

Böhme, Hans

**Working Paper — Digitized Version**

## Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 249

**Provided in Cooperation with:**

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

*Suggested Citation:* Böhme, Hans (1995) : Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 249, ISBN 3894560932, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47972>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind

von Hans Böhme

### A U S   D E M   I N H A L T

- Die anhaltende konjunkturelle Expansion von Weltproduktion und Welthandel hat seit Mitte 1994 auch kräftig auf die Seeverkehrsmärkte übergreifen und auf vielen Märkten die Rezession beendet. Die Erholung, die sich in den Herbstmonaten rasch beschleunigte, wurde vor allem von der Stahlindustrie in Europa und im Fernen Osten getragen. Für die wieder belebte Kohlefahrt wurde ebenfalls mehr Massenguttonnage gechartert. Bei weiter deutlich steigendem Ladungsaufkommen waren auch in wichtigen Fahrtgebieten der Linienschiffahrt die Schiffe besser ausgelastet, wenngleich der Druck auf die Frachtraten vielfach noch anhält.
- In der Tankfahrt nahm die Transportmenge nur wenig zu; außerdem wurde die Tonnagebindung dadurch gedämpft, daß die Ölkäufe auf nahegelegene Exportregionen verlagert wurden. Obwohl die Tankerflotte sich leicht verringerte und mehr Kombinierte Schiffe Trockenladungen beförderten, wurde die Lage auf diesen Märkten meistens nur vorübergehend aufgehellt. Am ungünstigsten waren Raten und Erträge trotz zeitweilig relativ lebhafter Nachfrage noch immer für Großtanker.
- Expandierendes Ladungsaufkommen und mäßiges Tonnagewachstum bilden in der Trockenladungsfahrt auch im Jahre 1995 eine reederfreundliche Konstellation. Das im Herbst 1994 erreichte hohe Ratenniveau dürfte allerdings wieder nachgeben, da im Verlauf des Jahres erheblich mehr Neubauten die Bulkflotte verstärken werden. Die Linienschiffahrt wird erneut von der kräftigen Zunahme des Welthandels begünstigt sein. Bei den Tramp-Containerschiffen ist im ganzen mit einer Ratenstabilität zu rechnen; da ebenfalls zahlreiche Neubauten auf den Markt kommen, sind größen- und qualitätsbezogene Differenzierungen aber wahrscheinlich.
- Die weitere Abnahme der Tanktonnage wird die kurzfristige Preisreagibilität auf Nachfragestöße erhöhen, voraussichtlich aber bei eher schwach steigenden Leistungen nicht zu einem nachhaltigen Anstieg des Ratenniveaus führen. Der im Vorjahr befürchtete Tonnageengpaß im Verkehr mit den Vereinigten Staaten, der angesichts von Maßnahmen der United States Coast Guard zur Umsetzung des Oil Pollution Act 1990 erwartet worden war, ist ausgeblieben. Inzwischen zeichnen sich dauerhafte Möglichkeiten zum Nachweis ausreichender finanzieller Deckung ab, die von den Reedern für den Fall von Umweltschäden gefordert wird. Sie werden die technischen Vorschriften des Gesetzes, wie die Doppelhülle für Tanker, mit ihren langen Übergangsfristen vermutlich wirkungsvoll ergänzen.
- In den meisten Fahrtgebieten der Linienschiffahrt wurde die frühere Politik der Ladungsreservierung aufgegeben. Der Wettbewerb hat sich dadurch erheblich verschärft und die Raten sinken lassen. Da gleichzeitig der Außenhandel in einzelnen Fahrtgebieten, z.B. in Südamerika, liberalisiert wurde, ist aber auch das Ladungsaufkommen gestiegen. Bedenken rufen allerdings die zunehmenden Bestrebungen der Europäischen Kommission hervor, den Wettbewerb in der Linienschiffahrt in ein Prokrustesbett fixer Regeln zu zwingen und formaljuristischen Kriterien den Vorrang bei der Durchführung der Wettbewerbspolitik zu geben.

# **Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind**

von Hans Böhme

596001

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

**Böhme, Hans:**

Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind / von Hans  
Böhme. Institut für Weltwirtschaft Kiel. - Kiel : Inst. für  
Weltwirtschaft, 1995

(Kieler Diskussionsbeiträge ; 249)

ISBN 3-89456-093-2

NE: GT



Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel  
D-24100 Kiel

Alle Rechte vorbehalten

Ohne ausdrückliche Genehmigung ist es auch nicht  
gestattet, den Band oder Teile daraus

auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie) zu vervielfältigen

Printed in Germany

ISSN 0455 - 0420

# Inhaltsverzeichnis

<b>I. Einleitung</b> .....	7
1. Die Märkte im Überblick .....	7
2. Neues Seerecht und andere Rahmenbedingungen .....	8
<b>II. Verlangsamtes Kapazitätswachstum</b> .....	9
<b>III. Aufschwung in der Massengutfahrt</b> .....	12
1. Starke Expansion der Tonnagebuchungen .....	12
2. Vorjahresstand der Raten erst gegen Jahresende übertroffen .....	15
3. Eisenschaffende Industrie Haupttriebfeder der Erholung .....	17
4. Raten für Tramp-Containerschiffe knapp gehalten.....	19
5. Leichte Belegung in der Kühlschiffahrt .....	20
6. Anhaltender Wandel im Kfz-Transport.....	21
<b>IV. Tankfahrt weiter im Schatten</b> .....	22
1. Geringer Anstieg des Mineralölverbrauchs .....	22
2. Reisecharters erreichen Höchststand.....	22
3. Großtankerraten weiter auf niedrigem Niveau.....	25
4. Abschlußrekord auch bei den Produktentankern.....	27
5. Aufwärtstendenzen in der Gastankfahrt .....	28
<b>V. Linienschiffahrt: Ladungsboom und neuer Strukturwandel</b> .....	29
1. Anhaltende Expansion, stark differenzierte Ratentrends .....	29
2. Schwerpunkt Ostasien .....	31
3. Vor einem neuen Schub im Strukturwandel?.....	32
4. Umstrittene Linienorganisation.....	33
<b>VI. Seeverkehrsmärkte 1995: Hält der Aufschwung an?</b> .....	35
1. Günstige Aussichten für die Trockenfrachter .....	36
2. Hohe Angebotselastizität dämpft Anstieg der Tankraten .....	39
3. Steigendes Ladungsaufkommen in der Linienfahrt .....	40
4. Tonnageangebot behält Schlüsselrolle .....	41
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	50

## Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

### *Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen*

#### Linienfahrt

„hub port“	zentraler Hafen, in dem „trunk lines“ und „feeder lines“ verbunden sind
„independent action“	das Recht eines Konferenzmitgliedes, nach einer Ankündigungsfrist unabhängig vom Konferenztarif oder anderen Abmachungen Frachtraten und/oder Bedingungen festzusetzen (in den Vereinigte Staaten-Verkehren durch den US Shipping Act of 1984 zwingend vorgeschrieben)
„service contract“	Beförderungsvertrag zwischen einer Reederei/Konferenz und einem Verlader über eine bestimmte (jährliche) Ladungsmenge zu individueller Frachtrate (im Vereinigte Staaten-Verkehr aufgrund des US Shipping Act of 1984 als Wahlmöglichkeit vorgeschrieben)
„time-volume contract“	Beförderungsvertrag über eine bestimmte Ladungsmenge pro Zeit
„transshipment“	Umschlag von Schiff zu Schiff, z.B. in einem „hub port“
„trunk line“	Hauptlinie, z.B. Europa–Nordamerika; in der Containerfahrt vielfach mit Feederrouen verknüpft

Reisecharter Beförderungsvertrag, meistens für eine volle Schiffsladung, für eine Reise vom Lade- zum Löschhafen

Spotmarkt Markt, auf dem kurzfristige Charterverträge (vorwiegend Reisecharters) abgeschlossen werden

#### Tankfahrt

Konsequativreisen	Charterabschluß über mehrere aufeinanderfolgende Reisen
Worldscale	Ratenskala mit Basisraten (W 100) für eine Vielzahl von Tankerrouten, deren (Dollar-) Geldwert jährlich in Abhängigkeit von der Veränderung bestimmter Schiffskosten neu festgesetzt wird (z.B. Worldscale 100 (1992) für Ras Tanura–Rotterdam = 16,62 US\$/t); die aktuellen Marktraten werden in Prozent der Basisrate fixiert

Trampfahrt (auch Charterfahrt) Beschäftigung eines Schiffes ohne festen Fahrplan, je nach Ladungsangebot auf wechselnden Routen eingesetzt

Zeitcharter Vertrag über die Miete eines Schiffes

„period charter“ Unterform der Zeitcharter, gilt für eine bestimmte, jeweils von den Vertragsparteien festgelegte, bisweilen sehr lange Laufzeit

„trip charter“ Unterform der Zeitcharter, gilt für jeweils eine bestimmte Reise oder Rundreise

#### Maße

BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoreaumzahl (Vermessungsgröße)
cbf	Kubikfuß (35,317 cbf = 1 cbm); Raummaß zur Bestimmung der räumlichen Ladefähigkeit eines Schiffes
cbfsm	Kubikfußseemeile
DWCT	deadweight cargo tons
„slot“	Containerstellplatz auf einem Containerschiff
t dw	tons deadweight; Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Betriebslasten (meistens auf Sommerfreibord-Tiefgang angegeben)

TEU (FEU)	twenty (forty) foot equivalent unit; einheitlicher Maßstab für den Vergleich unterschiedlicher Containergrößen; auch Kapazitätsangabe für Containerschiff (Zahl der Stellplätze für 20-Fuß-Container)
tsm	Tonnenseemeile; Einheit der Transportleistung eines Schiffes, Produkt aus Ladungsmenge (t) x Reisedistanz (sm)

### *Schiffstypen*

Bulkcarrier	Massengutschiff für trockene Ladung
„cape size“-Schiff	etwa 120 000–175 000 t dw
„handymax“	die größten Schiffe der „handy sizes“
„handy size“-Schiff	etwa 20 000–45 000 t dw
„mini bulker“	bis zu etwa 12 000 t dw, teilweise in der europäischen Massengutfahrt eingesetzt
Panamax-Schiff	etwa 50 000–80 000 t dw
Feederschiff	in der Containerfahrt als Zubringer/Verteiler für die Hauptlinien eingesetztes Schiff, meistens bis zu mittlerer Größe (1 000 TEU)
„general-cargo ship“	konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgut-ähnlicher Ladung, „bulk“- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, üblicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschrir, meistens als Trampschiff eingesetzt
Kombiniertes Schiff (C/C; OBO-carrier)	Mehrzweckfrachtschiff für die Beförderung flüssiger und fester Massengutladung (vorwiegend für die Rohöl-, Eisenerz- und Kohlefahrt), auch „combined carrier“ (C/C) oder „OBO-(Ore/Bulk/Oil-)carrier“ genannt
Tankschiffe	Massengutschiffe für flüssige Ladung
Aframax-Tanker	80 000 t dw (entspricht etwa der „Panamax“-Obergrenze)
„handy size“-Tanker	20 000–45 000 t dw
Suezmax-Tanker	etwa 120 000–150 000 t dw
„ultra-large crude carrier“ (ULCC)	Rohöltanker von mehr als 300 000 t dw
„very large crude carrier“ (VLCC)	Rohöltanker von etwa 175 000–300 000 t dw
PCTC	Pure Car/Truck Carrier; Vieldeck-Spezialschiff für den Transport von Pkw sowie von Lkw und anderen Fahrzeugen, diese in meistens zwei Decks mit größerer Höhe (Schiffe ohne solche Decks = PCC (Pure Car Carrier) nur für Pkw).

# I. Einleitung

## 1. Die Märkte im Überblick

Die konjunkturelle Belegung in weiten Teilen der Weltwirtschaft, die im Vorjahr noch an der Seeschifffahrt vorbeigegangen war, wirkte sich im Verlauf des Jahres 1994 auch auf die Seeverkehrsmärkte aus. Das Tempo war jedoch noch zögernd, und nicht alle Märkte wurden davon erfaßt. In den ersten Monaten des Jahres herrschte allgemein eher noch Skepsis hinsichtlich der weiteren Entwicklung vor; nach der Jahresmitte schien in der Trockenladungsfahrt der Tiefpunkt der Nachfrageentwicklung überwunden zu sein. Für die Seetransportmärkte hatte besondere Bedeutung, daß die Rohstoffpreise aufgrund der regen Nachfrage wieder anzogen und die oft stark verringerten Lagervorräte in den Verbrauchsländern wieder verstärkt ausgeweitet wurden. Entscheidend war dabei die eisen-schaffende Industrie, deren Produktion sich in Europa und im Fernen Osten belebte. Es gab aber noch immer beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Teilmärkten des Seeverkehrs. Das betraf weniger die allgemein zunehmende Chartersfähigkeit als die Frachtraten und Erlöse:

- Die Linienschifffahrt stand nach wie vor im Zeichen hohen Ladungsaufkommens; der Containerumschlag in den 20 größten Häfen stieg um 14 vH; der Druck auf die Raten hielt aber z.T. noch an.
- In der Massengutfahrt und im Transport sonstiger Trockenladung war die Erholung am deutlichsten ausgeprägt und es kam sogar zu unerwarteten Engpässen mit schnellen Ratensteigerungen.
- Der Marktzusammenbruch in der Tankfahrt, der in der zweiten Hälfte des Jahres 1993 begonnen hatte, bestimmte auch das erste Halbjahr 1994; die nachfolgende zögernde Festigung führte erst im Spätherbst so weit, daß die Frachtraten im Jahresdurchschnitt den Stand von 1993 wieder erreichten.

Während auf den Trampmärkten überraschend vor allem die Bulkcarrier der „cape

size“-Größe in schnellem Tempo aus der Nachfrage- und Ratendepression herausgeführt wurden, waren im Mineralöltransport nach wie vor in erster Linie die Großtanker benachteiligt. Angebotsfaktoren gaben dafür den Ausschlag.

Die Grundlage für die Wende der seit 1991 rückläufigen Entwicklung der Seefrachtenmärkte waren einerseits das anhaltend starke Wachstum der ostasiatischen Volkswirtschaften, andererseits die weitere, wenngleich differenzierte konjunkturelle Belegung in den Industrieländern. Bereits in den Vorjahren hatte der vorangegangene Aufschwung in den Vereinigten Staaten vor allem der Linienfahrt expansive Anstöße gegeben. Im Jahre 1994 setzten sich insbesondere in Westeuropa Auftriebendenzen durch, von denen die Rohstofftransporte zusätzlich zu den aus dem ost- und südostasiatischen Raum kommenden Nachfrageimpulsen begünstigt wurden. Auch in Japan ist die Stagnation der letzten Jahre trotz noch vorhandener Schwächetendenzen, die an der geringen Produktion der eisen-schaffenden Industrie, aber auch an gedämpften Exporten erkennbar waren, zu Ende gegangen. Unter den übrigen Ländern ragten Südamerika sowie Südafrika hervor, wo sich Anzeichen einer wirtschaftlichen Besserung zeigten. Als Folge dieser Entwicklung nahm der Welthandel im Jahre 1994 real um 7 vH und damit doppelt so rasch wie im Vorjahr zu (Gem et. al. 1994: 406 ff.).

Der Ratenanstieg wurde allerdings von verschiedenen Sondereinflüssen begleitet, die vermutlich auch sein Tempo und die Höhe der erzielbaren Betriebsüberschüsse der Reedereien mitbestimmten. Dazu gehörte die deutliche Abschwächung des Kurses des US-Dollars — der „Leitwährung“ in der Seeschifffahrt —, die tendenziell zu einer kompensierenden Ratensteigerung führen kann. Die Schiffsbetriebskosten erhöhten sich durch kräftige Steigerungen der Preise für Bunkeröl, die sich besonders bei den großenteils turbinengetriebenen Großtankern ungünstig auswirkten, zumal die in Worldscale-Punkten ausgedrückten Frachtraten noch auf dem Bunkerpreisniveau von 1993 beruhen.



## 2. Neues Seerecht und andere Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen des Weltseeverkehrs wurden 1994 durch zahlreiche nationale und internationale Regelungen verändert. Mit Wirkung vom 17. November 1994 trat die schon 1982 verabschiedete Seerechtskonvention der Vereinten Nationen (United Nations 1983) in Kraft. Sie bringt auch für die Seeschifffahrt wichtige Regelungen mit sich, ist hinsichtlich der besonders bedeutsamen Verkehrsrechte aber relativ eng an den Status quo angelehnt, der durch das Prinzip der „Freiheit der Meere“ gekennzeichnet war.<sup>1</sup> Für die infolge der Ausdehnung der Küstengewässer auf durchweg 12 Seemeilen (sm) entstehenden Meerengenprobleme — es wird in vielen Fällen sogenannte Mittellinienlösungen geben, in denen die jeweiligen Küstengewässer unmittelbar aneinander anstoßen, ohne daß die Passage durch einen Streifen „hoher See“ möglich bleibt — sind Durchfahrtsrechte geschaffen worden, die den ungestörten Schiffahrtsbetrieb sichern sollen.<sup>2</sup>

Weltweit macht der Ausbau regionaler Systeme der Hafenstaatkontrolle (Prüfung fremder Schiffe in den jeweils angelaufenen Staaten (Böhme 1994)) nach europäischem Vorbild auch zwischen Anliegerstaaten im asiatisch-pazifischen Raum und in Südamerika Fortschritte. Mit ihrer Hilfe soll die „sub-standard“-Schiffahrt direkt und nachhaltig bekämpft werden.

Auf die Tankschiffahrt wirkten verschiedene staatliche und überstaatliche Institutionen ein, vor allem die Maßnahmen, mit denen die US Coast Guard den Oil Pollution Act 1990 (OPA '90) umzusetzen beabsichtigte. Waren bei den technischen Vorschriften wie dem „double-hull“-Prinzip teilweise längere Übergangsfristen festgelegt worden, so ging es hierbei um bereits kurzfristig anzuwendende Bestimmungen über Ersatzleistungen im (Umwelt-)Schadensfall. Herausragende Bedeutung hatte das Verlangen eines Nachweises finanzieller Leistungsfähigkeit (Certificate of Financial Responsibility, COFR) im Falle von Umweltschäden durch Tankereigner, deren Schiffe amerikanische Häfen anlaufen. Es ist im Zusammenhang mit den außerordentlich hohen Schadenssummen in den Verei-

nigten Staaten zu sehen. Da sich die P&I-Clubs, die bisher Schäden dieser Art abgedeckt haben, weigerten, solche Garantien abzugeben, und eine Lösung zunächst nicht erkennbar war, wurde befürchtet, daß es im Öltransport in die USA zu erheblichen Störungen kommen werde. Dies schlug sich auch in der Marktentwicklung im Herbst 1994 nieder. Zur Lösung der Probleme wurden mehrere neue Organisationen gegründet (Fairplay 1994a).

Den Hintergrund nicht nur für die verschärften Vorschriften und Forderungen der Vereinigten Staaten, sondern auch für verstärkte Hafenstaatkontrollen bildet die Diskussion um die Sicherheit in der Seeschifffahrt (Böhme 1994: 29–31).<sup>3</sup> Das gestiegene Durchschnittsalter der Welthandelsflotte hat insbesondere in Verbindung mit dem relativ hohen Anteil älterer Schiffe an den Flotten der „offenen Register“ und der größeren Unfallneigung solcher Schiffe zunehmende Unruhe in der Öffentlichkeit hervorgerufen. Dazu hat der erneute Anstieg der Seeunfälle, die mit dem Totalverlust eines Schiffes endeten, wesentlich beigetragen. 1994 waren daran — wie schon seit einigen Jahren — vor allem oft große Bulkcarrier älterer Baujahre beteiligt, die aus dem Blickwinkel der Umweltbelastung weniger gefährlich als Tanker sind. Diese Schiffe haben aber zum Anstieg der Personenverluste beigetragen, der allerdings zum großen Teil durch den Untergang des Fährschiffs „Estonia“ verursacht wurde.<sup>4</sup> In der politischen Öffentlichkeit ist die Sicherheitsdebatte deshalb wieder verstärkt mit neuen Forderungen nach zusätzlichen Vorschriften aufgeflammt.

Unter den sonstigen wirtschafts- und schiffahrtspolitischen Maßnahmen, die im Jahre 1994 getroffen wurden, sind zum einen Schritte einiger Länder zur Belebung protektionistischer Tendenzen,<sup>5</sup> zum anderen die wettbewerbsrechtlichen Eingriffe der Europäischen Kommission in die Linienschifffahrt, die bis zum Verbot und zwangsweiser Auflösung von Konferenz- oder anderen Kooperationsabkommen reichten, hervorzuheben. Eine andere Richtung der EU-Politik zielt auf eine europäische Seehafenpolitik unter der Leitung der EU-Kommission. Sie ist unter anderem von der deutschen Seehafenwirtschaft scharf kritisiert worden; die Gefahr einer

europaweiten Planwirtschaft auch in diesem Teil der Infrastruktur ist in der Tat nicht von der Hand zu weisen. Positiv bewertet wurden aus der Sicht des Seeverkehrs unter anderem die Fortsetzung der Deregulierung bzw. Liberalisierung in Südamerika, die Errichtung der nord-amerikanischen Freihandelszone (NAFTA) und die Bemühungen zu ihrer Ausdehnung auf ganz Lateinamerika, der Abschluß der GATT-Verhandlungen sowie im Verkehrsraum „Europa“

die Norderweiterung der Europäischen Union. Wichtige Bestimmungsfaktoren der Seeverkehrsmärkte waren weiterhin die Veränderungen in den ehemaligen RGW-Ländern, die vor allem im Getreidehandel und -seetransport Rückgänge und starke, von der Saisonbewegung abweichende Schwankungen hervorriefen, ferner die Fortsetzung einer marktorientierten Politik in der VR China und neuerdings in Vietnam.

## II. Verlangsamtes Kapazitätswachstum

Die Reedereien führten ihre Investitionstätigkeit im Jahre 1994 mit unterschiedlichen Schwerpunkten fort. Sie übernahmen von der Schiffbauindustrie neue Schiffe mit insgesamt 25 Mill. t dw (Tabelle 1). Damit blieb die Bauleistung der Werften um etwa 15 vH hinter dem Vorjahr zurück. An erster Stelle standen Bulkfrachter mit einem Zuwachs von 41 vH und einem Anteil von 44 vH der Tonnage; ihnen folgten die Tan-

ker mit einem Anteil von 36 vH und einer Abnahme auf fast die Hälfte. Einen zwar geringeren Umfang, aber ein vergleichsweise rasches Wachstumstempo hatte der Bau von Containerschiffen (+55 vH). Dagegen legten die Reeder bei „general cargo“-Schiffen und Spezialfrachtern wie Kühlschiffen und Autocarriern eine Wachstumspause ein (-8 vH).

