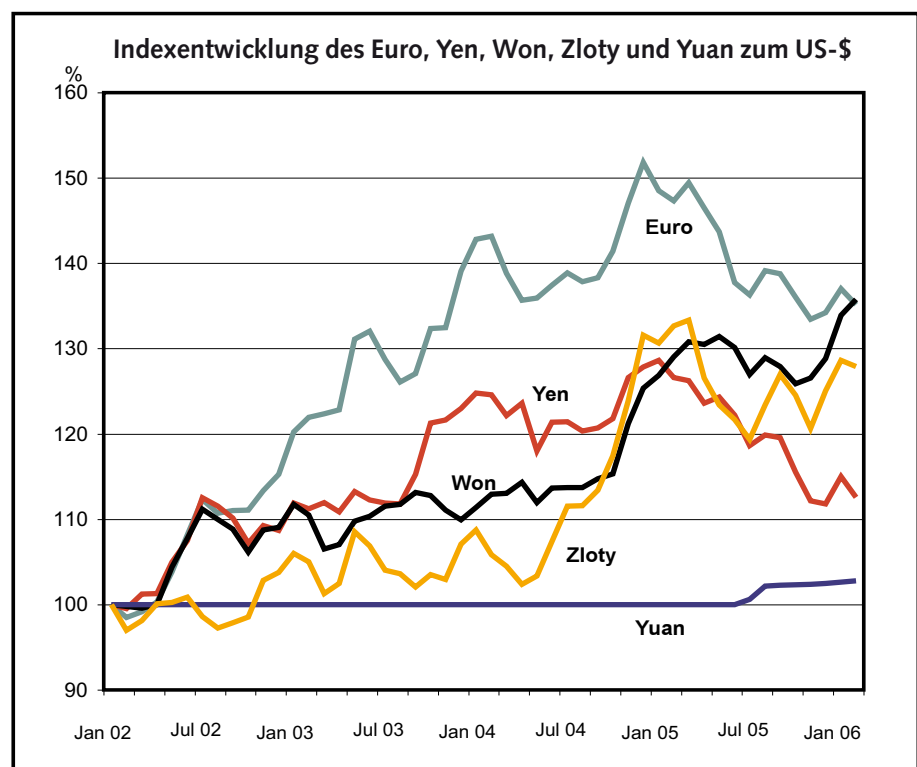
Eine starke Wirkung auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit einzelner Länder geht von den Entwicklungen auf den Devisenmärkten aus. Im Mittelpunkt der Währungsentwicklungen standen im Jahr 2005 die ersten Schritte zur Liberalisierung des chinesischen Yuan und die deutliche Wertsteigerung des koreanischen Won.

Nach der Entscheidung der chinesischen Regierung am 21. Juli, die feste Bindung des Yuan Renminbi an den US-Dollar aufzugeben und den Wechselkurs zukünftig an einem Währungskorb auszurichten, wurde die chinesische Währung um 2,1 % aufgewertet. Weitere Flexibilisierungsschritte führten zusätzlich zu kleineren monatlichen Währungsaufwertungen, die sich in der Zukunft verstärken werden. Auch wenn die Aufwertung der chinesischen Währung im Laufe des Jahres noch gering ausfiel, ist damit ein erster Schritt unternommen worden, die Vorteile der Unterbewertung für Chinas Exporteure, zu denen auch die Werften gehören, abzubauen. Auf der anderen Seite werden damit künftig Anreize geschaffen, in stärkerem Maße Produkte z. B. aus Europa nach China zu importieren.

Beim koreanischen Won hatte im 4. Quartal 2004 eine kräftige Aufwertung gegenüber dem US-\$ eingesetzt, die bis Mitte 2005 anhielt und sich – nach einer mehrmonatigen stabileren Phase – Ende 2005 fortsetzte. Im Januar 2006 lag der monatliche Durchschnittskurs erstmals wieder unter der Marke 1.000 Won/US-\$. Damit näherte sich der Kurs wieder dem

Stand an, der zuletzt vor Beginn der koreanischen Wirtschafts- und Währungskrise Ende 1997 bestand. Im Jahresdurchschnitt betrug die Aufwertung des Won zum US-\$ 11,7 %. Dadurch wurde der währungsbedingte Wettbewerbsvorteil der vergangenen acht Jahre, der die koreanischen Werften im Export massiv unterstützt hatte, fast vollständig beseitigt. Dieser Effekt verstärkte sich noch im Verlauf des Jahres 2005 durch die gleichzeitige Abschwächung des japanischen Yen gegenüber dem US-\$, die den Hauptkonkurrenten der koreanischen Exporteure Wettbewerbsvorteile verschaffte.