Tabelle 1 – Weltschiffbau 1991–1994 (Mill. t dw)

	Ablieferungen		Neubaufträge		Auftragsbestand	
	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker
1991						
1. Quartal	6,514	3,317	3,091	1,786	69,513	42,919
2. Quartal	5,042	2,445	8,019	4,014	68,464	43,297
3. Quartal	5,208	3,112	10,933	6,982	68,598	44,934
4. Quartal	5,293	2,873	8,917	4,212	70,427	44,843
1992						
1. Quartal	7,530	5,138	10,007	5,316	74,174	46,058
2. Quartal	6,292	3,395	4,392	1,244	70,291	42,375
3. Quartal	7,056	4,507	2,840	1,055	68,672	41,565
4. Quartal	5,275	3,230	2,549	570	64,530	37,672
1993						
1. Quartal	9,359	5,839	3,088	817	57,660	32,031
2. Quartal	5,819	3,083	8,303	3,308	60,825	33,096
3. Quartal	7,194	4,355	7,097	2,709	63,609	32,572
4. Quartal	6,855	4,370	5,444	1,685	68,092	33,751
1994						
1. Quartal	8,168	4,384	6,714	1,838	66,936	29,820
2. Quartal	6,237	1,753	6,857	2,633	68,824	31,426
3. Quartal	5,699	1,364	7,113	1,542	71,426	31,082
4. Quartal	4,818	1,381	7,136	2,487	75,068	30,847

Quelle: Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.), Fairplay Newbuildings (lfd. Jgg.).

Die zweite Komponente der Entwicklung des insgesamt verfügbaren Tonnageangebots sind die Ausmusterung verschrottungsreifer Schiffe und die Schiffsverluste durch Seeunfälle. Zum Abwracken gingen in diesem Zeitraum etwa 12,5 Mill. t dw Tanker<sup>6</sup> und 6,8 Mill. t dw Bulkcarrier und Kombinierte Schiffe. Containerschiffe stellten nach wie vor nur einen sehr geringen Teil der Verschrottungen, sonstige Trockenfrachter schieden dagegen mit Rücksicht auf das oft bereits fortgeschrittene Alter dieser kaum noch neu gebauten Typen in größerer Zahl aus der Flotte aus (2 Mill. t dw). Die meisten Schiffe wurden in asiatischen Ländern, deren Zahl sich fortlaufend erweitert (Vietnam, Philippinen), abgewrackt. Die gezahlten Preise waren im ersten Halbjahr 1994 nur wenig höher als im Vorjahr, so daß verstärkte Anreize zum Verschrotten von dieser Seite nicht zu erkennen waren.<sup>7</sup> Im zweiten Halbjahr hatten die raschen Ratensteigerungen in der Trockenladungsfahrt zur Folge, daß die Abwrackbetriebe zwar deutlich höhere Preise boten, dennoch aber nur wenig Bulktonnage zum Abbruch ging. Eine Ausnahme machten Großtanker; im Fernen Osten zogen die Preise um bis zu 0,5 Mill. auf 6 Mill. US\$ an, so daß bei gleichzeitig verschlechterten Frachtraten mehr VLCC verschrottet wurden (Lloyd's Shipping Economist 1994b).

Abgänge durch Totalverluste, die vorwiegend durch Untergänge und Strandung, Feuer und Explosionsunglücke sowie durch Kollisionen hervorgerufen werden, beliefen sich nach Angaben des Institute of London Underwriters (zitiert nach Gibson 1995) im Jahre 1994 (einschließlich sogenannter „constructive total losses“) auf insgesamt 1,24 Mill. BRT (103 Schiffe). Dieser erneute Anstieg — nach dem Rückgang im Vorjahr — wurde allerdings teilweise durch die von Jahr zu Jahr starken zufallsbedingten Größenschwankungen bei den betroffenen Schiffen verursacht. Im ersten Halbjahr entfiel die Hälfte der Tonnage auf nur vier Schiffe. Einen hohen Anteil an den Verlusten hatten Bulkcarrier, die sich in den letzten Jahren immer mehr als unfallgefährdet erwiesen.<sup>8</sup> Auffällig war, daß einerseits sehr große Bulkcarrier und Kombinierte Schiffe mit einem Alter von 20 und mehr Jahren, andererseits aber auch erst nach 1980 gebaute

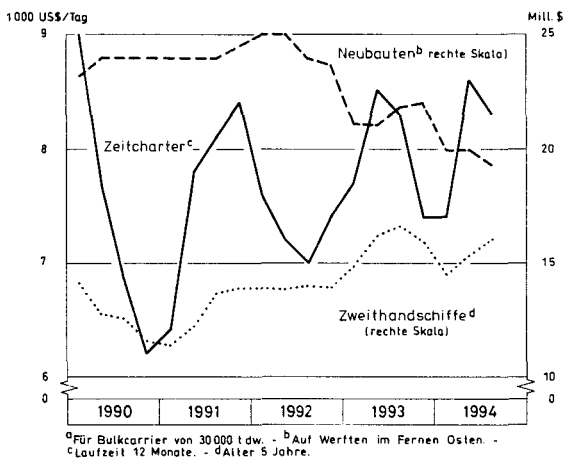
Schiffe unterschiedlicher Größe durch Seeschäden verloren gingen; die letzteren sind vor allem durch unkonventionelle Bauweisen in hohem Maße korrosionsgefährdet.<sup>9</sup> Tanker waren, insbesondere was Verluste durch schiffsseitige Mängel betrifft, deutlich sicherer.

Als Folge dieser Veränderungen nahm die Welthandelsflotte 1994 langsamer als in den Vorjahren auf insgesamt etwa 668 Mill. t dw (+0,9 vH (Fearnleys 1994, 1995); nach dieser Quelle wurden mehr Neubauten abgeliefert als von Lloyd's Register ermittelt) zu. Davon entfielen rund 39 vH auf Tanker, die erstmals seit 1988 einen leichten Rückgang von 3,5 Mill. t dw bzw. 1,3 vH verzeichneten. Bulkcarrier hatten bei einer Zunahme um 3,6 vH einen Anteil von fast 34 vH an der Gesamttonnage. Der Anteil der Kombinierten Schiffe verringerte sich weiter auf noch etwa 4 vH (das Maximum war 1979 mit 7,7 vH erreicht worden). Eine anhaltende Zunahme der Kapazität gab es bei den Vollcontainerschiffen, deren Ladefähigkeit erneut auf nunmehr rund 2,2 Mill. TEU wuchs (+9 vH; vgl. Abschnitt VI.1, Tabelle 10); unter Einschluß auch anderer Schiffstypen dürfte sie bei 4 Mill. TEU liegen.

Obwohl die Ertragsaussichten bis in das Frühjahr hinein noch ungünstig waren, orderten die Reeder auch 1994 eine beträchtliche Zahl von Schiffsneubauten bei der Werftindustrie. Die Investitionsentschlüsse wurden durch noch anhaltend fallende Preise für neue Schiffe erleichtert (Schaubild 1), zumal nach wie vor mit einem hohen Erneuerungsbedarf und entsprechend anziehenden Preisen für die letzten Jahre der Dekade gerechnet wurde. Ein erheblicher Teil der neuen Schiffe dürfte spekulativ bestellt worden sein, zumal die Praxis der Werften, langjährige Chartergarantien abzugeben oder Beteiligungen zu übernehmen, wieder zunahm. Insgesamt standen den Ablieferungen neue Aufträge über 27,820 Mill. t dw (+17 vH) gegenüber, an denen Bulkcarrier den größten Anteil hatten. Nach wie vor wurden Containerschiffe in erheblicher Zahl und mit steigenden Ladefähigkeiten bestellt.<sup>10</sup> Die Auftragsbestände der Werften lagen Ende 1994 insgesamt bei 75 Mill. t dw, die sich zu 43 vH auf Bulkcarrier, zu 41 vH auf Tanker und zu 16 vH auf andere Trok-

kenfrachter (darunter 12 vH Containerschiffe) verteilten (Fairplay Newbuildings lfd. Jgg.). Damit hielt die Änderung der Orderbücher „weg vom Tanker“ an. Unter den Aufträgen befanden sich zahlreiche große Fahrgastschiffe; Ende September 1994 waren 49 Schiffe mit jeweils über 10 000 BRT bzw. BRZ gemeldet, davon 13 mit einer Größe zwischen 70 000 und 100 000 BRT bzw. BRZ. Der Gesamtauftragsbestand war zu diesem Zeitpunkt um etwa 10 vH größer als 12 Monate zuvor. Diese Höhe wurde im Verlauf der letzten 16 Jahre nur fünfmal erreicht.

Schaubild 1 – Charterraten und Schiffspreise 1990–1994

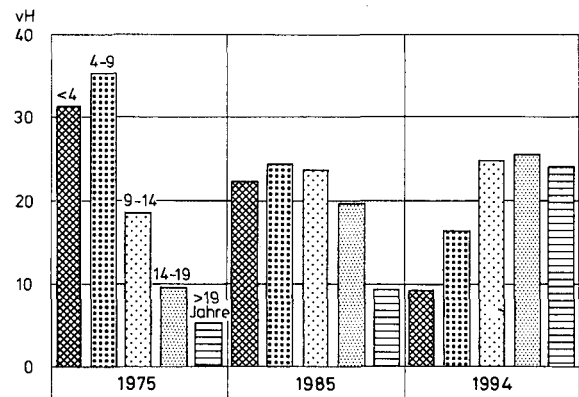


<sup>a</sup>Für Bulkcarrier von 30 000 t dw. - <sup>b</sup>Auf Werten im Fernen Osten. - <sup>c</sup>Laufzeit 12 Monate. - <sup>d</sup>Alter 5 Jahre.

Quelle: Lloyd's Shipping Economist (c).

Trotz der wieder angestiegenen Bautätigkeit hat sich die Altersstruktur der Welthandelsflotte noch nicht verbessert. Das trifft vor allem auf die Flotte der großen Tanker zu, obwohl seit 1988 eine beträchtliche Zahl neuer VLCC in Dienst gestellt wurde, aber auch auf die Bulkcarrier (Schaubild 2). Das Frachtratenniveau rechtfertigt es häufig nicht, Neubauten zu bestellen, zumal Alttonnage mit relativ geringen Aufwendungen in Fahrt gehalten werden kann und damit nach wie vor einen bestimmenden Einfluß auf die Höhe der Erlöse und vor allem der Erträge ausübt. Überdurchschnittlich stieg das Alter der Zwischendeckschiffe von etwa 10 000 bis 20 000 t dw an; es lag Ende 1994 bei fast 19 Jahren, weil kaum noch Neubauten in Dienst gestellt wurden (JMM 1994b).

Schaubild 2 – Altersaufbau der Bulkcarrier-Flotte 1975, 1985 und 1994



Quelle: Fearnleys (lfd. Jgg.).

Die Veränderungen der tatsächlich auf den Frachtenmärkten angebotenen Tonnage wurden unter anderem durch die stillliegenden Schiffe bestimmt; dazu gehörten die eigentlichen Auflieger und die anderweitig inaktiven Schiffe. Aufgelegt waren am Jahresbeginn 5,7 Mill. t dw. Davon waren 3,3 Mill. t dw Tanker und 1,5 Mill. t dw Massengutfrachter. Im Jahresverlauf wurden etwa 1,6 Mill. t dw von dieser Einsatzreserve wieder aktiviert (Schiffe aller Typen).

Zu der geringen, seit 1993 erheblich verringerten Aufliegertonnage, die bis Ende 1994 auf nur 2,5 Mill. t dw abnahm, kam in der Tankfahrt noch eine inaktive Tonnage von etwa 13 Mill. t dw, die sich im Jahresverlauf zunächst erhöhte und etwa ab April unter starken Schwankungen leicht zurückging, so daß im Dezember 1994 insgesamt um etwa 5 vH weniger Tanktonnage eingesetzt wurde als zwölf Monate zuvor. In den anderen Marktsektoren dürfte die verdeckte Reserve erheblich geringer gewesen sein. Sie lag in der Bulkfahrt durchweg bei etwa 5 Mill. t dw (rund 2 vH der Gesamttonnage); da sie sich tendenziell kaum veränderte, liegt der Schluß nahe, daß es sich vor allem um kaum noch einsatzfähige Schiffe handelt. Deshalb bestand die Elastizität in der Bulkfahrt (außer im Netto-Zugang von Neubauten) im wesentlichen nur aus der Möglichkeit, auf Kombinierte Schiffe zurückzugreifen, die im Öltransport beschäftigt waren. Infolge der zunehmenden Ertragsunterschiede zur Tankfahrt wurde diese Mög-

lichkeit soweit genutzt, daß das Bulkcarrier-Angebot im Jahresverlauf um etwa 2,5 Mill. t dw auf zuletzt fast 18 Mill. t dw verstärkt wurde und damit 70 vH der Kombinierten Tonnage Bulkladung beförderten (Tabelle 2).

Tabelle 2 – Veränderung des effektiven Tonnageangebots 1993 und 1994 (Mill. t dw)

	1993		1994	
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.
	<i>Tankfahrt</i>			
Flottenbestand <sup>a</sup>	3,0	3,4	-0,6	-2,7
Inaktiv <sup>b</sup>	0,9	4,7	-0,6	1,6
C/C in Tankfahrt	1,3	-1,0	-1,0	-2,3
Effektives Angebot insgesamt	5,2	7,1	-2,2	-3,4
Lagertanker <sup>b</sup>	-2,8	1,3	0,0	.
Angebot für Transport	2,4	8,4	-2,2	.
	<i>Bulkfahrt</i>			
Flottenbestand <sup>c</sup>	1,9	2,0	+2,6	4,5
Inaktiv <sup>b</sup>	2,9	0,5	-1,0	0,0
C/C in Trockenladungsfahrt	-0,1	-0,7	-0,1	2,4
Effektives Angebot insgesamt	4,7	1,8	1,5	6,9

<sup>a</sup>Einschließlich Chemikaliertanker. – <sup>b</sup>–: Angebotszunahme. – <sup>c</sup>1. Halbjahr 1993: einschließlich Erzfrachter.

Quelle: Drewry Shipping Consultants (1995b), John I. Jacobs PLC (1994).

Im Vergleich zur Schwächeperiode auf den Frachtenmärkten am Anfang der achtziger Jahre liegen nur noch wenige Schiffe auf. In der Tankfahrt dürfte dies angesichts der teils sehr ungünstigen Marktlage wohl die Verschrottung von Schiffen reflektieren. Im übrigen zeigt der relativ hohe Stand der anderweitig inaktiven Tonnage an, daß die Reeder es bevorzugen, zeitweilig unbeschäftigte Schiffe auf Wartepositionen einsatzbereit zu halten, um die Kosten des Auflegens zu vermeiden; möglicherweise verbleibt nur eine Rumpfbesatzung an Bord, die bei Bedarf rasch durch eingeflogene Seeleute ergänzt wird. In der Tankfahrt ist inzwischen seit etwa 20 Jahren die Praxis verbreitet, bei schlechter Marktlage die Schiffe erheblich langsamer laufen zu lassen, um Antriebskosten zu sparen. Die Reisezeiten werden verlängert, und zugleich schrumpft die je Jahr erzielbare Transportleistung. Diese Wirkung haben auch Faktoren wie Wartezeiten, Teilladung und „multi-port loading“. <sup>11</sup> Dazu kamen 1994 auch in der Bulkfahrt zeitweilig Effekte, die von den verschärften Sicherheitskontrollmaßnahmen in verschiedenen Ländern ausgingen. Ältere Schiffe blieben häufiger ohne Beschäftigung, so daß, wenn auch eher regional begrenzt und in schwankendem Ausmaß, effektiv weniger Tonnage als im Vorjahr zur Verfügung stand.

### III. Aufschwung in der Massengutfahrt

#### 1. Starke Expansion der Tonnagebuchungen

Die Märkte der Trockenladungsfahrt spiegelten die verbesserte Weltkonjunktur am deutlichsten wider. Die Abschlußtätigkeit auf diesen Märkten erreichte 1994 ein hohes Niveau. Insgesamt wurden rund 375 Mill. t dw aufgenommen, 30 vH mehr als im Jahre 1993 (Tabelle 3, Schaubild 3). Die im Jahresverlauf einsetzende Belegung schlug sich in einem kräftigen Anstieg der „period“-Zeitcharter nieder. Hier war der Aufschwung vor allem seit Mitte August besonders deutlich: Nahmen die Zeitcharterbuchungen im

Vergleich der beiden Jahre um drei Viertel zu, so schnellte die Zuwachsrate im dritten Quartal 1994 auf 137 vH empor. Allerdings entfiel der weitaus größte Teil auf Laufzeiten bis zu maximal 12 Monaten; der Anteil der länger gebuchten Tonnage erreichte mit nur 7 vH nicht den Stand des Vorjahres. Damals machten diese Laufzeiten fast ein Fünftel aller „period“-Verträge aus. Immerhin verstärkte sich das Interesse im Herbst auch hier. Zudem würde es früheren Erfahrungen entsprechen, wenn noch erheblich mehr Schiffe in Zeitcharter gingen, als statistisch nachweisbar ist (Tabelle 4).

**Tabelle 3** – Charterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1993 und 1994

	Volumen (Mill. t dw)		Anstieg (vH)	Anteile (vH)	
	1993	1994	1993/94	1994	1993
Reisecharter	158,8 <sup>a</sup>	165,8 <sup>a</sup>	4,4	44,2	54,8
Trip charter	103,9	162,6	56,5	43,3	35,9
Short-term	262,6	328,4	25,0	87,5	90,7
Period charter	27,0	47,1	74,1	12,5	9,3
<b>Insgesamt</b>	<b>289,7</b>	<b>375,5</b>	<b>29,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>a</sup>Geschätzt (Originalwerte: Ladungstonnen (DWCT)).

*Quelle:* Berechnet aus Drewry Shipping Consultants (1995b).

**Tabelle 4** – Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1993 und 1994

	1993		1994	
	1 000 t dw	Anteile (vH)	1 000 t dw	Anteile (vH)
Monate				
0–6	15 919	58,9	28 242	60,0
6–12	5 976	22,1	15 589	33,1
12–24	3 561	13,2	2 342	5,0
24 und mehr	1 565	5,8	899	1,9
<b>Insgesamt</b>	<b>27 021</b>	<b>100,0</b>	<b>47 072</b>	<b>100,0</b>

*Quelle:* Berechnet aus Drewry Shipping Consultants (1995b).

Zeitcharterabschlüsse in Gestalt der nur auf einzelne Reisen bezogenen „trip charters“ beherrschten 1994 auch die kurzfristige Tonnageaufnahme. Immer mehr Charterer bevorzugten diese Verträge, die sich vor allem hinsichtlich der Kostenverteilung zwischen Reeder und Charterer (Antriebskosten) und der Regelungen im Fall von Überliegezeiten — die bei hoher Beanspruchung der Hafenskapazitäten nicht selten sind und auch 1994 vorkamen — unterscheiden (vorwiegend im Interesse des Reeders dürfte es liegen, wenn die Charter auch die Anreise zum Ladehafen einschließt, die sonst oft in Ballast angetreten werden muß). Daher fiel der Anteil der Reisecharterabschlüsse am kurzfristigen Volumen von 55 vH im Vorjahr um ein Fünftel, bei einer relativ schwachen Zunahme um 4,5 vH („trip charter“ +56,5 vH).

Im Herbst wurde ferner bekannt, daß die steigende Nachfrage und eine fühlbare Verknappung

der verfügbaren Tonnage die Charterer zu Vorausbuchungen über das übliche Maß hinaus und mit zunehmender zeitlicher Reichweite veranlaßten. Eine zeitliche Verteilung des Charterbeginns für die gecharterten Schiffe, die sich mit fallendem Umfang auf mehr als sechs Monate voraus erstreckte, war für die Frachtenmärkte noch in den siebziger Jahren kennzeichnend. Die wechselnde Länge der Anlieferungsfristen für die vorausgebuchte Tonnage waren als aussagekräftiger Indikator der jeweiligen Konjunkturlage auf den Frachtenmärkten anzusehen.<sup>12</sup> Der anziehende Markt gab vermutlich auch den Ausschlag dafür, daß wieder mehr Befrachtungskontrakte abgeschlossen wurden, die außerhalb der Getreidefahrt seit längerer Zeit nur noch in geringem Umfang erfaßt wurden, in der Vergangenheit aber oftmals sehr bedeutend waren.<sup>13</sup>

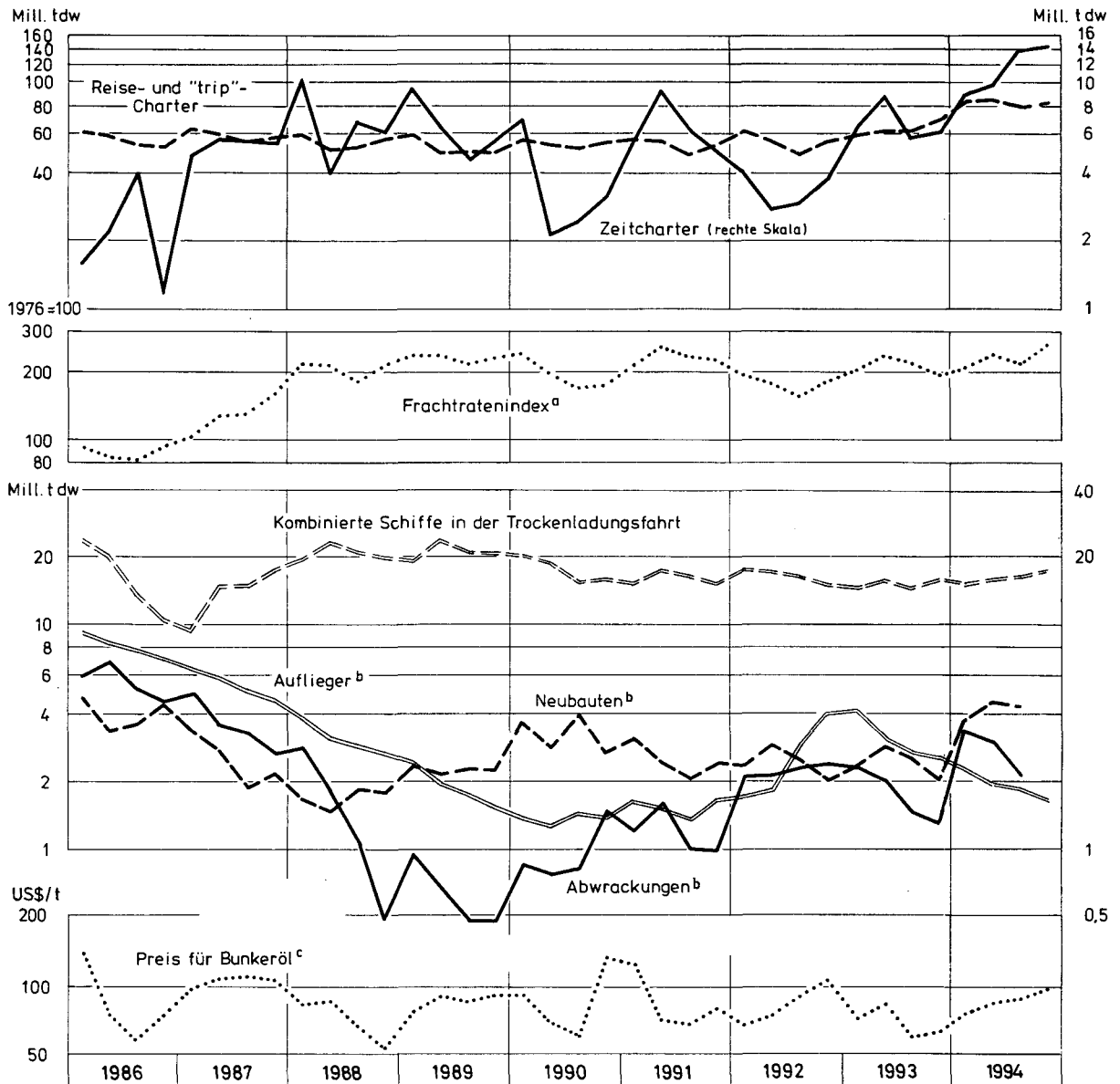
Im Mittelpunkt der im Jahresverlauf einsetzenden Expansion von Nachfrage und Charterabschlüssen standen die großen Bulkcarrier, die noch im Frühjahr unter erheblichem Beschäftigungsmangel gelitten hatten. Dabei wurden „cape-size“-Schiffe vornehmlich zur kostengünstigen Ergänzung der knapper werdenden Panamax-Schiffe in der Getreidefahrt herangezogen und auch in „period“-Charter genommen. Dort stieg die Größe der verschifften Partien wieder deutlich an, und Großschiffe wurden während der Saison in den Frühjahrsmonaten sogar in der Fahrt von der Ostküste Südamerikas eingesetzt, obwohl sie dort infolge der Wasserverhältnisse noch stärker behindert werden als auf dem Mississippi. Im Herbst dagegen eilte die Nachfrage nach solchen Schiffen dem Angebot soweit voraus, daß nunmehr umgekehrt Panamax-Tonnage gechartert wurde, um die Knappheit abzufangen. Der Druck der Nachfrage breitete sich damit „von oben nach unten“ aus und verstärkte den raschen Anstieg der Raten auch für die „Panamax“.

Anhaltspunkte zur Struktur der beförderten Ladungen gibt die Analyse der Reisecharterabschlüsse. Danach dominierten wie üblich Kohle und vor allem Eisenerz, letzteres mit einem auf rund 45 vH erhöhten Anteil; Umfang und Anteil der Getreideverladungen auf Reisecharterbasis fielen spürbar zurück. Die Nachfrage nach Zwischendeckschiffen und „handy-size“-Bulkfrach-

tern erhielt Anstöße aus der Zuckerfahrt, in der nahezu doppelt soviel Tonnage gebucht wurde wie 1993. Mit zwar nach wie vor geringen Anteilen, aber ebenfalls steigenden Mengen waren Stahlerzeugnisse, Schrott und Düngemittel auf

dem Reisechartermarkt vertreten; ein größerer Teil dieser Ladungen wurde allerdings wohl auf Zeitcharterbasis befrachtet. Dagegen gab es bei den Reisecharters für Bauxit und Alumina keinen Zuwachs.

Schaubild 3 – Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1986–1994



<sup>a</sup>Index des General Council of British Shipping; Abschlüsse für "trips" und "round voyages"; Schiffe ab 12 000 t dw. —  
<sup>b</sup>Einschließlich Kombinierte Schiffe. — <sup>c</sup>Schweröl IFO 380, Rotterdam.

Quelle: Drewry Shipping Consultants (1995b), ISL (a), Lloyd's Shipping Economist (c), Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.), Lloyd's List (lfd. Ausgaben).

## 2. Vorjahresstand der Raten erst gegen Jahresende übertroffen

Die Frachtraten ließen die konjunkturelle Verbesserung erst im zweiten Halbjahr 1994, dann allerdings mit rasch zunehmender Deutlichkeit erkennen. Das erste Halbjahr war für viele Schiffe noch von starkem Ratendruck geprägt. Es wurde lediglich durch eine verstärkte saisonale Nachfrage in der Getreidefahrt von den Häfen der südlichen Halbkugel, zeitweise auch von den US-amerikanischen Häfen abgefangen. Vorübergehend gab es dabei einen nicht unerheblichen Anstieg, der aber in erster Linie die Erträge der Panamax-Schiffe erhöhte. Der Wendepunkt kam gegen Ende August; seither stieg das Rateniveau rasch und kräftig. Im Herbst wurde das Vorjahresniveau erreicht, danach teilweise in großen Sprüngen überschritten. „Trip charter“-Raten für „cape-size“- und Panamax-Schiffe waren im letzten Quartal jeweils um 46 bzw. sogar 76 vH höher als ein Jahr zuvor.<sup>14</sup> Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß im Herbst des Vorjahres auf den Märkten nochmals deutliche Abschwächungstendenzen herrschten. Im Verlauf der Erholung normalisierte sich die Ratenstruktur; die Tagessätze stiegen mit steigender Schiffsgröße. Die in den Vorjahren aufgetretenen Anomalien — als „handy size“-Tonnage

zeitweilig höhere Tagessätze erzielte als Großbulkcarrier — wurden kaum noch beobachtet.<sup>15</sup> Die Raten für diese Schiffsklasse tendierten vor allem im ersten Halbjahr 1994 mehrfach nur schwach (Tabelle 5), unter anderem wohl deshalb, weil die im Vorjahr außerordentlich großen Stahleinfuhren der VR China zu dieser Zeit rasch zurückgingen.

Dies waren insgesamt deutliche Verbesserungen der Marktlage für die Reeder; sie reflektierten die steigende Tonnagenachfrage und brachten vor allem für die in den Vorjahren besonders von der Rezession betroffenen Großschiffe, namentlich der „cape size“-Kategorie, eine durchschlagende Wende. Dennoch zeigt ein Vergleich des durchschnittlichen Rateniveaus 1994 mit dem Vorjahr, daß der damalige Stand erst spät und nur bei einigen Schiffsklassen erreicht worden ist, obwohl der Anstieg gegenüber dem Herbst 1993 so rasch war und weit über das Vorjahresniveau hinausführte. So überstieg der britische „trip charter“-Index den Vorjahresdurchschnitt erst im Dezember 1994 (+1,7 vH). Lediglich bei den „cape size“-Schiffen ging er erheblich über das sehr niedrige damalige Niveau hinaus (+17 vH); bei den Panamax-Schiffen wurde er nur um knapp 3 vH überschritten. Von einem Jahr der Hochkonjunktur kann daher

Tabelle 5 – Frachtenindizes für die Trockenladungsfahrt 1993 und 1994 (1985=100)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1993												
Gruppe 1 <sup>a</sup>	171	189	220	184	156	172	216	200	251	236	187	195
Gruppe 2 <sup>b</sup>	216	224	232	239	237	248	248	232	238	227	189	162
Gruppe 3 <sup>c</sup>	220	196	233	275	234	253	249	245	253	228	202	203
Gruppe 4 <sup>d</sup>	204	210	232	235	261	245	207	216	220	215	200	180
Gruppe 5 <sup>e</sup>	140	156	156	173	190	191	173	175	174	170	149	137
Insgesamt	194	199	220	233	237	232	207	217	223	213	192	178
1994												
Gruppe 1	180	151	180	194	197	198	184	185	175	193	211	190
Gruppe 2	179	174	203	211	212	199	187	189	195	230	230	220
Gruppe 3	211	213	207	225	221	206	224	221	208	229	238	256
Gruppe 4	189	181	183	212	223	200	209	203	228	283	280	302
Gruppe 5	125	111	150	165	191	178	155	203	234	237	274	288
Insgesamt	181	172	186	206	214	198	201	204	220	253	257	284

<sup>a</sup>12 000–19 999 t dw. – <sup>b</sup>20 000–34 999 t dw. – <sup>c</sup>35 000–49 999 t dw. – <sup>d</sup>50 000–84 999 t dw. – <sup>e</sup>85 000 t dw. und darüber.

Quelle: Lloyd's Shipping Economist (b).



auch für die Trockenladungsfahrt noch keineswegs gesprochen werden.

Der Anstieg der Charraten im Großschiffsektor spiegelte nicht nur den Umfang der gesamten Nachfrage, sondern auch deren regionale Verteilung wider. Die überdurchschnittlich zunehmende Tonnageaufnahme ostasiatischer Einfuhrländer ließ die Raten für Schiffsbewegungen in den pazifischen Raum im ersten Halbjahr besonders stark steigen, damit der dort herrschende Angebotsdruck<sup>16</sup> und die Kosten der Rückreisen in den atlantischen Raum zumindest tendenziell ausgeglichen werden konnten. Im späteren Verlauf des Jahres wurden aber auch Verkehre zwischen Häfen am Pazifik von Ratensteigerungen erfaßt, nachdem Schiffe in der atlantischen Fahrt erheblich höhere Erlöse erzielen konnten und Anreize für das Verlassen des Fernen Ostens kompensiert werden sollten.<sup>17</sup> Anhaltend expandierende Nachfrage der dortigen Befrachter spielte dabei eine ausschlaggebende Rolle.

Die Analyse der Reisecharterraten verdeutlicht, daß trotz ihres raschen Anstiegs im Vergleich der Jahresdurchschnittswerte nur auf einigen Routen ein geringfügiger Vorsprung vor 1993 erreicht wurde. Daher kann ebenfalls nur von einer sich beschleunigenden Erholung gesprochen werden (Tabelle 6). Im letzten Jahresdrittel kam es allerdings verschiedentlich zu durchaus beeindruckenden Ratensteigerungen. So stieg die Reisecharterrate in der für die Getreidefahrt repräsentativen Relation vom US-

Golf nach Japan im Jahresverlauf um rund 70 vH auf einen Höchststand von 34,40 US\$/t für 52 000 t Schwergetreide. Die Veränderungen gegenüber 1993 reflektierten in den meisten Relationen — unter Berücksichtigung der durch die unterschiedlichen Vertragsbedingungen wie vor allem der Bunker- und Hafenkostenanlastung bedingten routenspezifischen Besonderheiten — den Anstieg der „trip charter“-Sätze sowie die Erhöhung der Preise für Bunkeröl (Schaubild 3).

Mit dem Anstieg der erzielten Frachtraten und -erlöse nahm der für die Deckung der fixen, insbesondere der Kapitalkosten der Schiffe verfügbare Spielraum zu. In welchem Umfang das geschah, hing bei der Reisecharter jedoch auch von der gleichzeitigen Entwicklung der vom Reeder zu tragenden variablen Kosten (vor allem der Bunkerkosten) ab.<sup>18</sup> Bei der Bewertung der Ratengewinne im Verlauf des Jahres 1994 ist ferner zu beachten, daß die für Großtonnage erzielten Sätze in den Rezessionsjahren besonders stark gefallen waren und sich dementsprechend von einem sehr niedrigen Niveau erholten; das galt — wie üblich — weniger für Schiffe der „handy size“-Größe und für Mehrdecktonnage, bei denen der Ratenfall im Abschwung schon wegen des höheren Anteils der variablen Kosten an den Gesamtkosten der Schiffe begrenzt wird. Allerdings war 1994 bei diesen Schiffen die übliche Sommerflaute auf den Frachtenmärkten ausgeprägter als bei den größeren Bulkcarriern. Den letzteren wurden 1994 in einem vermutlich

Tabelle 6 – Reisecharterraten auf ausgewählten Routen der Trockenladungsfahrt 1993 und 1994

	Ladungsart	Partiengröße	Frachtrate		Veränderung
			1993	1994	1994/93
			US\$/t		vH
		1000 t			
US-Golf-Niederlande	Getreide	50–60	12,06	11,68	-3,2
US-Golf-Japan	Getreide	52	23,76	24,08	1,3
US-Nordpazifik-Japan	Getreide	52	13,20	14,14	7,1
Argentinien-Europa <sup>a</sup>	Getreide	30–40	19,74	21,25	7,6
Australien-Europa <sup>a</sup>	Kohle	100–150	9,78	10,65	8,9
Brasilien-Japan	Eisenerz	120–160	9,67	9,53	-1,4
US Westküste-Japan/Südkorea	Schrott	25–35	24,31	24,15	-0,7
Mauritius-Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16	18,59 <sup>b</sup>	17,36 <sup>b</sup>	-6,5

<sup>a</sup>Kontinent (Nordwesteuropa, einschließlich Vereinigtes Königreich). – <sup>b</sup>Pfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus Drewry Shipping Consultants (1995b).

überdurchschnittlichen Ausmaß teilweise recht hohe Ballastboni gewährt, um die Kosten der Anreise zum Ladehafen ganz oder zum Teil zu decken.<sup>19</sup> Auch dies war ein Anzeichen für die konjunkturelle Wende; doch spielte außerdem die regionale Verteilung der Lade- und Löschezonen wegen der davon abhängigen Länge der Ballaststrecken und des damit verbundenen Aufwands an Reisekosten eine nicht unerhebliche Rolle.

### 3. Eisenschaffende Industrie Haupttriebfeder der Erholung

Hinter der im Jahresvergleich angesichts der hektischen Ratenstürze im Herbst 1994 zwar überraschend mäßigen, aber für die Reeder dennoch ermutigenden Festigung auf den Frachtmärkten standen im ersten Halbjahr 1994 noch die umfangreichen Getreidevers Schiffungen (vgl. zu den Massenguttransporten Tabelle 7): Der Weltgetreidehandel blieb 1993/94 zwar — vor allem infolge eines scharfen Importrückgangs in den GUS-Ländern — um rund 10 vH hinter dem des vorangegangenen Wirtschaftsjahres zurück.<sup>20</sup> Die Frühjahrssaison wurde aber dadurch verstärkt, daß es bei den Getreideeinfuhren der GUS, die erneut recht unregelmäßig waren, wieder einen erheblichen aufgestauten Nachfrageüberhang aus dem Vorjahr gab, der erst nach der Gewährung neuer amerikanischer Exportkredite realisiert werden konnte.<sup>21</sup> Gleichzeitig erhielten auch andere Länder aufgrund des „Export Enhancement Program“ Getreide aus den Vereinigten Staaten. Daher war der Getreidemarkt noch im Juli 1994 „unseasonally high“. Ungewöhnlich umfangreiche Sojaexporte aus Süd-Brasilien banden zusätzlich viel Tonnage. Die beobachtete Ausweitung der Zuckercharters gegenüber 1993 mag bereits im Zusammenhang mit tendenziellen Nachfragesteigerungen in asiatischen Ländern, aber auch mit einer Umorientierung Kubas nach dem Wegfall eines Teils der Importe Rußlands und der osteuropäischen Länder gestanden haben.<sup>22</sup>

Der eigentliche Aufschwung im Herbst des Jahres wurde vom Tonnagebedarf der eisen-

schaftenden Industrie getragen. Wann und wieviel Tonnage aufgenommen wurde, hing wesentlich davon ab, daß deren Lagervorräte, aber auch die anderer rohstoffverarbeitender Industrien allgemein auf einen niedrigen Stand abgesunken waren. Mit der Wiederauffüllung der Lager schon am Beginn eines Produktionsanstiegs wurden lagerzyklische Einflüsse sichtbar, die durch wieder anziehende Rohstoffpreise und den Anfang 1995 bevorstehenden Abschluß neuer Lieferverträge mit den Erzproduzenten verstärkt wurden. Die Bulkcarriermärkte konnten sich im Herbst auch deshalb boomartig entwickeln, weil die durchschnittlichen Reisedistanzen zunahmen. Das war eine Folge davon, daß die Produktion im Fernen Osten, deren Rohstoffe oft über sehr lange Seestrecken befördert werden müssen, im Verlauf des Jahres 1994 beschleunigt ausgeweitet wurde.<sup>23</sup> Dementsprechend wurde die Transportkapazität der Flotte in der Erzfahrt überproportional beansprucht.

Die Produktion der eisenschaffenden Industrie stieg vor allem in Westeuropa.<sup>24</sup> In den Vereinigten Staaten vergrößerte sich der Vorsprung gegenüber dem Vorjahr nach einer vorübergehenden Abflachung ebenfalls wieder merklich. Die entscheidenden Anstöße dürften jedoch wieder von den asiatischen Ländern ausgegangen sein. Die Produktion im Fernen Osten blieb zwar im Frühjahr noch deutlich unter dem Vorjahresniveau, belebte sich aber im Herbst ebenfalls, so daß der Rückstand gegenüber 1993 aufgeholt werden konnte. In Japan nahm der Rohstahlausstoß nach Überwindung des Tiefpunkts schon seit dem Frühjahr zu. Im zweiten Halbjahr beschleunigte sich das Tempo stark (November: +15,3 vH). In der VR China und in Südkorea hingegen stagnierte die Erzeugung zeitweilig auf hohem Niveau. Aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach Eisenerz konnte Brasilien seine Erzausfuhren, die häufig Transporte über sehr lange Entfernungen bedingen, stark ausweiten (1. Quartal 1994: +17 vH); auch Australien und Südafrika lieferten mehr Erz als 1993. Die nachgefragte Transportleistung war um etwa 5 vH größer als 1993 (Fearnleys, nach Svensk Sjöfarts Tidning 1995a).

Tabelle 7 – Massenguttransporte 1993 und 1994

	Zeitraum	1994	1993	Veränderung (vH)
				1994/93
<b>Eisenerz<sup>a</sup></b>				
Einfuhr Japan	Januar–Dezember	116,0	115,6	0,4
Einfuhr Südkorea	Januar–September	25,8	24,9	3,6
Einfuhr EU	Januar–Juni	60,2	43,4	38,8
Ausfuhr Australien	Januar–September	87,1	82,1	6,1
Ausfuhr Brasilien	Januar–Juni	.	52,5	.
<b>Kohle (Kessel- und Kokskohle)<sup>a</sup></b>				
Einfuhr Japan	Januar–Oktober	97,5	93,8	3,9
Einfuhr EU	Januar–August	77,1	77,0	0,1
Ausfuhr Australien	Januar–Oktober	108,5	109,2	-0,6
Ausfuhr Vereinigte Staaten	Januar–September	45,0	49,9	-9,8
Ausfuhr Kanada	Januar–August	25,6	17,7	44,6
<b>Mineralöl (Rohöl und Produkte)<sup>b</sup></b>				
Einfuhr Japan	Januar–Juli	1 026,0	1 008,0	1,8
Einfuhr Vereinigte Staaten	Januar–September	2 406,0	2 241,0	7,4
Einfuhr EU	Januar–Juni	284,6	293,3	-3,0
Einfuhr OECD <sup>c</sup>	Januar–September	936,2	903,7	3,6
Einfuhr OECD <sup>d</sup>	Januar–September	228,5	228,1	0,2
<b>Getreide (nur Weizen)<sup>a</sup></b>				
Ausfuhr Vereinigte Staaten	Wirtschaftsjahr	81,6 <sup>e</sup>	72,7 <sup>f</sup>	12,2
Ausfuhr Kanada	Wirtschaftsjahr	25,6 <sup>e</sup>	21,9 <sup>f</sup>	16,9
Ausfuhr Australien	Wirtschaftsjahr	8,6 <sup>e</sup>	15,4 <sup>f</sup>	-44,2
Ausfuhr Argentinien	Wirtschaftsjahr	10,9 <sup>e</sup>	11,9 <sup>f</sup>	-8,4
Ausfuhr EU	Wirtschaftsjahr	26,0 <sup>e</sup>	27,9 <sup>f</sup>	-6,8
Einfuhr ehemalige Sowjetunion	Wirtschaftsjahr	11,6 <sup>e</sup>	12,1 <sup>f</sup>	-4,1
Einfuhr VR China	Wirtschaftsjahr	10,1 <sup>e</sup>	5,9 <sup>f</sup>	71,1
Einfuhr Japan	Wirtschaftsjahr	26,5 <sup>e</sup>	26,7 <sup>f</sup>	-0,7
Einfuhr Ferner Osten	Wirtschaftsjahr	70,6 <sup>e</sup>	65,3 <sup>f</sup>	8,1

<sup>a</sup>Mill. t. – <sup>b</sup>Mill. Barrels (Tagesangaben auf Jahreswerte hochgerechnet). – <sup>c</sup>Nur Rohöl. – <sup>d</sup>Nur Ölprodukte. – <sup>e</sup>1994/95; geschätzt. – <sup>f</sup>1993/94.

Quelle: Berechnet aus Lloyd's Shipping Economist (a), Drewry Shipping Consultants (1994b).

In der Kohlefahrt lagen die Ein- und Ausfuhr in den wichtigsten Ländern im Frühjahr 1994 zum Teil noch weit unter dem Vorjahresniveau. Schon damals war es vor allem in den EU-Ländern zu einem starken Einfuhrückgang gekommen, der sich in ebenfalls deutlich schwächeren US-Kohleexporten widerspiegelte. Auch im ersten Halbjahr 1994 ging der Importbedarf wichtiger Länder als Folge der großen Lagervorräte noch zurück. Im weiteren Verlauf erwies sich aber außer dem Kokskohlebedarf der Stahlindustrie der Wiederaufbau der gleichfalls verminderten Läger der Kraftwerke, für den die konjunkturell expandierende Elektrizitätsnachfrage den Ausschlag gab, als Triebfeder der Festigung auch in diesem Sektor. Seit Mitte

1994 expandierte der Kohlenverbrauch in Japan ebenfalls rasch, so daß die im Vorjahr etwas geschrumpfte gesamte über See beförderte Menge um rund 3 vH auf 371 Mill. t stieg (VDKI 1995).

Die VR China spielte nicht nur — wie schon 1993 — eine herausragende Rolle in der Massengutfahrt; sie importierte auch erneut große Stahlmengen, für deren Transport vorwiegend „handy size“-Tonnage benötigt wurde. Allerdings dürften sie um ein Drittel hinter dem außerordentlich hohen Niveau des Vorjahres (30 Mill. t) zurückgeblieben sein. Die Nachfrage nach „handy size“-Tonnage wurde auch durch die Getreidefahrt gestärkt. Die Stahleinfuhren der Vereinigten Staaten stiegen steil an (+40

vH). Die eisenschaffende Industrie bezog ferner wieder mehr Schrott, der großenteils aus den Vereinigten Staaten, aber auch aus Europa nach Ostasien verschifft wurde. Die Stagnation bei der Aufnahme von Tonnage für den Bauxittransport war dadurch bedingt, daß trotz expandierender Nachfrage die Aluminiumproduktion eingeschränkt und daher auch die Rohstoffvorräte bei den Schmelzen verringert wurden (Lloyd's Shipping Economist 1995a: 16).