Der US-\$ blieb 2005 trotz aller Probleme durch das extrem hohe Leistungsbilanzdefizit in einer relativ starken Position gegenüber Euro und Yen, zu der auch die schrittweisen Anhebungen der Leitzinsen beigetragen haben. Im Jahresdurchschnitt ergaben sich für die beiden Währungen zwar nur geringe Veränderungen



gen zum US-\$, aber im Vergleich zwischen Dezember 2004 und Dezember 2005 betrugen die Abwertungen 11,6 % bzw. 12,6 %.

Der polnische Zloty, dessen Kurs im Jahresverlauf eine große Schwankungsbreite aufwies, verzeichnete insgesamt eine deutliche Höherbewertung gegenüber US-\$ und Euro, was die Wettbewerbssituation der polnischen Werften nochmals verschlechterte.

Innerhalb Europas notierte der Euro im Jahresdurchschnitt nicht nur zum Zloty um 11,1 % schwächer, sondern verlor auch gegenüber den Währungen Norwegens und Kroatiens um 4,3 % bzw. 1,5 % an Wert. Abwertungen ergaben sich für den Euro auch gegenüber den Währungen Singapurs (1,5 %) und Taiwans (3,8 %). Zum chinesischen Yuan betrug die Euro-Abwertung im Jahresdurchschnitt nur 1,1 %, fiel aber mit 13,8 % beim Vergleich Dezember 2005 zum Vorjahresmonat wesentlich deutlicher aus. Dagegen wurde der Euro zum japanischen Yen im Jahresdurchschnitt um 1,8 % aufgewertet.

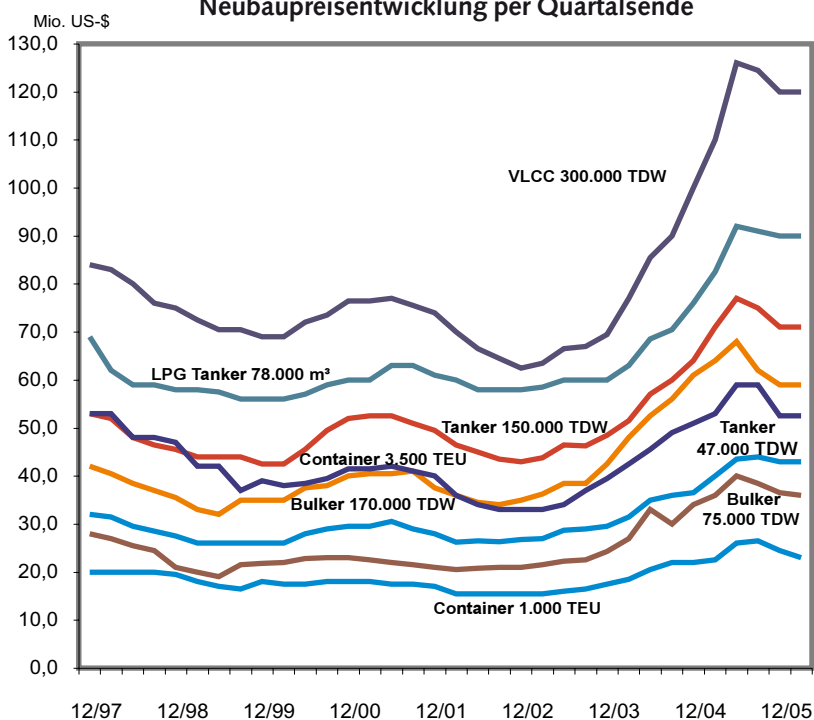
Wie die Graphik der Indexentwicklung zeigt, hat sich damit die Währungsentwicklung im Laufe des Jahres 2005 vor allem zu Lasten der koreanischen Exporteure ausgewirkt, nachdem der Won gegenüber den Währungen der anderen führenden Schiffbauregionen deutlich aufgewertet wurde. Dieser Trend setzte sich auch in den ersten Monaten 2006 fort.

Die Währungsrelationen haben einerseits einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Neubaupreise und andererseits auf die Kosten für Materialien und Ausrüstungen. In den ersten Monaten des Jahres 2005 setzte sich der Preisanstieg des vorangegangenen Jahres, der nicht nur von der starken Nachfrage, sondern auch von den Kosten verursacht wurde, weiter

fort und erreichte im Mai seinen Höhepunkt. Bei den meisten der von Clarkson Research ausgewiesenen Standardschiffstypen hatten sich die Preisniveaus seit dem Tiefpunkt Ende 2002 bis Mai 2005 um 60 % - 110 % erhöht, nur bei den LNG-Tankern ergaben sich mit knapp 40% geringere Anhebungen.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei den von Clarkson genannten Preisen nicht um tatsächliche Durchschnittspreise handelt, sondern um von Maklern geschätzte Werte, die durch die Kontinuität aber die Trends der Preisentwicklung erkennen lassen. In den Folgemonaten des Jahres 2005 gaben die Preise jedoch wieder nach, so dass die Preiserhöhungen der ersten Jahreshälfte zu einem großen Teil wieder rückgängig gemacht wurden. Der Preisindex für Tanker und Massengutschiffe erhöhte sich von 149 Ende 2004 auf 169 im Mai und verringerte sich danach auf 162 im Dezember 2005. Der Containerpreisindex entwickelte sich im gleichen