Günstig wirkte sich auf den Seetransport ferner die Überwindung der mehrjährigen Schwäche auf den Exportmärkten der Forstwirtschaft aus. Vom steigenden Aufkommen ihrer vielfältigen Erzeugnisse, das gegenwärtig bei insgesamt etwa 155–160 Mill. t/Jahr liegt (Sjöström 1994: 77), profitieren besonders die im überseeischen Verkehr eingesetzten Bulkcarrier bis zur Handymax-Größe sowie die spezialisierten „chip carrier“. Diese befördern Roh- und Schnittholz, Pulp (Holzmasse), Papier, Holzschnitzel und -abfälle und Altpapier. Wichtige Relationen sind Westküste Nordamerika–Ferner Osten, Südostasien–Ferner Osten, Chile–Ferner Osten und Westafrika–Westeuropa. In den letzten Jahren haben außerdem Holzausfuhren aus Neuseeland kräftig zugenommen. Auf den Kurzstreckenverkehr im nordeuropäischen Raum (einschließlich Nordsibirien) entfällt ein erheblicher Teil des Gesamttransportaufkommens. Der Transport von Rohholz ist zunehmend zugunsten von beo- oder verarbeitetem Holz wie Schnittholz, Furnier sowie Pulp für die Papierherstellung eingeschränkt worden, teilweise aufgrund von Exportverboten in Gewinnungsländern (z.B. in Brasilien).

Das Interesse der Befrachter an einer längerfristigen Tonnageaufnahme war lange gering gewesen. Es erhielt durch den raschen Ratenanstieg auf den Spotmärkten (Reise- und „trip“-Charter) kräftige Anstöße. Sie führten zur Zunahme der „period“-Charter, aber auch zu Vorbuchungen mit späterer Anlieferung der Schiffe, wenn auch die Charterdauer meistens relativ kurz bleibt. Unter den Zeitcharterern waren japanische Firmen besonders aktiv, seitdem die Anzeichen einer Erholung in der dortigen Stahlindustrie einen entsprechend größeren Tonnagebedarf erwarten ließen. Zu den Triebkräften

der „period bookings“ gehörte seit dem Herbst überdies auch eine spekulative Tonnageaufnahme mit dem Ziel, die gecharterten Schiffe auf den Spotmärkten weiterzuverchartern (reletting).

Einen nicht unwesentlichen Einfluß auf die Marktentwicklung hatte die trotz des Flottenzugangs (Abschnitt II) gerade bei den großen Schiffen unerwartete Knappheit an Schiffsraum, zumal die Charterer zunächst bestrebt waren, möglichst nur neuere Tonnage aufzunehmen. Mit der weiteren Festigung von Nachfrage und Raten fanden aber auch ältere Bulkcarrier wieder leichter Beschäftigung.<sup>25</sup> Eine Ausnahme bildete allerdings der fernöstliche Raum. Dort verknappte sich die verfügbare Bulktonnage vor allem deshalb so rasch und anhaltend, weil die australischen Behörden älteren Bulkcarriern das Anlaufen der Ladehäfen für Erz und Kohle untersagten und „jüngere“ Schiffe nicht ausreichend angeboten werden konnten. Es kam nicht nur zu regional unterschiedlichen Marktlagen, weil Alttonnage auf die Erz- und Kohlerouten von den Ladehäfen Südafrikas und Südamerikas auswich. Zusätzlich dürfte die erforderliche Tonnenmeilenleistung für den verlängerten Transport solcher Ladungen beispielsweise von Brasilien (statt von Australien) nach Japan gestiegen, mithin mehr Schiffe gebunden worden sein.<sup>26</sup>

Im Jahresverlauf griffen die Befrachter zunehmend auf Kombinierte Schiffe zurück, die sie von den Tankmärkten abzogen und zunächst u.a. in der Getreidefahrt, später auch für den Erz- und Kohletransport einsetzten. Der Anteil der Trockenladung an der insgesamt von diesen Schiffen beförderten Ladung erreichte daher im Herbst mit über zwei Dritteln einen hohen Stand. Obwohl das Interesse an Kombi-Schiffen auch wohl mangels optimaler Einsatzbedingungen<sup>27</sup> mehr und mehr zurückgegangen ist, erwiesen sie sich 1994 somit doch als nützliche Elastizitätsreserve der Massengutfahrt.

#### 4. Raten für Tramp-Containerschiffe knapp gehalten

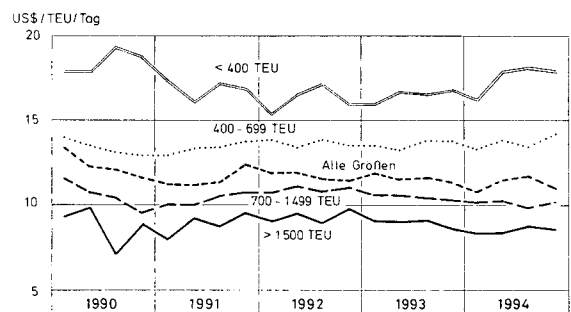
Auf den Märkten für Tramp-Containerschiffe<sup>28</sup> herrschte 1994 durchweg eine lebhaft Charter-

tätigkeit. Sie beschleunigte sich im Herbst rasch und erreichte einen bislang nicht beobachteten Umfang. Die starke Nachfrage war nicht allein durch hohes Ladungsaufkommen in der Linienfahrt, sondern vor allem auch durch die weitergehende Umrüstung in diesem Sektor bedingt. Insgesamt wurden 1994 nahezu 1 000 Abschlüsse bekannt (+21 vH). Dabei nahm die Ladefähigkeit der gecharterten Schiffe überproportional um mehr als ein Drittel gegenüber dem Vorjahr zu, weil zugleich die Schiffgrößen weiter auf durchschnittlich 794 TEU (+7,5 vH) gesteigert worden sind. Schiffe mit mehr als 1 500 TEU Ladefähigkeit waren mit 30 vH beteiligt, nach 22 vH im Vorjahr. Die erst im Vorjahr neu auf dem Chartermarkt erschienenen Schiffe von mehr als 3 000 TEU Ladefähigkeit konnten in beträchtlicher Anzahl für meistens längere Perioden bei Linienreedereien untergebracht werden. In dieser Größenklasse werden weitere Neubauten folgen.<sup>29</sup>

Trotz des großen Interesses der Charterer schwächten sich die Raten für Containerschiffe insgesamt leicht ab (-2 vH gegenüber dem Vorjahr). Die größenklassenbezogene Ratenstruktur spreizte sich so, daß für kleinere Schiffe bis zu 400 TEU Ladefähigkeit (nominell) um etwa 6 vH höhere Sätze erzielt wurden, während Schiffe mit mehr als 700 TEU Rückgänge hinnehmen mußten, die in der Kategorie „mehr als 1 500 TEU“ bei 3 vH lagen (Schaubild 4). Diese Tendenzen, die im großen und ganzen eine nur knappe Stabilität der Raten anzeigen, waren in erster Linie auf die starke Neubautätigkeit in diesem Sektor zurückzuführen. Bei anhaltender Größensteigerung sind davon vor allem die mittleren Größenklassen betroffen. Häufig ersetzten die Linienreedereien mit den Schiffen etwa im Segment 2 500–3 500 TEU — der derzeitigen Maximalgröße — auslaufende Charterverträge, die nicht mehr verlängert wurden. Die freigesetzten Schiffe — vornehmlich in der Größenklasse 1 700–2 200 TEU — finden derzeit weniger leicht alternative Beschäftigung, weil sie für Feederdienste (noch) zu groß sind. Die abgeschwächte Ratenentwicklung für die Containerschiffe in der Größenklasse 700–1 500 TEU, die im allgemeinen gut nachgefragt werden, deutet aber daraufhin, daß auch diese allmählich unter

den Druck des Zustroms von Neubauten kommen. Die kleineren Containerschiffe können bislang vor allem von der anhaltenden Ausweitung der Feedernetze der großen Linienreedereien — dort werden allerdings ebenfalls mehr und mehr sowohl größere als auch schnellere Schiffe verlangt — und auch von der begrenzten Durchlässigkeit ihrer Märkte zum allgemeinen Chartermarkt profitieren. Größere Containerschiffe können eher nur schwer auf andere Teilmärkte des Seeverkehrs ausweichen, insbesondere wenn sie mit festen Zellengerüsten in den Laderäumen ausgestattet sind. Mit einer Kompensation von Neubaugängen durch Verschrotten ist vorerst kaum zu rechnen, da die Schiffe meistens noch relativ jung sind und daher nicht abgewrackt werden.

Schaubild 4 – Charrerraten für Containerschiffe 1990–1994



Quelle: Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.).

## 5. Leichte Belebung in der Kùhlschiffahrt

Die Kùhlschiffahrt hat sich 1994 erst zögernd von dem kräftigen Rückgang der Charrerraten erholt, von dem sie in den Vorjahren erfaßt wurde. Zeitcharters für die neue Frühjahrsaison waren im Herbst 1993 zu erheblich abgeschwächten Sätzen geschlossen worden. Die erst während der — gegenüber dem Vorjahr etwas verlängerten — Saison erzielten Spotraten lagen mit rund 1 US\$/cbf (Seatrade Review 1994) etwa auf dem bereits vom Angebotsüberhang gekennzeichneten Vorjahresniveau.<sup>30</sup> Im weiteren Verlauf des Jahres konnten überraschend etwas höhere Sätze erzielt werden als in der

„off-season“ des Vorjahres; gleichwohl blieb das Rateniveau mit etwa 0,35–0,40 US\$/cbf noch niedrig.<sup>31</sup> Die etwas festeren Tendenzen waren nicht zuletzt der auch 1994 fortgeführten Angebotsbereinigung zuzuschreiben. Wie bereits in einer ähnlichen Situation um die Mitte der achtziger Jahre wurden mehr überalterte Schiffe zum Abwracken verkauft. Da gleichzeitig die Neubautätigkeit in diesem Sektor erheblich nachgelassen hat, ist die verfügbare Kapazität erstmals seit etwa 1987 leicht gesunken.<sup>32</sup> In den Vorjahren hatten die Reedereien dagegen zahlreiche große, schnelle und leistungsfähige Kühlschiffsneubauten übernommen, so daß das Angebot nicht unerheblich ausgeweitet worden war (1990–1994: +21 vH). Verstärkt wirkt sich auf die Marktlage aus, daß die großen Fruchthandelsgesellschaften ihre zeitweilig stark reduzierten eigenen Flotten seit einigen Jahren wieder ausgebaut haben und daher nur noch einen Spitzenbedarf auf dem Chartermarkt decken müssen.

Die saisonale Nachfrage nach Beförderungskapazität in der Kühlschiffahrt stand 1994 zum Teil noch unter dem kontraktiven Einfluß der ungewöhnlich reichen vorjährigen Ernteerträge in Westeuropa und der daraus resultierenden großen Lagervorräte. Außerdem ließen die von der EU eingeführten Einfuhrbeschränkungen für Bananen aus Zentral- und Südamerika (Dollarananen) und zeitweilig auch für Kernobst aus überseeischen Liefergebieten die Nachfrage nach Kühltonnage fühlbar zurückgehen. Dieser Ausfall wurde bisher nur zu einem Teil durch Einfuhren aus Westafrika (Elfenbeinküste, Kamerun) und von den zu den AKP-Staten gehörenden Antillen-Inseln ausgeglichen, zumal infolge der kräftigen Verbraucherpreiserhöhungen die Nachfrage nach Bananen vor allem auf dem deutschen Markt gesunken ist. Doch nahmen die osteuropäischen und andere neue Märkte erhebliche Mengen auf.<sup>33</sup> Die verstärkte Nachfrage nach Kühlschiffsraum in der „off-season“ beruhte unter anderem auf expandierenden Fruchtausfuhren aus Argentinien, Brasilien und Südafrika. Der Transport von Früchten, unter denen Bananen den größten Anteil hatten, machte wie in den Vorjahren den dynamischen Teil der Tonnagenachfrage aus; demgegenüber expandierte der Transport von Fleisch, Fisch und sonstigen

landwirtschaftlichen Produkten nur langsam.<sup>34</sup> Insbesondere in der Fleischfahrt gab und gibt es zudem eine kräftige Substitutionskonkurrenz zwischen Vollkühlschiffen und Verladung in Kühlcontainern auf Linienschiffen, wenngleich bei ungünstigen Marktlagen auch Einbrüche in das Aufkommen der Kühlcontainer möglich sind.

## 6. Anhaltender Wandel im Kfz-Transport

Der Spezialbereich des Kraftfahrzeugtransports, der weit überwiegend auf Kontraktbasis abgewickelt wird, befindet sich gegenwärtig in einem Prozeß struktureller Veränderungen, der besonders die Langstreckenseetransporte fabrikneuer Fahrzeuge zurückgehen läßt. Er wird durch die anhaltenden Standortverschiebungen in der Autoherstellung verursacht, weil Teile der Produktion in die Absatzgebiete oder in deren Nähe verlagert werden. Im Jahre 1994 stagnierten vor allem die Ausfuhren Japans nach den Vereinigten Staaten und Westeuropa. Doch bremste nicht nur die inzwischen umfangreiche Produktion der Niederlassungen japanischer Automobilwerke in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien, sondern auch der Kursanstieg der japanischen Währung gegenüber dem Dollar die Direktexporte über See.<sup>35</sup> Dagegen stiegen die Ausfuhren von Fahrzeugen aus Südkorea an. Gleichzeitig hat vor allem der innereuropäische Seetransport neuer Fahrzeuge — d.h. im wesentlichen Ausfuhren von Großbritannien zum Kontinent und nach Skandinavien — bereits einen beträchtlichen Umfang erreicht. Stagnierenden Schiffsgrößen und schrumpfenden Flotten von Autotransportern für die Langstreckenverkehre steht daher der Einsatz neuer und größerer Schiffe auf den Kurzstrecken gegenüber.

Die Spezialreedereien des Autotransports bemühen sich, die Aufkommensverluste durch Übernahme von Stückgut und sperrige rollende Ladung tendenziell auszugleichen. Sie bieten inzwischen auf verschiedenen Routen regelmäßige Dienste an, zumal der Autotransport ohnehin linienartig betrieben wird.<sup>36</sup> Es wird außerdem erwartet, daß die Exporte von Kfz in kleinere

Märkte vorwiegend in Entwicklungsländern zu nehmen werden und den Reedereien einen gewissen Ausgleich bieten können, obwohl fraglich ist, ob die bisher auf den Haupttrouten eingesetzten Großschiffe (PCTC) wirtschaftlich im Ver-

kehr mit diesen eher gestreuten Märkten verwendbar sind. Zumindest werden sich komplizierte Logistikanforderungen stellen (Reinikainen 1994).

## IV. Tankfahrt weiter im Schatten

### 1. Geringer Anstieg des Mineralölverbrauchs

Die Tankfrachtenmärkte wurden 1994 ebenfalls von der konjunkturellen Belebung in der Weltwirtschaft erfaßt (Schaubild 5). Die üblichen Saisonschwankungen des Öltransports wurden dabei durch die Einflüsse besonderer Faktoren wie Streiks (Nigeria) sowie die fortschreitende Umsetzung des amerikanischen OPA'90 teilweise überlagert. Die Mineralölförderung erhöhte sich geringfügig und vor allem außerhalb der OPEC.<sup>37</sup>

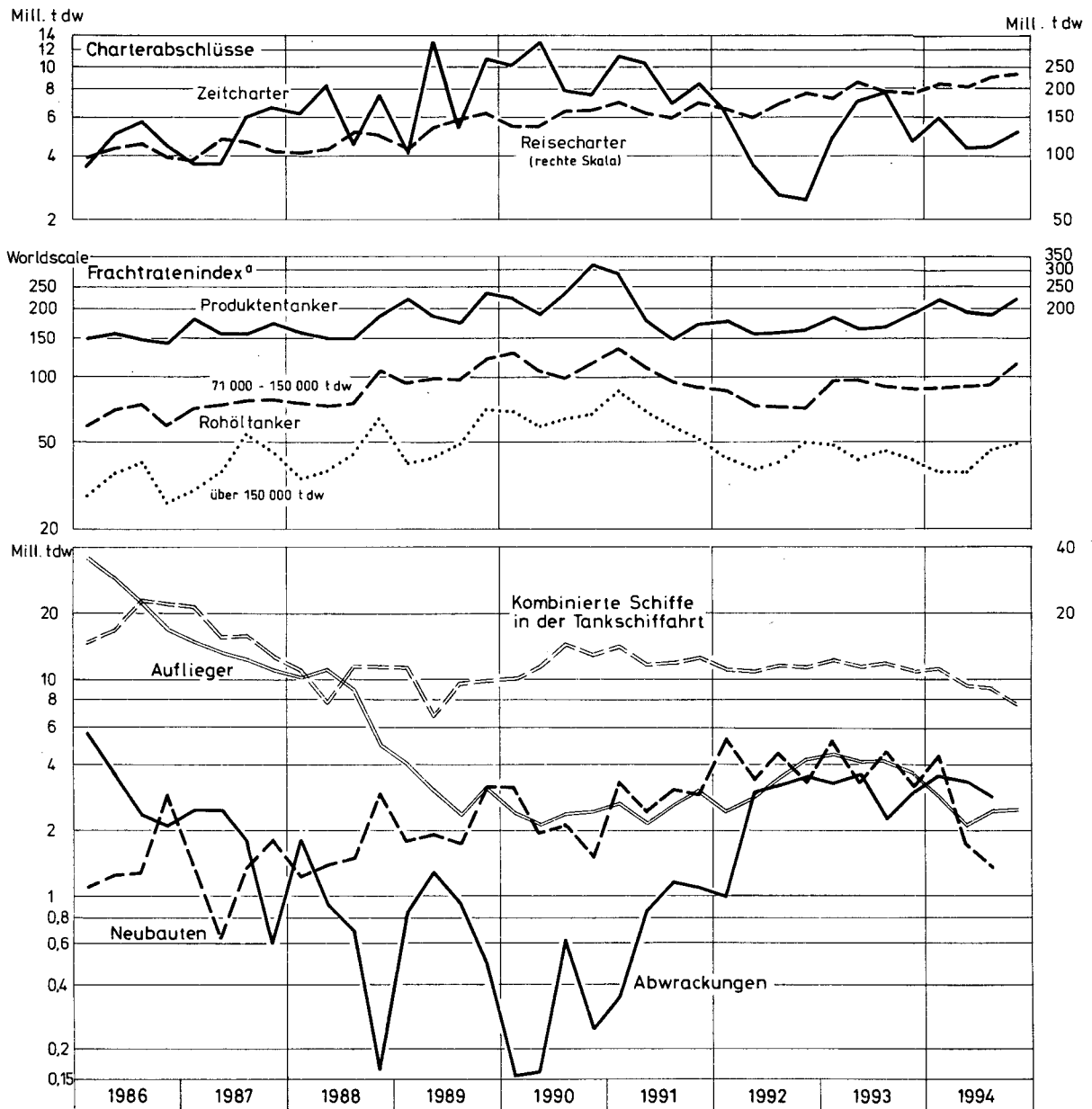
Die gesamte Nachfrage nach Mineralöl expandierte um schätzungsweise 1,2 vH (OECD 1994: A19). Die für den Seetransport besonders wichtigen OECD-Länder verbrauchten um gut 2 vH mehr. Bei noch immer fallender Eigenproduktion von Rohöl hatten die Einfuhren der Vereinigten Staaten — des unverändert wichtigsten einzelnen Importlandes — weiter steigende Tendenz; die Zunahme verlor zwar gegenüber den Vorjahren an Tempo, doch erreichten die Zufuhren Mitte 1994 den bisher höchsten Stand. Nahezu drei Fünftel des amerikanischen Inlandverbrauchs stammten aus ausländischen Quellen. Die Länder der Europäischen Union führten ebenfalls mehr Rohöl ein (+1 vH). Die Ölimporte der asiatischen (Nicht-OECD-)Länder expandierten erneut, wenn auch merklich langsamer als 1993; die Zunahme wird für 1994 auf etwa 6 vH (nach 9,5 vH in 1993, jeweils ohne die VR China), das damit erreichte Einfuhrvolumen auf etwa 350 Mill. t geschätzt. Japan verzeichnete eine Steigerung um etwa 3 vH (Januar–August 1994/93). Für die Tankschiffahrt war jedoch nachteilig, daß sich die Vereinigten Staaten, aber auch die EU-Länder verstärkt nahegelegenen

Fördergebieten als Lieferanten zuwandten; so wurde die Nordsee-Förderung um 22 vH (Januar–September) gesteigert, die des Mittleren Ostens aber um 6 vH eingeschränkt (Eldridge 1994). Dadurch wurden die erforderlichen Transportleistungen entsprechend eingeschränkt. Betroffen waren in erster Linie die Großtanker. Überdies arbeitete die SUMED-Pipeline mit annähernd voller Auslastung, so daß ein erheblicher Teil des durchgepumpten Rohöls mit kleineren Schiffen von Sidi Kerir am Mittelmeer weiterverladen wurde. Auch auf diesen Routen war nur eine erheblich verminderte Transportleistung zu erbringen.<sup>38</sup> Im ganzen erhöhte sich die nachgefragte Leistung nur um rund 1 vH (Fearnleys, nach Svensk Sjöfarts Tidning 1995a).

### 2. Reisecharters erreichen Höchststand

Die Rohöltankfahrt stand im Zeichen unterschiedlicher Tendenzen. Das Charterabschlußvolumen expandierte zwar im ganzen stark; es gab aber zeitweilig ausgeprägte Schwächephasen, in denen sich der trotz der Verschrottung weiterer Tanker nach wie vor bestehende Kapazitätsüberhang der Tankerflotte niederschlug. Mit einer Steigerung der Abschlüsse um 12 vH auf mindestens 885 Mill. t setzte sich der langfristige Aufwärtstrend auf den Reisechartermärkten erneut fort, wenn auch das Ausmaß zu einem erheblichen Teil von den außergewöhnlich umfangreichen Befrachtungen in den letzten Monaten des Jahres bestimmt wurde (Tabelle 8). Der Aufwärtstrend hat die Struktur dieses Bereichs des seewärtigen Öltransports in den letzten zwanzig Jahren durchgreifend verändert und ist die Folge davon, daß im Ölgeschäft kurzfri-

Schaubild 5 – Indikatoren zur Entwicklung der Tankfahrt 1986–1994



<sup>a</sup> Index von "Lloyd's Ship Manager & Shipping News International".

Quelle: Drewry Shipping Consultants (1995b), ISL (a), Lloyd's Ship Manager (lfd. Ausgaben), Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.).

stige Dispositionen immer mehr in den Vordergrund gerückt sind.<sup>39</sup> Im Gesamtzeitraum 1973–1994 stiegen die Abschlüsse für Einzelreisen auf mehr als das Fünfeinhalbfache (im Jahre 1973 wurden nur 161 Mill. t Rohöl auf dieser Basis befördert).<sup>40</sup> Während die Verladungen im er-

sten Halbjahr 1994 erheblich schwankten, wurden im Herbst bei annähernd kontinuierlichem Anstieg sehr große Mengen verschifft. Daß sich die Charterer trotz der konjunkturellen Erholung der Weltwirtschaft noch stärker der kurzfristigen Befrachtung zuwandten, war auch an einem



nochmaligen kräftigen Schrumpfen der Zeitbefrachtungen zu erkennen, die (einschließlich Konsekutivreisen und Kombierter Schiffe) mit 19,6 Mill. t dw um fast ein Fünftel geringer waren als im Vorjahreszeitraum. Die für Leichter- und Lageraufgaben aufgenommene Tonnage lag sogar bei nur einem Drittel (2,4 Mill. t dw). In diesem Sektor ist das Chartervolumen seit 1973, als der Umbruch im Öltransport begann, um etwa drei Fünftel geschrumpft.

Anders als in früheren Aufschwungsphasen verlor das Verladegebiet „Arabischer Golf“ für die Reisechartermärkte an Bedeutung; dafür dürfte weniger ein Übergang zu Zeitcharter- oder Eigentonnage der Verloader den Ausschlag gegeben haben, als vielmehr die Stagnation der Ölförderung. Gewinner waren vor allem Nordwesteuropa, Indonesien und das Mittelmeergebiet. Zum Mittelmeergebiet zählt auch das Schwarze Meer; dort nahmen die Verschiffungen aus Rußland zu.<sup>41</sup> Die steigenden Rohölexporte Indonesiens auf Reisecharterbasis waren namentlich für Japan bestimmt. Die Rohölverschiffung von Westafrika wurde im Spätsommer und Herbst durch Streiks in Nigeria, dem Hauptexportland dieser Region, erheblich beeinträchtigt, so daß sich die Nachfrage zeitweilig verlagerte. Zusätzliche Impulse erhielt der Charter-

markt im Herbst, weil Zweifel aufkamen, ob nicht nach der Jahreswende die amerikanischen Öleinfuhren fühlbar gestört werden könnten. Der 28. Dezember 1994 war als Termin bestimmt worden, nach dem alle die Vereinigten Staaten anlaufenden Schiffe ein „Certificate of Financial Responsibility“ vorweisen müssen. Da befürchtet wurde, daß ausreichende Deckung bis dahin nicht beschafft werden könnte, wurden vorsichtshalber erhebliche zusätzliche Rohölmengen sowohl vom Arabischen Golf als auch von den nähergelegenen Exportländern an der Karibischen See, in Nordwesteuropa sowie in Nord- und (nach Wiederaufnahme der Verladungen) Westafrika für Löschtermine vor Ende Dezember befrachtet. Mit diesen Verschiebungen zwischen den Verladegebieten war jedoch häufig eine Distanzverkürzung bis zum Löschhafen verbunden, so daß gleichzeitig die Tonnagebindung relativ schrumpfte.

Zu den Charakteristika der Rohölfahrt gehörte das weitere Absinken der durchschnittlichen Größe der Ladungspartien, in der sich sowohl die regionalen Verschiebungen zugunsten näher gelegener Ladegebiete — kleinere Schiffe sind auf kurzen Seestrecken konkurrenzfähig — als auch die noch immer strukturell geschwächte Marktstellung der Großtanker bemerkbar mach-

Tabelle 8 – Charterabschlüsse in der Tankfahrt 1992–1994 (Mill. DWCT)

	1992				1993				1994			
	1.Vj.	2.Vj.	3.Vj.	4.Vj.	1.Vj.	2.Vj.	3.Vj.	4.Vj.	1.Vj.	2.Vj.	3.Vj.	4.Vj.
<b>Rohöl</b>												
Verladegebiete insgesamt	166,7	150,0	170,6	190,1	181,3	212,8	198,0	190,7	213,3	202,8	220,9	232,0
Arabischer Golf/Rotes Meer	72,4	70,6	74,0	84,4	76,5	86,7	80,2	76,9	82,5	78,5	83,5	88,0
Karibische See	12,4	11,0	13,9	16,4	17,8	18,4	15,2	15,2	19,2	16,5	19,2	20,8
Mittelmeer	22,2	21,3	27,3	27,7	21,9	29,1	26,2	23,8	24,4	28,3	30,8	30,7
Westafrika	25,5	20,4	23,0	26,3	27,4	28,2	30,7	28,1	33,6	28,0	30,5	34,7
Nordwesteuropa	17,5	12,7	17,6	18,0	21,3	29,1	27,7	26,7	31,4	31,2	33,4	35,0
Mexiko (Ostküste)	6,3	5,5	6,0	7,1	5,7	9,4	6,3	6,9	7,6	7,8	7,1	6,1
Indonesien	3,7	5,0	5,5	6,1	5,9	6,5	6,2	8,4	9,1	8,0	8,9	10,6
<b>Ölprodukte</b>												
Verladegebiete insgesamt	17,4	17,5	20,4	19,3	13,9	20,4	18,3	22,7	23,3	27,6	27,8	26,1
Arabischer Golf/Rotes Meer	3,7	2,8	4,3	3,8	2,7	4,3	4,6	4,3	4,6	5,9	7,1	5,9
Karibische See	2,6	2,6	2,6	2,4	2,0	2,3	2,0	2,7	3,2	3,2	2,5	3,0
Mittelmeer	3,1	4,2	4,3	2,7	1,8	3,4	2,5	3,0	4,3	4,9	5,3	4,5
Nordwesteuropa	1,5	1,7	2,7	1,9	1,4	3,3	2,7	2,6	3,2	3,5	2,7	2,8
Singapur	1,5	1,1	1,7	1,4	1,3	1,9	1,7	2,7	2,6	3,3	3,9	2,4
Andere Gebiete	5,0	5,2	4,8	7,2	4,8	5,3	4,8	7,4	5,5	6,6	6,4	7,6

Quelle: Drewry Shipping Consultants (1995b).

ten. Auch hier geht es um eine langfristige Veränderung; seit 1988 ist die auf alle Reisecharterabschlüsse für Rohöltanker bezogene Partiengröße z.B. um rund 4,5 vH auf 104 000 t gefallen. Allgemein bevorzugten die Befrachter auch 1994 wieder Tanker mittlerer Größen; neben den Suezmax- oder „million barrel“-Schiffen war, speziell für Reisen aus dem Mittelmeer und Westafrika, die Aframax-Größe vielfach gefragt. Die Lage der Großtanker war besonderes im ersten Halbjahr erneut sehr schwierig. Diese Schiffe drangen deshalb nicht selten wieder in andere Regionalmärkte (Westafrika, Nordwesteuropa) ein und entfalteten dort — auch mit Teilladung — lebhaften Wettbewerb. Erst im Verlauf des Herbstes wandelte sich das Bild etwas. Besondere Aufmerksamkeit fand dabei die Beschäftigung sehr großer Tanker mit Ladungen von oft mehr als 400 000 t, die wahrscheinlich mit Blick auf das zu jener Zeit noch ungelöste Problem, wie die von der US Coast Guard verlangten „Certificates of Financial Responsibility“ (COFR) erlangt werden könnten, Rohöl nach den Vereinigten Staaten befördern sollten.<sup>42</sup> Ob der ungewöhnliche Einsatz von VLCC für den Rohöltransport von Nordseefeldern nach den Vereinigten Staaten um die Jahreswende 1994/95 (z.B. Lloyd's List 1995) im Zusammenhang mit einer dabei möglichen intensiveren Nutzung der bereits mit einem COFR versehenen Schiffe stand, ließ sich nicht eindeutig erkennen.

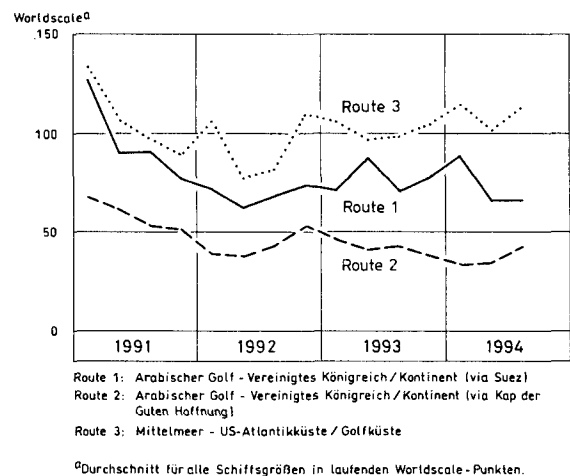
### 3. Großtankerraten weiter auf niedrigem Niveau

Vor dem Hintergrund der skizzierten Nachfrage und Abschlußfähigkeit unterschied sich die Ratenentwicklung in der Tankfahrt deutlich von der Trockenladungsfahrt. Trotz der Steigerung des Abschlußvolumens war 1994 über weite Strecken für viele Tankreeder ein schlechtes Jahr. So waren die Raten auf den Märkten der VLCC/ULCC bis zur Jahresmitte sehr niedrig;<sup>43</sup> nur sporadisch gab es kurze Erholungsphasen, so daß der Durchschnitt bei nur W (Worldscale) 36 lag (-19 vH). Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Basissätze der Worldscale<sup>44</sup> zum Jahresbe-

ginn 1994 je nach Reiseroute um 8–10 vH herabgesetzt worden waren, die Bunkerkosten aber seither kräftig stiegen. Erst im späteren Herbst zogen die Raten bei mehr Nachfrage an, so daß sie den Vorjahresstand leicht überschritten (Schaubild 6). Dennoch betrug der Rückstand der Raten für diese Größenklasse gegenüber dem Vorjahr für das ganze Jahr noch rund 5 vH; überdies war der Anstieg im Herbst zu einem Teil auf die besonderen Einflüsse der US-amerikanischen Gesetzgebung zurückzuführen. Günstiger entwickelten sich die Raten für die Größenklasse der Tanker von etwa 70 000 bis 150 000 t dw (Aframax/ Suezmax). Im ersten Halbjahr 1994 lagen sie noch erheblich unter dem Vorjahresstand, im Herbst kam es auch hier zu einem Anstieg (3. Quartal: +11,6 vH). Das gleiche Grundmuster galt für die Tanker der Größenklassen bis zu etwa 70 000 t dw, d.h. bis zur Panamax-Größe: Das Ratenniveau von 1993 wurde anfangs ebenfalls unterschritten, der Vorjahresdurchschnitt infolge der besonders kräftigen Erholung im Herbst aber um 8 vH übertroffen. Die Stärke dieses Anstiegs gegenüber dem Vorjahr war aber auch dadurch bedingt, daß das Ratenniveau auf den Tankmärkten im Herbst 1993 gefallen war.

Der Beitrag zur Deckung der Kapitalkosten, der 1993 für VLCC (Motorschiff) zwischen

Schaubild 6 – Tankfrachtraten auf ausgewählten Routen 1991–1994



Quelle: John I. Jacobs PLC (lfd. Jgg.), Petroleum Economist (b).

6 800 und 24 000 US\$/Tag schwankte, blieb 1994 erheblich darunter. Er war z.B. in der 23. Woche 1994 negativ (-2 134 US\$); in der 32. Woche erreichte er mit 12 959 US\$ das Jahres-Maximum, in der 46. Woche lag er nur noch bei 7 722 US\$ (ermittelt aus Svensk Sjöfarts Tidning 1994a). Für Suezmax-Schiffe lagen die entsprechenden Beiträge 1994 zwischen 13 688 und 6 041 US\$, für „handy sizes“ (30 000 t) zwischen 13 265 (1. Woche) und 3 198 US\$/t.

Die Effekte der Umsetzung von OPA'90-Bestimmungen durch die US Coast Guard, insbesondere die Forderung nach finanzieller Absicherung für den Fall von Umweltschäden, hatten im ganzen nicht die zunächst vorhergesagte Stärke. Es wurde erwartet, daß sich die verfügbare „amerikafähige“ Tanktonnage infolge Mangels an solcher Deckung stark verringern würde; ein Ratenanstieg bis auf W 100 für VLCC war für möglich gehalten worden. Da inzwischen ausreichende Lösungen für die Beschaffung der erforderlichen finanziellen Deckung gefunden worden sind und bereits eine Reihe von Reedereien das erforderliche Zertifikat erhalten haben,<sup>45</sup> erwiesen sich solche Erwartungen als nicht gerechtfertigt, auch wenn ein Teil der vorhandenen Schiffe nicht mehr im USA-Verkehr eingesetzt werden wird. Vor allem in den relativ kurzen Relationen, wo noch möglichst viele Ladereisen vor dem Endtermin ausgeführt werden sollten, zogen die Raten zwar vorübergehend stark an (z.B. für Aframax-Tanker von Westafrika nach den Vereinigten Staaten um 40 vH); auch für VLCC vom Arabischen Golf wurde mehr bezahlt.<sup>46</sup> Diese Tendenz verebbte jedoch, sobald die Schiffe nicht mehr vor dem COFR-Termin in den Vereinigten Staaten löscherbereit sein konnten. Die zertifizierten Tanker konnten bislang erst unwesentlich höhere Sätze erzielen, obwohl grundsätzlich mit einer dauerhaften Erhöhung der Ratenniveaus im Verkehr nach amerikanischen Häfen zu rechnen ist.<sup>47</sup>

Auf den Reisechartermärkten der Tankfahrt hat die jeweilige Charterdauer, die vor allem von der zurückzulegenden Distanz abhängig ist, ebenfalls einen beträchtlichen Einfluß auf die Ratenhöhe auf unterschiedlichen Routen. Im allgemeinen werden für Kurzreisen wie z.B. innerhalb Nordwesteuropas, vom Arabischen Golf

zum Roten Meer (SUMED-Pipeline) oder im karibischen Raum deutlich höhere Wordscale-Sätze bezahlt als auf längeren Routen. Außerdem gibt es vorteilhafte Bedingungen für Verloader, die anderenfalls leer zu ihren Ladehäfen zurückkehrende Tanker befrachten können. Beispiel dafür waren auch 1994 die Routen zwischen Europa und Nordamerika. Dort ist der Importbedarf der Vereinigten Staaten der eigentliche Anlaß für die Rundreise, und die Raten liegen für die Relation Ostküste Mexiko-Europa erheblich unter denjenigen für die westgehende Richtung.<sup>48</sup>

Die vor allem im Herbst beobachteten Ratenausschläge kennzeichneten eine labile Marktlage; der trotz Zunahme der Charterabschlüsse vorhandene latente Ratendruck signalisierte, daß der Tonnageüberhang zumindest für die großen Schiffe weiter ein realer Bestimmungsfaktor der Raten ist. Das gilt umso mehr, als die Tankerflotte 1994 leicht geschrumpft ist und zudem fortlaufend Kombinierte Schiffe aus der Tankfahrt in die Trockenmassengutfahrt wechselten.

Daß das Phänomen, das sich seit der ersten Ölkrise im Herbst 1973 zu einer nahezu permanent wirksamen Determinante der Tankmärkte entwickelte, noch immer nicht verschwunden ist, muß inzwischen allerdings zu einem großen Teil der Tatsache zugeschrieben werden, daß die Tankerflotte zwischen 1988 und 1994 wieder fortlaufend kräftig (bis 1994: +16 vH bzw. +36,5 Mill. t dw (Fearmleys 1994) ausgeweitet wurde,<sup>49</sup> nicht zuletzt wohl auch unter dem Einfluß der immer wieder vertretenen These, daß es zu einem steilen Schiffbauboom mit hohen Baupreisen kommen werde, und weil wohl auch nur unzureichend mit den Auswirkungen der Alternative „life extension“ auf das Tonnageangebot gerechnet worden ist. Vor allem bei den Großtankern reichte die gestiegene Verschrottungsrate noch immer nicht aus, um das Ratenniveau auf eine für Neubauten ausreichende Höhe zu heben. Auch wenn durch eine stärker selektive Charterpolitik der Verscharfer Angebot vom Markt ferngehalten wird, stellt dieses doch eine „fleet in being“ dar, die bei steigendem Tonnagebedarf rasch wieder in Anspruch genommen wird und die Raten drückt bzw. einen sonst zu erwartenden Anstieg verhindert. Die Veränderungen der als „inaktiv“ bezeichneten Tankton-

nage verdeutlichen diese kurzfristige Angebotselastizität; diese Reserve kann erheblich rascher marktwirksam werden als die zeitraubende Reaktivierung aufliegender Schiffe. Kurzfristig kann ferner auf die Möglichkeit, die auf einen niedrigen Stand (30 vH) gesunkene Quote der Öl befördernden Kombinierten Schiffe zu steigern, zurückgegriffen werden.

#### 4. Abschlußrekord auch bei den Produktentankern

Für die Reeder der in der Produktentankfahrt eingesetzten Schiffe war die Marktlage vergleichsweise günstiger als für die Eigner von Rohöltankern. Dazu hat beigetragen, daß das Angebot an Transportkapazität in der Produktentankfahrt 1994 nur wenig ausgeweitet wurde. Es lag um die Jahresmitte bei 47 Mill. t dw, das sind +0,3 vH gegenüber dem Ende des Jahres 1993 bzw. +2 vH gegenüber Mitte 1993 (berechnet nach John I. Jacobs PLC 1993, 1994). Die Nachfrage nach Produktentankern expandierte zum einen infolge des konjunkturellen Mehrverbrauchs in den traditionellen Einfuhrländern; die gesamten Produktenimporte der OECD-Länder waren im ersten Halbjahr 1994 um etwa 1,2 vH höher als im Vorjahreszeitraum (Drewry Shipping Consultants 1994d: 10). Zum anderen war die Zunahme durch die anhaltende, durch das beschleunigte Wachstum ausgelöste Importzunahme in „neuen“ Ländern vor allem in Südost- und Ostasien bedingt. Vielfach standen lokale Raffinerien nicht oder nur beschränkt zur Verfügung, so daß die benötigten Produkte teilweise über längere Entfernungen aus dem Ausland eingeführt werden mußten. Diese Nachfragekomponente gewinnt langfristig immer mehr an Bedeutung für die Beschäftigung der Produktentankerflotte. Besonders kräftig nahmen der Einfuhren von Ölprodukten allerdings in den Vereinigten Staaten zu; dort lagen sie in den ersten sieben Monaten 1994 um 12 vH über dem entsprechenden Vorjahresstand (Petroleum Supply Monthly 1994: 3).

Die Charteraktivität auf den Märkten der Produktentankfahrt war sehr lebhaft. Nach der 1993 auf diesen Märkten herrschenden Stagnation

stieg die Tonnagenachfrage wieder stark an. Das Abschlußvolumen (106,7 Mill. t) überschritt erstmals die Marke von 100 Mill. t. Das waren reichlich zwei Fünftel mehr als im Vorjahr. Das Tempo dieser Erholung war in den ersten Monaten des Jahres, bedingt unter anderem durch anhaltend kaltes Wetter im Februar und März, überdurchschnittlich groß (1. Quartal: +68 vH). Besonders kräftig wurden — im Vergleich der ganzen Jahre 1994 und 1993 — die Verladungen von Ölprodukten von Raffinerien in Singapur und den Mittelmeerländern gesteigert; die Raffinerien am Arabischen Golf (u.a. Kuwait) konnten nach weitgehender Beseitigung der Schäden des Golfkriegs die Verschiffungen ebenfalls überproportional ausweiten. Dagegen stiegen die Reisecharterabschlüsse von karibischen und nordwesteuropäischen Häfen weniger, möglicherweise unter anderem infolge einer Rückverlagerung zu den Golfländern. Im Rückblick zeigt sich in der Produktentankfahrt eine noch ausgeprägtere Expansion der kurzfristigen Tonnagebuchungen als beim Rohöltransport (1973–1994: +585 vH). Sie ist nur zu einem Teil durch die stärkere Saison- und Zufallsabhängigkeit des Ölproduktenhandels bedingt, zu einem anderen Teil durch die fortlaufende Entfaltung neuer, aber noch aufkommenschwacher Transportströme. Im Herbst 1994 wurden aber auch wieder mehr Produktentanker in „period“-Charter genommen, da wohl eine anhaltende konjunkturelle Festigung erwartet wurde und die Wintersaison ohnehin einen höheren Tonnagebedarf mit sich bringt.