Neubaupreisentwicklung per Quartalsende



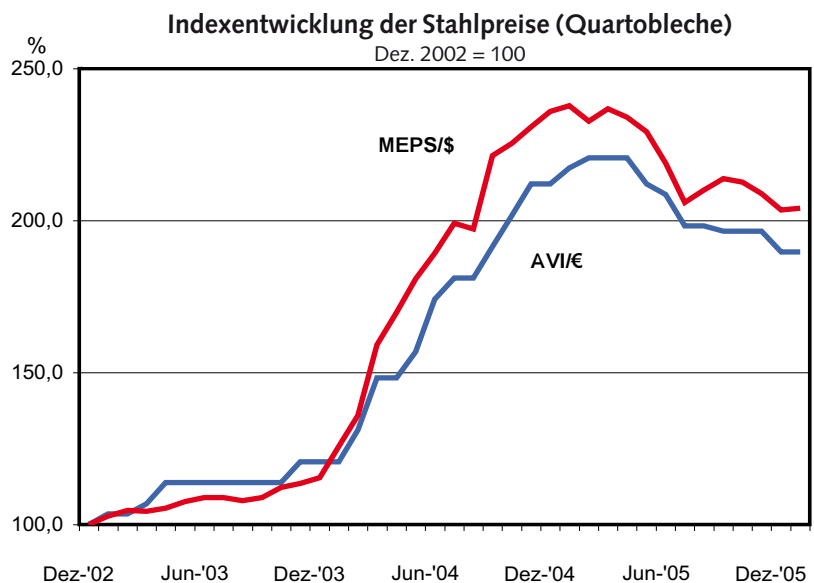
Zeitraum von 106 auf 128 im Mai und ging danach auf 114 zurück.

Die Preisentwicklungen bei den verschiedenen Schiffstypen und Größenklassen verliefen weitgehend parallel, dennoch fielen die prozentualen Veränderungen im Vergleich Dezember 2005 zum Vorjahresmonat bei den einzelnen Standardschiffstypen zum Teil stark unterschiedlich aus. Bei den Tankern reichten die Veränderungen von einer Steigerung um rund 9 % bei VLCC bis zu einem Rückgang um 1 % bei Aframax-Einheiten. Bei den Massengutschiffen wurde bei den großen Capesize-Schiffen ein Preisrückgang um rund 8 % festgestellt, während sich die kleineren Handy-size-Einheiten um fast 9 % verteuerten. Ähnliches galt für Containerschiffe, bei denen die Preise der größeren Schiffe zwischen 3.500 TEU und 6.200 TEU um bis zu 5 % zurück fielen, während sich die Einheiten mit 725 TEU bis 2.750 TEU zwischen 2 % und 8 % verteuerten. Auch bei Ro-Ro-Schiffen gab es Unterschiede. Während die größeren Schiffe mit einer Kapazität von 2.300 - 2.700 Lane meter im Preis um rund 5 % anstiegen, blieben die Notierungen für kleinere Einheiten (1.200 - 1.300 Lane meter) praktisch unverändert.

Bei internationaler Betrachtung werden die Schiffbaupreise in der Leitwährung des Schiffbaus, dem US-\$, angegeben, da die meisten Verträge in dieser Währung abgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der Wechselkurse können sich diese Entwicklungen in den einzelnen Schiffbauländern durchaus unterschiedlich auswirken. So erhalten koreanische Werften durch die Aufwertung des Won zum Jahresende 2005 geringere Won-Erlöse aus ihren auf US-\$ abgeschlossenen Schiffsablieferungen, mit denen sie ihre im Wesentlichen auf Won basierenden Kosten abdecken müssen. Die seit der Abwertung der koreanischen Währung im Jahr 1997 bestehenden währungsbedingten Vorteile für die koreanischen Werften durch die systematische Unterbewer-

tung des Won sind damit 2005 geringer geworden. Auf der anderen Seite haben sich Wettbewerbspositionen für die japanischen und europäischen Exporteure durch die Abwertungen ihrer Währungen im Verlauf des Jahres 2005 verbessert. An der Verteilung der weltweiten Auftragseingänge waren diese Einflüsse im Jahr 2005 zwar noch nicht ablesbar, werden sich aber auf die zukünftigen Wettbewerbsverhältnisse auswirken.