Anders als beim Transport von Rohöl hielt der Trend zu größeren Schiffen in der Produktentankfahrt offenbar auch 1994 an. Im Durchschnitt aller erfaßten Abschlüsse hatte die Ladungspartie im ersten Halbjahr 1994 eine Größe von rund 35 000 t (dagegen z.B. im ersten Halbjahr 1988: 32 000 t). Während Partien von 50 000 bis 55 000 t inzwischen beispielsweise in der Fahrt vom Arabischen Golf nach dem Fernen Osten fest etabliert sind, kommen auch bereits wesentlich größere Ladungen vor, die in Ausnahmefällen an 150 000 t heranreichen. In solchen Fällen handelt es sich um Zwischenprodukte, die als Ergebnis einer ersten Produktionsstufe von Raffinerien am Golf zur Weiterverar-

beitung in den Verbrauchsländern befördert werden. Ferner werden schwere Heizöle (Rückstände) befördert. In diesen Bereichen stehen genügend Ladungsmengen zur Verfügung, um weitaus größere Schiffe als noch vor relativ kurzer Zeit befrachten und dabei beträchtliche „economies of scale“ nutzen zu können. Einen wichtigen Anstoß dazu hat der Bau der Raffinerien in den Ölförderländern im Mittleren Osten in Verbindung mit der dort verfolgten Politik des „value adding“ gegeben.<sup>50</sup>

Wenngleich gerade bei kleineren Schiffen die Einflüsse der Bunkerpreissteigerungen auf die Höhe der Betriebskosten zu beachten sind, war die Marktlage für „handy size“-Produktentanker (bis zu etwa 35 000 t dw) relativ am günstigsten. Das Ratenniveau war deutlich höher als 1993 (+15 vH). Die übliche Saisonbewegung war durch außergewöhnliche Festigkeit der Märkte im 1. Quartal (+25 vH) geprägt; im Vergleich dazu war der Saisonanstieg im Herbst — entsprechend der langsameren Expansion der Befrachtung — schwächer, so daß sich im Jahresverlauf der Vorsprung auch gegenüber den übrigen Tankern unterhalb der VLCC-Kategorie verringerte. Im letzten Quartal 1994 wurde der Vorjahresstand der Raten für Produktentanker dieser Größe noch um etwa 5 vH überschritten. Die erzielten Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten der Schiffe gingen bis zum Herbst stark zurück und erreichten nur etwa drei Fünftel ihres Standes am Jahresbeginn. In einigen Verladegebieten stiegen die Raten allerdings vor dem COFR-Termin in den Vereinigten Staaten, und in der Rohölfahrt vorübergehend sprunghaft an.<sup>51</sup>

Die Erholung erfaßte aber auch die großen Produktentanker von mehr als 35 000 t dw. Hier gab es einen fortgesetzten Ratenanstieg, der sich im Herbst eher noch beschleunigte. Im Vergleich zum Vorjahr waren die Raten z.B. für Ladungspartien von 50 000–80 000 t in der Relation Arabischer Golf–fernöstliche Löschhäfen um etwa 14 vH höher. Dazu dürfte einerseits die Möglichkeit beigetragen haben, solche Schiffe alternativ auch im Rohöltransport einzusetzen und von der dort expansiven Nachfrage zu profitieren; zum anderen ist auf langen Strecken der

Einfluß der Bunkerkosten größer, so daß steigende Bunkerpreise spürbarer auf die Ratenhöhe durchschlagen können (zur Ratenentwicklung auf verschiedenen Routen vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9 – Reisecharterraten in der Produktentankfahrt 1994

	Ladungs- menge	Fracht- raten 1994	Anstieg 1993/94
	1 000 t	World- scale <sup>a</sup>	vH
Karib. See–US			
Atlantikküste	25–35	221	5,2
Mittelmeer–			8,7
Nordwesteuropa	25–35	187	
Intra-Mittelmeer	17–25	169	–10,6
Arabischer Golf–			
Ferner Osten	25–35	191	8,5
Arabischer Golf–			
Ferner Osten	50–80	161	13,7

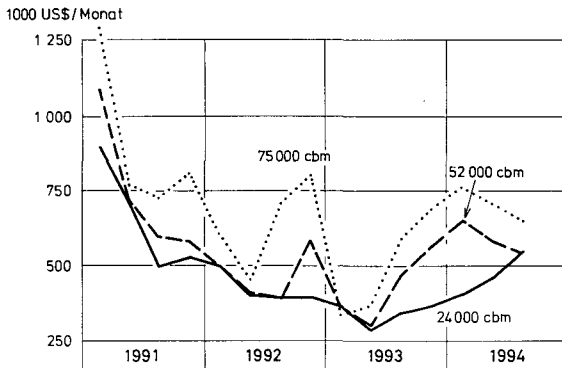
<sup>a</sup>Jahresdurchschnitt.

Quelle: Drewry Shipping Consultants (1995b).

## 5. Aufwärtstendenzen in der Gastankfahrt

Anzeichen einer Belebung gab es auch auf dem Spezialmarkt der Beförderung von Flüssiggasen, der von der Rezession stark betroffen war. Die Nachfrage nach Schiffen expandierte sowohl für den Transport von LNG (liquified natural gas) als auch von LPG (liquified petroleum gas); hier waren auch wieder mehr Chemikalienladungen zu befördern, für deren Übernahme ein Teil der LPG-Tankerflotte ebenfalls geeignet ist. Anstöße für eine Ausweitung des LNG-Transports kamen aus dem Fernen Osten (Japan), zusätzliche Nachfrage nach LPG kam aus den Vereinigten Staaten. Sie wurde vor allem durch verstärkte Lieferungen aus dem Nordsee-Bereich gedeckt. Die im Vorjahr stark gesunkenen Charterraten für Gastanker haben 1994 wieder angezogen, das frühere Niveau allerdings noch bei weitem nicht erreicht (Schaubild 7).

Schaubild 7 – Zeitcharterraten für Flüssiggastanker (LPG) 1991–1994



Quelle: Lloyd's Shipping Economist (c).

## V. Linienschiffahrt: Ladungsboom und neuer Strukturwandel

### 1. Anhaltende Expansion, stark differenzierte Ratentrends

In der Linienschiffahrt wurde 1994 in mehreren Fahrtgebieten ein Wendepunkt erreicht. Sie hatte in den vergangenen Jahren verschiedentlich unter anhaltendem Ratendruck und unzureichenden Erlösen gelitten. Nunmehr nahm auf den „trunk routes“ zwischen den Vereinigten Staaten, Europa und dem Fernen Osten die Auslastung der eingesetzten Containerschiffe stark zu, obwohl die Kapazitäten noch immer ausgeweitet wurden. Eine entscheidende Rolle bei dieser Entwicklung spielte der vorausgeeilte Aufschwung in den Vereinigten Staaten, in dessen Verlauf sich die dort gelöschten Ladungsmengen bereits fortlaufend erhöhten. Der konjunkturelle Auftrieb hat seither auch auf die Einfuhrverkehre anderer wichtiger Länder vor allem in Asien übergegriffen. Von Japan strahlten jedoch noch dämpfende Einflüsse auf das Ladungsaufkommen in den von dort ausgehenden Linienerkehren aus. Einen Eindruck von der Dynamik des Ladungsaufkommens in der Linienschiffahrt vermitteln die Umschlagszahlen einiger Seehäfen. Das Containeraufkommen stieg in Hongkong am stärksten, und zwar um 22 vH auf 11,3 Mill.

Die unter Berücksichtigung von Kostenveränderungen ermittelten Zeitcharteräquivalente für ein Jahr Charterdauer stiegen mit wachsender Schiffsgröße gegenüber dem Vorjahr überproportional an; sie lagen für Schiffe mit einer Kapazität von 24 000 bzw. 52 000 cbm um über 50 vH, für 75 000-cbm-Schiffe jedoch um fast 60 vH höher als 1993 (jeweils Januar–August). Eine mäßige Ausweitung der Transportkapazität der LPG-Tankerflotte dürfte die Erholung erleichtert haben.<sup>52</sup>

TEU, in Singapur um 17 vH auf 10,6 Mill. TEU. Für die nordkontinentalen Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Antwerpen und Rotterdam wurden ebenfalls deutliche Zuwächse gemeldet.<sup>53</sup>

Die effektiv angewendeten Frachtraten lagen 1994 in vielen Fahrtgebieten trotz angekündigter Ratenanhebungen weiter unterhalb der Tarifsätze; doch haben sich die Vorbedingungen für eine Verringerung des teilweise großen Abstands im Verlauf des Jahres zugunsten der Reeder verschoben, wenn auch unter Schwankungen und mit regionalen Unterschieden. Gleichwohl dürfte hier einer der Gründe für die aggressive Haltung der Seeverlader gegenüber den Linien und insbesondere deren Versuchen liegen, die Kapazitäten den konjunkturellen Schwankungen der Nachfrage anzupassen (capacity management). Zu den häufig benutzten preispolitischen Instrumenten der Linien gehörten Ratenzuschläge wie „terminal handling charges“ in den Häfen, die infolge der steigenden Treibstoffkosten erhöhten Bunkerzuschläge sowie die wiederholt an die Veränderungen des Dollarkurses angepaßten, stark differenzierten Währungszuschläge.

Die Hauptfahrtgebiete boten 1994 folgendes Bild:<sup>54</sup>

Eine Trendwende scheint in den *Nordatlantik-Relationen* eingetreten zu sein. Bis dahin waren diese durch ein erhebliches Ungleichgewicht zwischen beiden Richtungsverkehren und damit einhergehenden Druck auf die Raten für den ostgehenden Verkehr gekennzeichnet. Seither hat nicht nur das Ladungsaufkommen zugenommen; vielmehr zeichneten sich auch Ansätze für eine allmähliche Festigung der Raten ab. Das in diesem Fahrtgebiet bestehende „Trade Lane Agreement“ — Trans-Atlantic Agreement (TAA) —, dem neben den Konferenzlinien die meisten wichtigen unabhängigen Reedereien angehören, wurde von der EU verboten und vorerst durch ein neues, modifiziertes Abkommen (Trans-Atlantic Conference Agreement — TACA) ersetzt. Seine Zukunft ist noch ungewiß. Im ebenfalls expandierenden Verkehr zwischen Mittelmeerhäfen und der US-Ostküste stieg das Ladungsangebot in den spanischen und südfranzösischen, vor allem aber in den italienischen Häfen (+20–25 vH). Dort hatten die Frachtraten steigende Tendenz, während sie in der Gegenrichtung bei fallendem Aufkommen und Wettbewerb kleinerer Anbieter und der „wayport“-Verkehre der Langstrecken-Linien unter Druck standen.

Im *Europa-Fernost-Verkehr* hat sich das Ladungsaufkommen seit dem Vorjahr stark ausgedehnt, so daß die Schiffe wesentlich besser ausgelastet waren. Im Verkehr von Asien nach Europa flachte sich das starke Wachstum der vergangenen Jahre ab, weil vor allem der hohe Yen-Kurs die Ausfuhren Japans dämpfte. Das Ungleichgewicht der beiden Richtungen des Verkehrs zwischen Europa und Asien — ostwärts ist traditionell weniger Ladung als westwärts vorhanden — wurde erheblich abgebaut, weil die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte sich deutlich verbessert hat.<sup>55</sup> Auch in diesem Fahrtgebiet hat die EU-Kommission mit Verboten in die Märkte eingegriffen und unter anderem die Mitglieder der „Far Eastern Freight Conference“, wegen angeblichen Verstoßes gegen die Unzulässigkeit intermodaler Raten (Haus-Haus) mit Bußen belegt.

Ähnlich wie der Europa-Fernost-Verkehr, aber mit umgekehrten Richtungen, holte im Fahrtgebiet *Nordpazifik* der westgehende Ver-

kehr zwischen den Vereinigten Staaten und dem Fernen Osten gegenüber der bisher dominierenden Ost-Richtung auf, so daß die Frachtraten auch dort steigende Tendenz hatten. Ostwärts fielen diese jedoch trotz hohen Ladungsanfalls zum Teil noch weiter.

Im Verkehr zwischen *Ostasien und den Vereinigten Staaten* zeichnet sich offenbar ein wieder größeres Interesse der Reedereien an direkten Diensten zur Ostküste der USA ab, nachdem in den vergangenen Jahren diese Relationen weitgehend auf den intermodalen Verkehr Schiff/Eisenbahn via US-Westküstenhäfen übergegangen waren. Anstelle des Panama-Kanals wird allerdings zunehmend der Suez-Kanal benutzt, so daß grundsätzlich auch Post-Panamax-Schiffe eingesetzt werden könnten (Containerisation International 1994g).

Die verschiedenen Relationen der *Südamerikafahrt* waren durch teilweise stark steigende Ladungsmengen oder zumindest eine Stabilisierung des Aufkommens, aber auch durch den eher noch verschärften Wettbewerb unter den Reedereien gekennzeichnet.<sup>56</sup> Die anhaltende Ausweitung der angebotenen Kapazitäten hielt den Druck auf die bereits stark gesunkenen Frachtraten aufrecht. Vor allem an der Ostküste Südamerikas drängten nach wie vor neue Anbieter auf die bisher durch Ladungspräferenzen geschützten, nunmehr dem Wettbewerb geöffneten Linienmärkte.<sup>57</sup> So wurden die Abfahrtsfrequenzen z.B. zwischen Europa und der Westküste (wieder) erhöht. Dort expandierte vor allem der südgehende Verkehr mit Peru und Chile kräftig, dagegen schwächte sich das nordgehende Aufkommen ab.

Das gleiche gilt für die Verbindungen zwischen den *Vereinigten Staaten/Kanada und den beiden Küsten Südamerikas*. Das Tonnageangebot hat ebenfalls beträchtlich zugenommen. Unter den Reedereien bildeten sich wie in den Liniendiensten zwischen der südamerikanischen Westküste und Ostasien neue Gruppierungen. Dort wurde die „Andes Group“ neu organisiert, ähnlich wie im durchweg via Südafrika betriebenen Verkehr zwischen Ostasien und der Ostküste Südamerikas.<sup>58</sup> Die regelmäßigen Dienste mit den übrigen lateinamerikanischen Ländern — Zentralamerika und Westindien — standen

einem wieder steigenden Ladungsangebot gegenüber. Sie stoßen aber seit einiger Zeit auf den Wettbewerb von Kühlschiffsreedereien, der sich nicht auf die Gegenrichtung zu ihren Bananenausfuhrverkehren beschränkt; die Reedereien bemühen sich vielmehr auch um zusätzliche, nicht-traditionelle Ausfuhrladung. Besonders spürbar wird diese Konkurrenz in den Relationen von den Vereinigten Staaten nach Zentralamerika und Westindien, in denen allerdings teilweise sehr viel mehr Ladung verfügbar ist.<sup>59</sup> Die Frachtraten schwankten jedoch erheblich. Im Verkehr innerhalb der karibischen Region werden mehr Umladehäfen (hubs) eingerichtet, teilweise anstelle der bisher benutzten Häfen in Florida.

Nach dem politischen Wandel in *Südafrika* und der Aufhebung der Handelsbeschränkungen sowie Zollessenkungen stabilisierte sich die 1993 noch sehr ungünstige Lage der Liniendienste. In den nordgehenden Verkehr, z.B. den Fruchttransport nach Europa, drangen allerdings ebenfalls Kühlschiffe ein, für die auf anderen Märkten nicht ausreichend Ladung vorhanden war. Der Verkehr mit den *westafrikanischen Ländern* stand unter anderem im Zeichen der Abwertung des CFA-Franc, die den Import der Region einschränkte. In verschiedenen afrikanischen Linienvverbindungen, vor allem mit dem Fernen Osten, wurde das Angebot ähnlich wie in anderen Fahrtgebieten durch Slotcharters sowie „transshipment“ und Feederdienste umstrukturiert.<sup>60</sup>

Der Verkehr zwischen *Europa und Australien* war seit mehreren Jahren von sinkendem Ladungsaufkommen und scharfer Konkurrenz der Umladeverkehre via Singapur und Hongkong betroffen. Hier zeichnete sich 1994 in der Südrichtung ein Umschwung ab. Nordgehend herrschte nach wie vor starker Ratendruck; so fielen z.B. die wichtigen Woll-Raten.<sup>61</sup> Auf den transpazifischen Verkehrsrouten zwischen den Vereinigten Staaten und Australien/Neuseeland/Ozeanien war hingegen infolge der konjunkturellen Expansion in Nordamerika, aber auch infolge verbesserter Exportfähigkeit Neuseelands nordgehend mehr Ladung zu befördern. Wie in Westindien und in Südafrika kam es aber — hier beim Transport des für die Linien wichtigen

Fleisches — zu heftigen Auseinandersetzungen mit Reedereien, die mit Vollkühlschiffen keine eigentlichen Liniendienste anboten. Die Konferenz setzte den auf Boxraten basierenden Tarif deshalb außer Kraft (Longley 1994). Insgesamt kam es zu Erlöseinbrüchen bei den Linien.

## 2. Schwerpunkt Ostasien

Hohe Zuwachsraten weist weiterhin der Linienverkehr im süd- und ostasiatischen Raum auf. Dort lassen sowohl dessen Ziel/Quellverkehr als auch dessen Umladung über die Häfen Singapur und Hongkong von den bzw. auf die Hauptlinien zwischen Europa und Asien die Ladungsmengen anschwellen. Das innerasiatische Aufkommen nimmt vor allem unter dem Einfluß der „outsourcing“-Strategien japanischer Industrien im Rahmen einer neuen Arbeitsteilung in Südost- und Ostasien rasch zu.<sup>62</sup> Der Kreis der erfaßten Länder weitet sich aus und schließt nunmehr als „newcomer“ Vietnam ein. Singapur dient zunehmend, z.B. der chinesischen COSCO, auch als zentraler „transshipment hub“ für die Verkehre zwischen Europa und der VR China. Da die Mitnahme beispielsweise von Australien- oder Südpazifikladung in erster Linie den Auslastungslücken auf den Schiffen der Ostasienfahrt zuzuschreiben war und niedrige Frachtraten ein wesentliches Instrument der Akquisition waren, kann sich der Anreiz für solche Umladeverkehre verringern, wenn das Kapazitätsangebot und die Nachfrage auf den Hauptlinien einander dauerhaft besser als früher entsprechen sollten.

In *Westeuropa* erfaßte die Konjunkturbelebung auch den innereuropäischen Seeverkehr, der als Linienvverkehr — soweit nicht Zubringer oder Verteiler der überseeischen Containerfahrt — vorwiegend von Fährdiensten betrieben wird. Auf der einen Seite waren die Dienste zwischen nordkontinentalen Häfen und Häfen im Baltikum weiter von Verzögerungen und hohen Transitabgaben in Polen und Weißrußland begünstigt, die zu Verkehrsverlagerungen führten. Als Folge des Krieges auf dem Balkan ging der Landtransit mit Griechenland und der Türkei entweder ganz auf den Seeweg oder auf die Verbindungen durch Italien und über die Adria über. Auf der



anderen Seite wird erwartet, daß der 1994 fertiggestellte Kanaltunnel mittel- bis langfristig beispielsweise den Seeverkehr zwischen Großbritannien und Italien beeinträchtigen könnte. Die europäischen Feederdienste hatten weiterhin steigende Tendenz; derzeit stammen etwa 45 vH aller innereuropäischen Containerbewegungen aus dem „transshipment“ von und nach überseeischen Häfen (hierzu allgemein: Containerisation International 1994a).<sup>63</sup>

Der durch die Reorganisation des Linienverkehrs — insbesondere die Einführung größerer Schiffe und die Einrichtung ausgedehnter Feedernetze — ausgelöste Strukturwandel ist nach wie vor ein wichtiges Element der containerisierten Verkehre. In Europa wird er im Zuge der Deregulierung der Landverkehrsträger voraussichtlich neue Anstöße erhalten, insbesondere wenn der Zugang zu den Eisenbahnnetzen für Dritte zu wettbewerbsfähigen Bedingungen geöffnet wird. Beispielsweise könnten die Linienreedereien intermodale Verkehre in eigener Regie oder in enger Kooperation mit leistungsfähigen privaten Anbietern von Schienenverkehren durchführen. Dies hat vor allem durch die Neuorientierung der Anbindungen der ehemaligen RGW-Länder in Osteuropa (einschließlich eines Teils Rußlands) an die überseeische Linienfahrt an Bedeutung gewonnen, da diese Länder nur teilweise mit Feederschiffen erreicht werden können, im übrigen aber auf Schiene oder Straße angewiesen sind. Bereits jetzt sind solche Zu- und Ablaufverkehre auf der Schiene entstanden, begünstigt durch den schlechten Straßenzustand, der den weiträumigen Seehafenhinterlandverkehr mit Lastkraftwagen gegenwärtig und auf absehbare Zeit behindert.<sup>64</sup> Der Ausbau der Feeder-schiffahrt, der nach wie vor eine der Triebfedern für die Nachfrage der Linien auf den Container-trampmärkten ist, setzt sich auch in Europa fort. Dabei werden sowohl die Größen der Feeder-schiffe als vor allem auch ihre Geschwindigkeit gesteigert. Sie gehen bereits erheblich über den in der Küstenschiffahrt gewohnten Rahmen hinaus.

### 3. Vor einem neuen Schub im Strukturwandel?

Die Diskussion um die Entwicklung der Containerschiffsgrößen ist im Verlauf des Jahres dadurch wieder angefacht worden, daß verschiedene Werften sich mit dem Entwerfen von Schiffen mit einer Ladefähigkeit von bis zu 8 000 TEU befassen. Dies würde eine Steigerung um bis zu drei Viertel gegenüber den derzeit größten Containerschiffen bedeuten und sehr weitreichende Konsequenzen haben.<sup>65</sup> Der bereits in den letzten Jahren zumindest in den Hauptverkehrsgebieten der Linienschiffahrt erneut in Gang gekommene Wandel könnte nachhaltig an Schubkraft gewinnen. Die Wirkungen der Einführung extrem großer Schiffe lassen sich wie folgt umreißen:

- In voraussichtlich eher begrenztem Maß würden neue „economies of scale“ bei den Schiffen realisiert werden können;
- diese würden eine ständige hohe Auslastung der Ladekapazität voraussetzen — anderenfalls käme es zu gravierenden Verlusten;
- das Streben nach einer weiteren Reduzierung der Zahl der Anlaufhäfen beispielsweise in Europa könnte sich verstärken;
- an die Häfen würden hohe Anpassungsanforderungen gestellt, vor allem was die Tragfähigkeit und Auslage der Containerbrücken und die Gestaltung der landseitigen Aufstellplätze sowie der Umschlagsanlagen für den Hinterlandverkehr betrifft;<sup>66</sup>
- bei sehr starker Größensteigerung könnte es nicht nur zur Vergrößerung von Schiffslänge und -breite, sondern wegen der höheren Baukosten relativ flacher Schiffe auch zur Vergrößerung der Seitenhöhe und des Tiefgangs kommen, mit der Folge, daß Anpassungsmaßnahmen auch bei den Seezufahrten der Häfen vorzunehmen wären oder anderenfalls die Konzentration auf die sehr geringe Zahl von Häfen mit sehr tiefem Wasser gefördert werden würde;
- die Hinterlandverbindungen der Häfen müßten ebenfalls leistungsfähiger gemacht werden, um die außerordentlich großen gebündelten Ladungsmengen in kurzer Zeit abwickeln zu

- können; hierdurch würden ebenfalls sowohl privatwirtschaftliche als auch externe Kosten in möglicherweise großem Umfang entstehen;
- der bei verringerter Hafenzahl notwendige verlängerte Transport der Container im Zu- und Ablauf zu/von den Häfen verursacht wahrscheinlich höhere Kosten als der Seetransport.

Die theoretisch errechnete Kostendegression kann nur verwirklicht werden, wenn die Schiffe ausreichend hoch ausgelastet werden können. Die Erwartung, daß dies gelingt, stützt sich unter anderem auf die Annahme, das Ladungsaufkommen werde infolge des Wirtschaftswachstums in den beteiligten Ländern kontinuierlich zunehmen; der Übergang zu größeren Schiffen soll eine laufende rationale Anpassung darstellen. Abfahrtsfrequenz und Zahl der benötigten Schiffe werden konstant gehalten (Steigerungen der Geschwindigkeit bzw. anderweitig bedingte Verkürzungen der Rundreisezeiten werden hier ausgeschlossen). Es stellt sich aber doch die Frage, ob dies auch einer optimalen Betriebsgröße entspricht, wenn nicht allein der Schiffsbetrieb, sondern zugleich auch der Hafenumschlag und der Zu- und Ablaufverkehr der um bis zu 100 vH gesteigerten Ladungsmenge sowie die Aufgaben der Containerdisposition und -logistik berücksichtigt werden.