Die Entwicklung der Neubaupreise wird nicht nur von der Nachfrageseite, sondern auch in hohem Maße von den Kosten beeinflusst. Einen der größten Kostenfaktoren bildet hier der Schiffbaustahl. Anfang 2004 begannen die Preise als Folge des Booms im weltweiten Stahlmarkt drastisch anzusteigen. Dies setzte sich auch in den ersten Monaten des Jahres 2005 fort und führte insgesamt in etwa zu einer Verdopplung des Preisniveaus. Damit wurde größenordnungsmäßig über ein Drittel der im gleichen Zeitraum aufgetretenen Neubaupreisanhebungen für Schiffe allein durch den Schiffbaustahl kompensiert. Im zweiten Quartal 2005 setzte bis zum Jahresende wieder ein Rückgang um mehr als 10 % ein.



Weitere Kostenerhöhungen traten auch bei anderen Materialien, Komponenten und Ausrüstungen sowie bei den Löhnen ein, die ebenfalls zur Kompensation der erzielten Neubaupreiserhöhungen führten. Ein weiterer Rückgang der Neubaupreise würde sich daher sehr schnell negativ auf die Ertragskraft der Werften auswirken.

Negativ wirkten sich die Kostenerhöhungen insbesondere bei denjenigen Werften aus, die in den Jahren 2002 und 2003 Neubauten zu Niedrigstpreisen akquiriert hatten und keine ausreichenden Kostensteigerungsspielräume für die Produktionszeit einkalkuliert hatten. Davon waren vor allem chinesische,

koreanische und auch polnische Werften betroffen, die dann versuchten, nachträgliche Preiserhöhungen bei den Auftraggebern durchzusetzen oder die Aufträge zurück zu geben, um sie durch bessere Verträge zu ersetzen.

Ausblick

Die boomende Neubaunachfrage der vergangenen Jahre hat in einigen großen Marktsegmenten zu außergewöhnlich hohen Auftragsbeständen geführt, die z. B. bei LNG-Tankern und Containerschiffen 80 % bzw. 46 % (in GT) der bestehenden Flottenkapazitäten erreicht haben. Da die Schifffahrtsmärkte diese



Stapellauf des Containerschiffs „Cosco Panama“, 27.900 GT, 2.700 TEU

Neubauvolumina in den kommenden Jahren erst einmal aufnehmen müssen, kann trotz des wachsenden Welthandels nicht davon ausgegangen werden, dass sich in diesen Märkten die Nachfrage ungebremst fortsetzen wird. Es ist daher zu erwarten, dass sich der Gesamtbedarf an neuer Tonnage im Weltschiffbau in den nächsten Jahren verringern wird. Darauf weisen auch bereits die in der zweiten Jahreshälfte 2005 verringerten Auftragseingänge hin. Aufgrund der schiffbautypischen Vorlaufzeiten wird sich ein entsprechend rückläufiger Trend in der Produktion aber erst nach 2008 widerspiegeln.

Uneingeschränkt fortsetzen wird sich jedoch der Anstieg der weltweiten Neubaukapazitäten. Hierzu tragen vor allem die zahlreichen Aus- und Neubauten von Werftstandorten in China und Vietnam bei. Allein die Realisierung der bereits bekannten Projekte der Werften in China wird die Neubaukapazitäten des Landes mehr als verdoppeln und dem industriepolitischen Ziel des Landes, größte Schiffbaunation der

Welt zu werden, ein wesentliches Stück näher bringen. Auch die Expansionspläne der vietnamesischen Werftengruppe werden weitere Kapazitäten in den Markt bringen. Hinzu kamen in den vergangenen Jahren die Kapazitätsauswirkungen neuer Produktionsverfahren bei koreanischen Werften, die aufgrund der zahlreich hereingenommenen Aufträge begonnen hatten, zusätzliche Neubauten außerhalb der Baudocks und Helgen zu fertigen.

Damit ist abzusehen, dass sich bei steigenden Kapazitäten und rückläufiger Nachfrage mittelfristig erhebliche Überkapazitäten im Weltschiffbaumarkt aufbauen werden, die erneut zu Preiskämpfen und einem scharfen Verdrängungswettbewerb führen könnten. Zu befürchten ist außerdem, dass aufgrund der unterschiedlichen staatlichen Einflussnahme in einzelnen Schiffbauländern wieder Wettbewerbsverzerrungen eintreten werden, die nur durch internationale Vereinbarungen verhindert oder zumindest abgemildert werden könnten.



Containerschiff „Holland Maas Habana“ 9.962 GT, 868 TEU