Entscheidende Bedeutung kommt der Antwort auf die Frage zu, ob es möglich ist, die zusätzlichen Kosten des Hafenausbaus und des Aus- und Neubaus von — möglicherweise langen — Hinterlandverbindungen einschließlich dabei entstehender externer Kosten sowie die höheren Landtransportkosten aus den erwarteten Ersparnissen an Schiffskosten zu decken.<sup>67</sup> Hier bedarf es einer sorgfältigen und realistischen Prüfung, ob es zusätzlich zu einer fortschreitenden Konzentration, einer Erschwerung des Marktzutritts und damit der „contestability“ der Linienmärkte in den betroffenen Relationen und im Hinblick auf die bei einer Hafenkonzentration eintretende Verlagerung von See- auf Landwege zu Verkehrs- und gesellschaftspolitischen Kollisionen kommen könnte. Die Entscheidung darüber kann keine Angelegenheit allein der am Bau solcher Schiffe interessierten Werftindustrie sein; eine

etwaige unbedachte staatliche Förderung solcher Absichten würde einen nachhaltigen Eingriff darstellen, der über die wirtschaftlichen Bedingungen der Linienschifffahrt erheblich hinausgeht.

#### 4. Umstrittene Linienorganisation

Der Wandel in der Linienschifffahrt ist schon seit längerer Zeit erneut in Gang gekommen. Er war zunächst durch große Marktanteilsverluste der Konferenzreedereien geprägt und hat seither zu Versuchen geführt, diese durch organisatorische Maßnahmen (Konsortien, Kooperation, Kapazitätsregelungen) aufzufangen. So hat der Ausbau „strategischer Allianzen“ zwischen den Anbietern in der Linienfahrt 1994 weitere Fortschritte gemacht. Dabei verändern sich die Konstellationen zwischen den verschiedenen Reedereien fortgesetzt.<sup>68</sup> Die Konzentrationstendenzen, die vor allem in den Bemühungen der Reedereien um eine Rationalisierung des Slot-Angebots vermutet werden, und die Bestrebungen, die Rentabilität der Schiffe zu verbessern, haben zu einem offenbar tiefgreifenden Konflikt mit der Europäischen Kommission und zunehmend auch mit den Seeverladerverbänden — vor allem dem European Shippers Council — geführt. Die Kommission hat zunächst das nordatlantische „Trade Lane Agreement“ (TAA), dem Konferenz- und unabhängige Reedereien angehören, für unvereinbar mit den Bestimmungen des EWG-Vertrages erklärt. Da es die Bedingungen der EG-Verordnung 4056/86, mit der eine Kooperation in Gestalt der klassischen Konferenzen gebilligt wurde, nicht erfüllte, wurde das Abkommen im Oktober 1994 verboten. Inzwischen geht die Kommission auch gegen das „Europe-Asia Trade Agreement“ (EATA) sowie gegen die „Far Eastern Freight Conference“ vor; ferner versucht sie, das anstelle des TAA von den Reedereien vereinbarte „Trans-Atlantic Conference Agreement“ (TACA) für unzulässig zu erklären. Ein anderes Objekt der EU-Politik sind die durchgehenden See-Land-Tarife der Linienreedereien für den Haus-Haus-Containertransport, d.h. den intermodalen Verkehr unter Einschluß der Inlandstrecken von und zu den Seehäfen.

Solche Tarife sind ebenfalls als mit dem EWG-Vertrag unvereinbar verboten worden.<sup>69</sup>

Die mit diesen Maßnahmen aufgeworfene Problematik hat einen formalen und einen inhaltlichen Aspekt:

- Wer soll für eine Regelung der Linienorganisation zuständig sein und nach welchen Kriterien soll sie erfolgen?
- Bedarf die Linienfahrt aufgrund ihrer produktionstechnischen Bedingungen einer Regelung (so wie es in früheren öffentlichen Untersuchungen bejaht und von der EG in Verordnung 4056/86 akzeptiert wurde, ebenso wie in allen anderen Ländern)?

Die Kommission geht anscheinend aus eher formaljuristischen Gründen gegen die Linienreedereien vor.<sup>70</sup> Sie ist damit in Gegensatz zu der amerikanischen Schifffahrtspolitik geraten, deren bis zur Reform durch den „Shipping Act of 1984“ geltendem Vorbild sie nunmehr zu folgen scheint, ohne dessen Probleme zu beachten. Neuerdings ist aber auch ein Konflikt zu Japan und anderen asiatischen Ländern deutlich geworden. Den Seeverladern geht es offenbar um die Frachtraten, insbesondere um die „rate restoration“, die infolge zunehmender Auslastung der Kapazitäten gegenwärtig auf günstigere Voraussetzungen stößt. Es ist dazu die Ansicht geäußert worden, daß die Ära der „Selbst-Regulierung“ in der Linienfahrt zu Ende sei.<sup>71</sup>

Als wesentliche Bedingung für die Anerkennung einer Kooperation stipuliert die Verordnung 4056/86, daß sie einen Nutzen für die Verloader mit sich bringt. Vor einer wettbewerbspolitischen Einflußnahme auf die Reedereien müssen dementsprechend verschiedene Fragen geprüft werden; dazu gehören beispielsweise die folgenden:

- Wie sähe eine Ratenbildung auf den Linienmärkten bei Wegfall koordinierender Regelungen aus?
- Sind über den Konjunkturzyklus gesehen stabile Raten eine wichtige Geschäftsgrundlage im Außenhandel?
- Würde es anstelle der bisher grundsätzlich angestrebten Ratenstabilität zu einem zyklischen Schwanken im Konjunkturablauf kommen,

wie es auf den Trampmärkten üblich ist, wo außerdem die Ratenauschläge mit zunehmenden Schiffsgrößen stärker werden (infolge eines höheren Kapitalkostenanteils bei großen Schiffen)? Würde dies den Vorstellungen der Verloader entsprechen?

- Welche Bedeutung wird der Gleichbehandlung großer und kleiner Verloader über das Ausmaß hinaus, das bereits durch „service contracts“, „time/volume“-Raten und ähnliche Individualisierungen der Tarife gegeben und in den Linienverkehren der Vereinigten Staaten durch den „Shipping Act of 1984“ vorgeschrieben ist, zugemessen?
- Steht hinter der sich ändernden Haltung gegenüber der Organisation der Linienfahrt auch ein steigender Konzentrationsgrad mit entsprechend höheren Marktanteilen und -gewichten auf der Verloaderseite und ein Zerfall der Interesseneinheit unter den Verladern?

Zu fragen ist ferner, ob ein allgemeines Konferenzverbot, wie es möglicherweise von der EU-Kommission angestrebt wird, nicht eine noch weitergehende Konzentration in Gestalt von Fusionen oder Marktaustritten von Reedereien fördern würde. Es hat auch den Anschein, daß hier ein Konzept zugrunde gelegt wird, das von den Veränderungen auf den Linienmärkten nicht ausreichend Notiz nimmt und unrealistisch niedrige Marktanteile als Untergrenze für „Marktbeherrschung“ ansieht (z.B. bei der Freistellung von Konsortien). Es wäre nicht auszuschließen, daß es sich als ähnliche Quelle ineffizienter Lösungen erweisen würde wie die Politik der Ladungspräferenzen in den Entwicklungsländern, weil es eine sinnvolle und zweckmäßige Anpassung an sich ändernde wirtschaftliche und produktionstechnische Bedingungen be- oder verhindern könnte. Das gilt insbesondere für solche Vorstellungen, nach denen „unabhängigen“ Anbietern — oder auch „newcomern“ — Garantien beim Marktzutritt bzw. für das Überleben gewährt werden sollten. Hier besteht zumindest die Gefahr, daß die Anfangssubvention für einen „new entrant“ infolge unzureichender Wettbewerbsfähigkeit zu einer Dauerhilfe wird (das gleiche wäre de facto dann der Fall, wenn zwar ein solcher Anbieter wieder ausscheiden müßte,

aber die Stützung einem neuen gewährt würde). Entsprechendes gilt für den Schutz eines unabhängigen Anbieters, der auch die Form einer Präferenz, z.B. einer festgelegten Quote am Gesamtaufkommen, haben könnte.

Bisher gibt es verschiedene Unklarheiten inhaltlicher Art: Ähnlich wie früher in den Vereinigten Staaten geht es z.B. um die inhaltliche Definition „monopolistischer Preisdifferenzierungen“. Schließen diese nach Ansicht der Kommission je Richtung unterschiedliche Rateniveaus oder Einzelraten ein? Gilt das auch für unterschiedliche Raten (je tsm) zwischen unterschiedlichen Häfen u.ä.? Hier ist zu beachten, daß es keine ökonomisch zwangsläufige Regel gibt, nach der die Fixkosten der Reise<sup>72</sup> gleichmäßig auf die transportierten Güter zu verteilen sind; ebensowenig sind Einheitspreise das Ergebnis einer wettbewerblichen Preisbildung.

Was das „capacity management“<sup>73</sup> betrifft, so scheint die Kommission einer öffentlichen Kapazitätsregulierung auf lange Sicht (strukturelle Überkapazität) positiv gegenüberzustehen. Eine Anpassung des Angebots an konjunkturelle Nachfrageschwankungen lehnt sie jedoch ab, obwohl nicht auszuschließen ist, daß öffentlich geförderte Abwrackaktionen einen „circulus vitiosus“ zwischen — leichtfertigem — Schiffsneubau und im Falle eines dadurch entstandenen Angebotsüberhangs „erzwungenem“ Abwracken nach sich ziehen, weil die nachteiligen Folgen von den Investoren abgewälzt werden können.

Schließlich stellt sich auch die Frage, ob die Annahme, daß der Marktzutritt grundsätzlich mit prohibitiven Kosten verbunden ist, angesichts der Verfügbarkeit von immer mehr Tramp-Containerschiffen und Leasing-Containern wirklich realistisch ist.<sup>74</sup> Auch die Möglichkeit kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, daß die starke Ausweitung des Angebots, durch welche die Marktanteilsverluste der

Konferenzreedereien hervorgerufen wurden, letztlich als eigentliche Ursache des neuerlichen Konzentrationsprozesses anzusehen ist.

Abgesehen von derartigen inhaltlichen Unklarheiten und Problemen wirft vor allem der Versuch, die Preisbildung der Linienschifffahrt in ein juristisch vorfixiertes Regelwerk zu pressen, in ökonomischer Sicht — wie jede staatliche Intervention in diesem sensiblen Bereich — erhebliche Bedenken auf, weil damit oft die Gefahr einer Erstarrung und ständiger unnützer Reibungen mit der wirtschaftlichen Wirklichkeit verbunden ist.

Darüber hinaus ist auch zu bedenken, daß die gleichen Probleme der einseitigen und extraterritorialen Anwendung nationalen (hier: EU-) Rechts, die vor dem Inkrafttreten des „Shipping Act of 1984“ den Vereinigten Staaten oft vorgeworfen worden sind, nun von europäischer Seite verursacht werden. Dadurch werden kommerzielle Fragen auf eine öffentliche Ebene gehoben; ihre Lösung kann daher arteigene Schwierigkeiten z.B. staatlicher Kompetenzen hervorrufen, wie sie auch bei der Bekämpfung der „sub-standard“-Schifffahrt zu beobachten sind, die aufgrund traditionell bestehender flaggenstaatlicher Kompetenzen leicht zu einem Souveränitätsproblem werden.

Beharrt die Kommission auf ihrem eingeschlagenen Weg einer formaljuristisch ausgerichteten Wettbewerbspolitik, so spricht sehr viel dafür, daß juristische Auseinandersetzungen, wie sie in den Vereinigten Staaten vor allem bis 1984 üblich waren, auch in Europa zunehmen werden. Mit einer anderen Blickrichtung als im Jahre 1972, als es um die möglichen Wirkungen der UNCTAD-Politik ging, ist wiederum festzustellen, daß der Seeverkehr der Zukunft unter solchen Umständen „eher eine Sache des Juristen als des Kaufmanns sein wird“ (Böhme 1971: 198).

## VI. Seeverkehrsmärkte 1995: Hält der Aufschwung an?

Die konjunkturellen Aussichten für das Jahr 1995 sind im ganzen gesehen günstig. Dies wird sich auch auf den Außenhandel und damit die

Seefrachtenmärkte in Form weitergehender Auftriebendenzen auswirken. Es wird erwartet, daß die Produktion in den Industrieländern um

reichlich 2,5 vH expandieren wird; vor allem in Europa und den Schwellenländern sowie in einigen Entwicklungsländern wird sich die Nachfrage erhöhen (Gem et al. 1994: 408). Der Welt-handel wird mit reichlich 7 vH ungefähr in gleichem Tempo wie 1994 zunehmen. Zwar werden die Einfuhren Nordamerikas wohl nicht mehr so dynamisch ausgeweitet werden wie in diesem Jahr; doch ist ein stärkerer Anstieg der Importe der übrigen Industrieländer und der Schwellen- und Entwicklungsländer zu erwarten. Ferner wird ein weiterer Anstieg der Rohstoffpreise prognostiziert (+14 vH) (OECD 1994).

Für die Entwicklung der Frachtenmärkte im Jahre 1995 hat einerseits Bedeutung, daß auf einigen Teilmärkten, auf denen in den vergangenen Jahren noch ein spürbares Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage herrschte, eine Verlangsamung der Angebotsausweitung oder gar ein Rückgang der Kapazität inzwischen zu einer Festigung beigetragen hat. Andererseits läßt der Großtankermarkt noch immer Wirkungen eines langanhaltenden Überhangs auf die Frachtraten erkennen. Gerade in der Tankfahrt wird aber die auch für 1995 erwartete Abnahme des Flottenbestands die Basisdaten weiter in Richtung auf den Abbau des Tonnageüberhangs verschieben.

## 1. Günstige Aussichten für die Trockenfrachter

In der *Trockenladungsfahrt* wird mit einer Zunahme der verfügbaren Massenguttonnage um etwa 5 vH gerechnet (Tabelle 10). Ein wesentlicher Teil entfällt auf die Klassen der großen Bulkcarrier, die 1994 im Vordergrund der Marktentwicklung standen. Ihr Tonnagebestand wird überproportional ausgeweitet.<sup>75</sup> Das Angebot könnte aus anderen Quellen nur noch relativ eng begrenzt vergrößert werden. Theoretisch wäre äußerstenfalls eine zusätzliche Steigerung der Ende 1994 aktiven Flotte um etwa 4,5 vH erreichbar, wenn sämtliche Kombinierten Schiffe und die gesamte inaktive Bulktonnage in der Massengutfahrt eingesetzt würden. Mit einer solchen Aktivierung ist jedoch nicht zu rechnen, da einerseits wahrscheinlich ein Bodensatz Kom-

biniertes Schiffe aufgrund längerfristiger Verträge in der Tankfahrt verbleibt, andererseits Zweifel angebracht sind, in welchem Umfang die inaktiven Schiffe wegen ihres Alters und Gesamtzustands überhaupt noch einsatzfähig sind (vgl. Abschnitt II). Noch nicht abzusehen ist, ob weitere Häfen, wie vor allem die Erzhäfen in Brasilien, älteren Bulkcarriern, die als ein Gefährdungspotential angesehen werden, das Anlaufen verbieten werden. Dies könnte, sofern ein Ausweichen auf andere Teilmärkte wie z.B. die Getreidefahrt mit ihren geringeren Anforderungen an die Schiffsfestigkeit nicht in Betracht käme, einen nicht unbeträchtlichen Verlust an einsatzfähiger Tonnage bedeuten.<sup>76</sup> Unterstellt man, daß 1995 nicht mehr Kombi-Tonnage Trockenladung befördert als im Herbst 1994 und daß nur ein Teil der inaktiven Schiffe wieder in Fahrt käme, aber keine Schiffe altersbedingt ausscheiden müssen, so kann ein Zuwachs der Bulkflotte von etwa 6–7 vH als realistisch angesehen werden. Das Angebot an sonstigen Trockenfrachtern — einschließlich Container- und Roll-on/Roll-off-Schiffen sowie einiger hier nicht relevanter Typen — wird wahrscheinlich um weitere 3 vH zunehmen; dabei dürfte „general cargo“-Tonnage weiterhin schrumpfen.<sup>77</sup>

Das Ladungsangebot in der Trockenladungsfahrt, insbesondere der Massengutfahrt, wird 1995 unter dem Einfluß des fortgesetzten Kon-

Tabelle 10 – Welthandelsflotte nach Schiffstypen 1992–1996 (Mill. t dw)<sup>a</sup>

	1992	1993	1994	1995 <sup>b</sup>	1996
Welthandelsflotte					
insgesamt	642,9	652,4	661,9	667,7	677,0
Tanker <sup>c</sup>	255,5	260,5	265,4	261,9	255,0
Kombinierte Schiffe <sup>d</sup>	30,7	31,2	28,8	26,0	23,0
Massengutschiffe <sup>c</sup>	215,9	216,6	220,8	228,8	240,0
Anderer Schiffe <sup>e</sup>	140,8	144,1	146,9	151,0	156,0
Containerschiffe <sup>f</sup>	1,734	1,875	2,042	2,250 <sup>b</sup>	.
Roll-on/Roll-off-Schiffe <sup>g</sup>	0,339	0,346	0,343	.	.

<sup>a</sup>Jeweils am 1. Januar – <sup>b</sup>Geschätzt. – <sup>c</sup>Fahrzeuge über 10 000 t dw. – <sup>d</sup>OBO- und Erz/Öl-Schiffe, jeweils über 10 000 t dw. – <sup>e</sup>Fahrzeuge mit jeweils mehr als 1 000 BRT/BRZ. – <sup>f</sup>Vollcontainerschiffe ab 300 BRT; in Mill. TEU. – <sup>g</sup>Ab 300 BRT; in Mill. TEU.

Quelle: Fearnleys (1994, 1995), ISL (b).

junkturaufschwungs voraussichtlich weiter zunehmen. Bei weiter steigender Stahlerzeugung wird mehr Erz und Kokskohle zu befördern sein. Die Kraftwerke in den meisten Ländern werden ebenfalls mehr Kesselkohle beziehen. Der 1994 expansive Effekt des Wiederaufbaus der Lagerbestände wird sich allerdings eher abschwächen. Da der zusätzliche Rohstoffbedarf Ostasiens zu einem großen Teil in Australien gedeckt wird, dürfte die Transportleistung — anders als in 1994 — kaum ausgeweitet werden.<sup>78</sup> Der Getreidehandel wird das Vorjahresvolumen voraussichtlich nur wenig überschreiten. Für das Wirtschaftsjahr 1994/95 ist eine Stagnation prognostiziert worden (Tabelle 11). In den Lieferländern der südlichen Halbkugel, deren Ausfuhren die Marktlage jeweils im ersten Halbjahr stark beeinflussen, wird eine sehr unterschiedliche Entwicklung mit einer Abnahme um insgesamt mehr als ein Viertel erwartet (Argentinien: +17 vH, Australien: -57 vH; Südafrika: +2,5 vH). Der Ausfall dürfte durch Lieferungen aus Nordamerika ausgeglichen werden, kann aber mit einer Abnahme der Transportdistanzen verbunden sein.<sup>79</sup> Unter Einschluß der Ölsaaten wird der Zuwachs auf etwa 2,7 vH geschätzt. Die Nachfrage nach „handy size“-Tonnage und Zwischendeckschiffen wird durch die Verbreiterung der Ladungsstruktur im Konjunkturaufschwung gestützt und vergrößert werden.<sup>80</sup> Allerdings wird erwartet, daß die VR China weiterhin wesentlich geringere Stahlmengen importieren wird.

Tabelle 11 – Welthandel mit Getreide und Ölsaaten 1992–1995 (Mill. t)

	1992/93	1993/94	1994/95 <sup>a</sup>	Veränderung vH <sup>b</sup>
Welthandel insgesamt	296,6	281,2	288,7	2,7
Weizen	112,5	99,5	96,9	-2,6
Coarse Grains	90,0	84,6	89,4	5,7
Reis <sup>c</sup>	14,8	16,0	14,7	1,9 <sup>d</sup>
Ölsaaten <sup>e</sup>	79,3	81,1	87,7	8,2

<sup>a</sup>Schätzung vom 12. Januar 1995. – <sup>b</sup>Jeweils 1994/95 gegenüber 1993/94. – <sup>c</sup>Jeweils Kalenderjahre (z.B. statt 1992/93: 1993). – <sup>d</sup>1995 gegenüber 1994. – <sup>e</sup>Sojabohnen und -schrot, Baumwollsaat, Erdnüsse, Sonnenblumensaat, Rapssaat, Kopra, Palmkerne.

Quelle: Berechnet aus USDA (1995a, 1995b).

Das Interesse der Verlager an der längerfristigen Tonnageaufnahme wird unter den erwarteten Markttendenzen voraussichtlich anhalten. Mit Rücksicht auf die zu erwartende Dauer des Aufschwungs dürfte der bisher geringe Anteil von Zeitcharterabschlüssen mit mehr als 12 Monaten Laufzeit aber kaum nachhaltig zunehmen.

Die Frachtenmärkte der Trockenladungsfahrt werden im Durchschnitt des Jahres 1995 im Vergleich zu 1994 wahrscheinlich fest bleiben. Der Zugang von Neubauten bzw. die möglichen Kapazitätsreserven sind insgesamt gesehen vorerst noch nicht so groß, daß ein tendenzieller Rückschwung der Raten erwartet werden muß, selbst wenn bei anhaltend schlechter Verfassung der Tankmärkte ein begrenztes Eindringen weiterer Kombinierteschiffe nicht auszuschließen ist. Angesichts der ohnehin überdurchschnittlichen Ausweitung der Großschiff-tonnage — dabei hängt die Realisierung der unterstellten Abwrackquote unter anderem davon ab, daß nicht alte Schiffe länger als angenommen in Fahrt gehalten werden, solange sich Ertragschancen bieten — dürften die in den letzten Monaten 1994 in diesem Sektor besonders stark gestiegenen Frachtraten am ehesten wieder unter einen gewissen Angebotsdruck kommen können. Der 1994 unvermittelt einsetzende und relativ steile Anstieg deutet darauf hin, daß unter den gegenwärtig gegebenen Bedingungen schon geringe Angebotsveränderungen kräftige Auswirkungen auf die Raten tendenzen haben. Jedoch dürfte dies eher in der zweiten Jahreshälfte der Fall sein können. Die Teilmärkte der kleineren Schiffe lassen eine anhaltende Festigkeit erwarten, zumal deren Bestand nur wenig wächst und mobilisierbare Kapazitätsreserven faktisch nicht vorhanden sind.<sup>81</sup> Das gilt vor allem für die schrumpfende Flotte der Mehrdeckschiffe. Das starke Ratengefälle zwischen Atlantik und Pazifik dürfte sich verringern, da im pazifischen Raum mehr Ladung zur Verfügung steht.

Mit marktinduzierten Anlässen, Schiffe aufzulegen oder auf Wartepositionen zu halten, ist kaum zu rechnen. Solche Entscheidungen werden eher von möglichen Einsatzbeschränkungen durch administrative Maßnahmen ausgelöst werden, wenn alternative Beschäftigung nur schwer

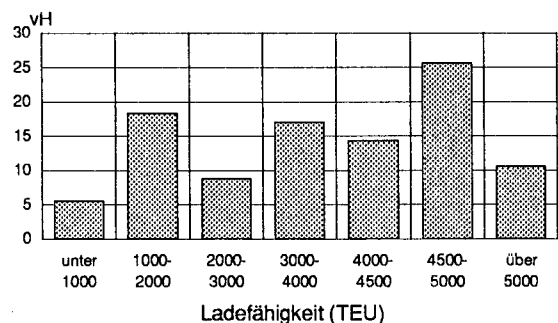
zu finden ist, ein Verkauf zum Abbruch aber noch vermieden werden soll.

Die Märkte der *Tramp-Containerschiffe* werden voraussichtlich einem weiteren starken Zugang von Transportkapazität ausgesetzt sein (Schaubild 8).<sup>82</sup> Das Angebot hat sich aber in den letzten beiden Monaten des Jahres 1994 trotz Ablieferung weiterer Neubauten erneut verknappt. So werden besonders die neuen großen Schiffe von 2 500 TEU und mehr bis weit in 1995 hinein aus dem Markt genommen; sie werden daher bis auf weiteres kaum angeboten. Der fortgesetzte Anstieg des Welthandels dürfte zudem bei den Linienbetreibern zusätzlichen Bedarf an Stellplätzen auf den Schiffen hervorrufen, der allein durch Neubauten dieser Reedereien nicht gedeckt werden wird und den Rückgriff auf den Chartermarkt erfordert. Der vorerst noch weitergehende Umstrukturierungsprozeß in der Linienschifffahrt hält überdies noch einen beträchtlichen Bedarf aufrecht. Die schon 1993 und 1994 beobachteten, vom Kapazitätswachstum bestimmten Ratentendenzen für die *Tramp-Containerschiffe* werden sich kaum wesentlich verändern. Innerhalb der einzelnen Größenklassen kann es zu einer Auffächerung der Raten kommen; so sind überdurchschnittliche Erlöse für schnelle Schiffe wahrscheinlich. Auf längere Sicht muß damit gerechnet werden, daß der große Umfang der in Bau gegebenen Containertonnage zunehmend auf die Märkte drücken wird; dies dürfte jedoch erst 1996 der Fall sein.

Die Marktaussichten für die *Kühlschifffahrt* dürften sich im Jahre 1995 verbessern, nachdem sich im Verlauf des zweiten Halbjahres 1994 bereits Anzeichen einer Erholung gezeigt hatten (dazu Fairplay 1994c: 28). Die Ladekapazität der Flotte wird sich weiterhin verringern; der Auftragsbestand an Kühlschiffsneubauten ist sehr gering und wird voraussichtlich von den Abwrackungen übertroffen.<sup>83</sup> Die EU hat sich im Laufe des Jahres 1994 zu einer Aufstockung des Einfuhrkontingents für Dollarbananen bereitgefunden; die europäischen Lagervorräte bei Äpfeln wurden abgebaut. Allerdings hat die EU-Kommission bereits neue Importrestriktionen für Obst und möglicherweise unter dem Druck der

Mittelmeerländer auch für Zitrusfrüchte angekündigt. Neue Beschäftigungschancen für Kühltonnage zeichnen sich gegenwärtig dadurch ab, daß Japan unter dem Einfluß von Mißernten die Einfuhrbeschränkungen für Reis gelockert hat und seit 1993 bereits erhebliche Mengen vorwiegend aus Thailand, den Vereinigten Staaten und Australien importiert wurden (Lloyd's Ship Manager 1993/94: 39). Unter der Voraussetzung, daß die Protektion in Japan dauerhaft aufgehoben wird, könnte sich ein umfangreicher neuer Markt entwickeln. Auf längere Sicht werden — beispielsweise aufgrund der GATT/WTO-Regeln, der Gründung der NAFTA und vor allem infolge des anhaltenden Wirtschaftswachstums in den ost- und südostasiatischen Ländern — auch bei den traditionellen Ladungsarten Entwicklungschancen für die Kühlschifffahrt erwartet. So werden vermehrt Früchte (Äpfel, Kiwi, Bananen) nach der VR China und Japan befördert. Neben die Vereinigten Staaten, Neuseeland und Australien treten auch ostasiatische Ursprungsländer. Die VR China beschäftigt Kühltonnage außerdem beim Export unter anderem von Erdnüssen — die zuvor von Linienschiffen befördert wurden — sowie von Knoblauch vornehmlich nach Europa und Brasilien. Auf längere Sicht wird auch für Südafrika eine erhebliche Ausweitung der Fruchtausfuhren prognostiziert, wobei vor allem für tropische Früchte hohe Zuwachsraten erwartet werden (A/S Klaveness 1994b: 3).

Schaubild 8 – Struktur der Containerschiffsaufträge Ende 1994 (Anteile in vH des Gesamtbestands)



Quelle: Fairplay Newbuildings (1995).

## 2. Hohe Angebotselastizität dämpft Anstieg der Tankraten

In der *Tankschifffahrt* wird mit einer weiteren Schrumpfung der vorhandenen Flotte um rund 2,6 vH gerechnet (Tabelle 10). Bei anhaltend niedrigem Ratenniveau könnte die Abwrackrate, die diesen Schätzungen unterliegt, wohl auch noch überschritten werden.<sup>84</sup> Angesichts fester Raten tendenzen für die Trockenladungsfahrt wird nicht erwartet, daß die derzeit vorhandenen Kapazitätsreserven der Kombinierten Schiffe in nennenswertem Umfang durch einen Wechsel in die Tankfahrt aktiviert werden. Der nicht unerhebliche Bestand an „inaktiven“ Tankern wäre allerdings auch kurzfristig mobilisierbar, wenn die Charterer bereit sind, alte Tonnage zu beschäftigen, und könnte Aufwärtstendenzen der Raten verhindern oder zumindest verlangsamen. Ob für den Fall, daß ältere Kombinierte Schiffe, die derzeit in der Trockenladungsfahrt eingesetzt sind, durch Anlaufverbote betroffen werden, mit einer Rückkehr solcher Tonnage auf die Tankmärkte zu rechnen wäre, läßt sich derzeit kaum übersehen, zumal diese Schiffe auch in der Tankfahrt auf die Vereinigten Staaten kaum noch Einsatzchancen hätten. Immerhin müssen sie als eine latente Möglichkeit der Angebotsvergrößerung auf anderen Routen gelten. Die Erfahrungen von 1994 deuten darauf hin, daß VLCC verstärkt auf den Teilmärkten der „million barrel“-Tanker konkurrieren werden. Eine derart steigende Interdependenz dieser Marktsegmente wird den bei den Großschiffen noch herrschenden Angebotsdruck auf die kleinen Schiffe übertragen.

Die Nachfrage nach Tanktonnage wird von einer fortdauernden leichten Zunahme des Mineralölverbrauchs bestimmt, die auch den seewärtigen Transport belebt. Nachdem die Anstöße aus den Vereinigten Staaten, die auf die im Zusammenhang mit der Umsetzung des OPA'90 stehenden Maßnahmen der US Coast Guard zurückzuführen waren, mit dem Erreichen des COFR-Termins verklungen sind und dem gegenwärtigen Anschein nach eine ausreichende Tonnage die erforderlichen Zertifikate erhalten hat, muß jedoch mit einer Dämpfung der bis dahin beobachteten Aufwärtstendenzen gerechnet wer-

den, zumal diese auch durch die saisonale Nachfragebelebung verstärkt worden waren. Die Wirkung der erwarteten geringfügigen Mengenzunahme auf die Beschäftigung der Tanker wird überdies abgeschwächt. Denn auf die regionale Verteilung der Rohölbezüge wird sich voraussichtlich die Absicht der OPEC-Länder auswirken, die Ölproduktion nicht zu erhöhen; dementsprechend könnten sich wie schon 1994 eine weitere Verlagerung auf andere Förderländer und eine damit einhergehende Verkürzung der zurückzulegenden Reisedistanzen ergeben. Die Abnahme der Transportleistungen würde vor allem zu Lasten der Großtanker gehen.<sup>85</sup>

Die OPEC-Länder bemühen sich gegenwärtig, die Rohölpreise anzuheben; dies könnte Anlaß für vorgezogene Ölkäufe zum alten Preis (sei es von OPEC-Ländern oder anderen Lieferanten) sein und damit auch die Tankernachfrage steigern. Ein Erfolg ist jedoch zur Zeit nicht zu erkennen. Darüber hinaus ist ungewiß, ob — wie teilweise erwartet — dem Irak die Wiederaufnahme seiner Ausfuhren gestattet wird. Dies könnte zu Lasten anderer Golfländer gehen und die erforderliche Transportleistung der Tankerflotte dadurch verringern, daß ein Teil des Öls durch die Leitungen zum türkischen Mittelmeerehafen Ceyhan befördert würde.

Was die Frachtratenbildung in der Tankfahrt betrifft, so sind die Bedingungen für eine Erholung zwar günstiger geworden. Das Tonnageangebot dämpft die Aussichten für einen stärkeren und nachhaltigeren Anstieg der Raten aber nach wie vor. Dabei ist zu bedenken, daß die festeren Tendenzen im zweiten Halbjahr 1994 auch durch die in den Worldscale-Basissätzen noch nicht berücksichtigte fortgesetzte Erhöhung der Preise für Bunkeröl bedingt war. Erst die Korrektur der Worldscale zum 1. Januar 1995 hat diese zumindest teilweise in die Basisraten integriert.<sup>86</sup>

Das Verhältnis von Angebot an und Nachfrage nach VLCC wird sich trotz der weiter eher schwachen Nachfrage seitens der Befrachter grundsätzlich zugunsten der Reeder verändern, aber vorerst keinen Anlaß für einen anhaltenden Ratenanstieg geben. Voraussichtlich werden die Raten für diese Klasse nach dem Ende des Winters erneut zurückfallen. Die Flexibilität des Ein-



satzes der VLCC kann allerdings durch Kombination von zwei Ladungspartien auch regional gesteigert werden, so daß ein Wettbewerb mit den „million barrel“-Tanker auf den für diese typischen Routen möglich bleibt.

Da bei den Schiffen von etwa 100 000–150 000 t dw der Tonnagebestand ebenfalls abnehmen bzw. (bei den Aframax-Schiffen um 80 000 t dw) stagnieren wird, werden sie ihre in den letzten Jahren beherrschende Marktstellung voraussichtlich auch 1995 beibehalten können. Die Verlagerung der Ölnachfrage auf nahegelegene, nicht zur OPEC gehörende Lieferländer stützt ihre Marktstellung ebenfalls. Leichte Ratensteigerungen erscheinen möglich; dabei ist jedoch die Veränderung der Worldscale-Inhalte ebenso wie der Wettbewerb der VLCC zu beachten.

Die Marktstellung der kleineren „handy size“-Tanker wird ebenfalls durch die mäßige Ausweitung des Flottenbestandes begünstigt. Da die Nachfrage infolge der regionalen Ausdehnung der Verbrauchsgebiete mit vorerst noch jeweils relativ geringen Transportmengen rege bleiben dürfte, kann ebenfalls mit einer stabilen Raten tendenz gerechnet werden. Für alle Größenklassen der Rohöltanker wird Ratenstabilität aber bedeuten, daß das relativ niedrige Niveau von 1994 bestimmend bleibt.

Ob die amerikanischen Maßnahmen zur Durchsetzung des OPA'90 zu einer großräumigen Ratendifferenzierung führen werden, läßt sich kaum übersehen. Es hat den Anschein, daß die befürchtete Gefahr von Kapazitätsengpässen im Verkehr mit den Vereinigten Staaten, die auf die verlangten „Certificates of Financial Responsibility“ zurückgeführt wurde, dadurch weitgehend beseitigt ist, daß gegenwärtig Zertifikate für annähernd 60 Mill. t dw erteilt worden sind.<sup>87</sup> Deshalb ist es wenig wahrscheinlich, daß das Ratenniveau in diesen Relationen infolge spezifisch verursachter Knappheit wieder steigen wird, nachdem es von den vor dem 28. Dezember 1994 erreichten Spitzenwerten wieder gefallen ist. Die Prämien, die für die Deckung der bei Ölunfällen drohenden hohen Risiken erforderlich sind, werden jedoch in einer gegenwärtig noch unbestimmten Höhe als zusätzlicher Faktor in die Raten eingehen; es spricht wenig dafür, daß

die Reeder diese Kosten ganz oder zu einem erheblichen Teil selbst tragen werden. Der Anstieg wird sich allerdings auf wenige Worldscale-Punkte beschränken.

In der Produktentankfahrt dürften die Raten bei einer Ausweitung des Tonnagebestands um etwa 3,5 vH (brutto)<sup>88</sup> und steigender Nachfrage nach Transportleistungen unter Berücksichtigung der üblichen Saisonschwankungen im Jahresdurchschnitt gegenüber 1994 nicht nachgeben.

Der Seetransport von *Flüssiggas* dürfte ebenfalls weiter zunehmen. Bei geringem Zugang neuer Schiffe werden sich die Raten auf den Chartermärkten für Gastanker daher weiter festigen können. Mit einer erheblichen Zunahme des LNG-Exports ist nach der Unterzeichnung eines entsprechenden Liefervertrags mit Japan, der eine Laufzeit von 20 Jahren haben soll, in Malaysia zu rechnen.<sup>89</sup> Die Verschiffungen sollen nach der Inbetriebnahme eines neuen Förderfeldes im Lauf des Jahres 1995 beginnen (Lloyd's List 1994g). In kräftigem Aufwind befinden sich die LNG-Einfuhren Südkoreas; dafür wurde mit dem Aufbau einer eigenen Flotte von Gastankern begonnen, von denen der zweite Neubau im September 1994 in Fahrt kam (Lloyd's List 1994e).

### 3. Steigendes Ladungsaufkommen in der Linienfahrt

Die in der Linienschiffahrt eingesetzten Kapazitäten werden 1995 durch den Zugang zahlreicher Schiffsneubauten bei wiederum geringer Abwrackrate erneut ausgeweitet werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet die Zunahme der auf dem Trampmarkt verfügbaren Containerschiffe. Bereits laufende Veränderungen der Linienstrukturen können dadurch beschleunigt werden und einen Teil der zusätzlichen Tonnage absorbieren.

Die anhaltende kräftige Expansion des Welt Handels wird sich in einer weiteren Zunahme des Ladungsaufkommens bei den Linienreedereien niederschlagen. Damit kann die Auslastung vermutlich noch erhöht werden. Die Ausweitung der Nachfrage nach Transportkapazitäten wird

im wesentlichen dem für 1994 beobachteten Muster folgen. Nach wie vor stehen die „trunk routes“ zwischen den drei industriellen Kernregionen — Vereinigte Staaten, Europa, Ost- und Südostasien — im Vordergrund. Die Liniendienste von und nach Europa werden voraussichtlich von der rascheren konjunkturellen Expansion in dieser Region besonders begünstigt sein. Auch in den Verbindungen mit Lateinamerika wird nochmals mehr Ladung anfallen. Eine Ausnahme dürfte der Verkehr mit Mexiko sein, der nach kräftigem Anstieg in den Vorjahren 1995 wohl von den Ende 1994 zutagegetretenen wirtschaftlichen Problemen betroffen sein wird.

Mit einem begrenzten Ratenanstieg ist insbesondere auf den gut ausgelasteten Haupttrouten zu rechnen. Beispielsweise sind für den Nordpazifik Erhöhungen der Tarifraten auch in westgehender Richtung bereits angekündigt worden. Die Kontraktraten dürften vielfach schon angehoben worden sein. Dagegen geht in der Lateinamerikafahrt, vor allem der Südamerikafahrt, die Neugestaltung der Dienste unter dem anhaltenden Druck des scharfen Wettbewerbs bei stark gefallen Raten noch weiter, obwohl das Ladungsaufkommen in diesen Relationen anhaltend kräftig zunimmt. Im Verkehr zwischen Nordamerika und Ozeanien dürfte der „Ratenkrieg“ zwischen Liniendiensten und Kühlschiffen andauern, nachdem der Operator Cool Carriers angekündigt hat, seine in den letzten Monaten unterbrochenen Angebote 1995 wieder aufnehmen zu wollen. Ungewiß bleibt, ob und inwieweit die Eingriffe der EU-Kommission die bei steigender Auslastung möglichen Ratenerhöhungen verhindern werden, obwohl gerade bei mehr Wettbewerb — ähnlich wie auf den Trampmärkten — solche Erhöhungen im Konjunkturverlauf zu erwarten wären.

Die Umgestaltung der angebotenen Liniendienste wird sich 1995 fortsetzen. Die größte Bedeutung hat das Vordringen der „global players“, die bisher hauptsächlich die „trunk routes“ bedienen, in die Nord-Süd-Verkehre zwischen Europa bzw. Nordamerika und Südamerika, Afrika und Australien/Ozeanien. Nachdem die südostasiatischen Häfen bereits zu Umladepunkten ausgebaut wurden, soll nach karibischen Häfen wie Kingston (Jamaika) nunmehr

Cristobal (Panama) die Aufgaben eines „hub port“ für die Umladung von und nach Häfen an der amerikanischen Westküste wahrnehmen. Außerdem ist zu erwarten, daß die Häfen der VR China künftig verstärkt direkt bedient werden, so z.B. von den Nordpazifik-Linien.

Die Linienschiffahrt ist vom nahezu vollständigen Ausfall des Hafens Kobe infolge des Erdbebens in Japan im Januar 1995 stark betroffen und zu wahrscheinlich langdauernden UmDispositionen im Japan-Verkehr gezwungen, bei denen es unter Umständen zur Umladung auf kleinere Schiffe über Häfen außerhalb Japans kommen könnte.<sup>90</sup> In welchem Maß das Ladungsaufkommen der Linienfahrt von und nach Japan berührt sein wird, läßt sich derzeit nicht übersehen. Auch die übrigen Seeverkehrsmärkte werden in möglicherweise nicht unerheblichem Umfang von den Auswirkungen dieses Erdbebens berührt werden. Für die Trampfahrt wird erwartet, daß von dem Wiederaufbau der zerstörten Gebäude und Anlagen eine starke zusätzliche Nachfrage nach Zement, Stahl und anderen Baumaterialien ausgehen wird (Brewer 1995). Dazu werden voraussichtlich mehr „handy size“-Bulkcarrier mit eigenem Ladegeschrir benötigt werden, weil die Hafenanlagen im Erdbebengebiet keine funktionsfähigen Umschlagsanlagen besitzen, die größeren Kaianlagen vielfach stark beschädigt sind und möglicherweise auch tiefgehende Schiffe nicht abgefertigt werden können. Diese zusätzliche Tonnagenachfrage könnte durch einen erhöhten Bedarf an Bulkfrachtern für die Rohstoffzufuhren für die Stahlindustrie ergänzt werden, wenn deren Produktion gesteigert werden muß.

#### 4. Tonnageangebot behält Schlüsselrolle

Die Analysen der Seeverkehrsmärkte haben auf einer Reihe von Märkten, so insbesondere in der *Tankfahrt*, aber auch bei den großen *Bulkcarrier*n, eine gesteigerte Reagibilität der Frachtraten erkennen lassen. Diese reagieren gegenwärtig kurzfristig und stark auf Veränderungen der Nachfrage nach Transportleistungen. Der rasche Anstieg der Raten für Bulkcarrier läßt dies am

deutlichsten erkennen; doch signalisieren auch die Tankraten — auch wenn sie auf einem niedrigen Niveau, aber immerhin oberhalb der Auf-lageschwelle verharren — eine langsame Verringerung der jahrelang kennzeichnenden sehr hohen Angebotselastizität. Die darin liegende Annäherung an ein Marktgleichgewicht mit über den Konjunkturzyklus gesehen kostendeckenden Raten hängt in erheblichem Umfang davon ab, daß zumindest ein Teil des Angebotsüberhangs beseitigt wird.

Beispiel für eine funktionierende Anpassung ist, wie oben gezeigt, die *Kühlschiffahrt*; sie war bereits auf kurze Sicht erfolgreich. Der Bereich der *VLCC/ULCC* ist dagegen trotz der leichten Verbesserung ein schlechtes Beispiel, weil trotz der langdauernden Probleme die Kapazitäten nicht konsequent verringert worden sind. Vielmehr wurde die Flotte, ausgehend von unrichtigen Erwartungen bezüglich der Nachfrage, bereits verfrüht wieder ausgebaut. Eine Aussicht auf dauerhafte und zunehmende Festigung ohne

extreme Ratenschwankungen nach unten hängt deshalb von einer „vorsichtigen“ künftigen Baupolitik der Tankreeder ab. In diesem Zusammenhang sind auch die Ergebnisse einer kürzlich veröffentlichten Studie des Japan Maritime Research Institute zu beachten, nach denen schon gegenwärtig die Neubaukapazität der Werften für VLCC weltweit etwa doppelt so groß wie der laufende Bedarf ist (Seatrade Week Newsfront 1995b). Wenn die Erfordernisse einer rentabilitätsorientierten Investitions- und Betriebspolitik von den Reedereien nicht ausreichend berücksichtigt werden, kann es angesichts dieses Überhangs an Werftkapazität zu neuen Investitionen in Tanktonnage kommen, die kaum durch sinnvolle technisch-ökonomische Innovationen gerechtfertigt werden können, so daß selbst Neubauten zu „Meilensteinen“ eines nur vermuteten Fortschritts werden. Die bereits eingetretene und auch für 1995 erwartete konjunkturelle Belebung sollte daher nicht zu voreiligen und teilweise illusionären Schlußfolgerungen verleiten.

## Endnoten

- 1 Die Sicherung der ungehinderten kommerziellen Schifffahrt in den nationaler Jurisdiktion unterliegenden Gewässern ebenso wie auf der Hohen See ist der Inhalt der klassischen „Freiheit der Meere“ (sie umfaßt außerdem die drei Freiheiten der Fischerei, der Verlegung von Seekabeln und des Überflugs). Behinderungen handelspolitischer Art, wie Ladungspräferenzen u.ä., sind nicht Gegenstand dieser seerechtlichen Behandlung (Böhme 1978: 35 ff., Colombos 1959).
- 2 Außer der traditionellen „innocent passage“ von Handelsschiffen durch die Küstengewässer eines Staates wurde der Begriff der freien Durchfahrt durch Archipelstaaten (sea lanes passage) geschaffen, das ebenfalls einen unbehinderten Verkehr sichern soll (United Nations 1983, Prewo et al. 1982: 83 ff., Böhme 1982). Zu weiteren Rechten, insbesondere Eingriffsmöglichkeiten bei Sicherheitsproblemen und Unfällen, vgl. Böhme (1994: 31).
- 3 Eine ausführlichere Analyse der Sicherheitsproblematik, der Unfälle, bisheriger Lösungsansätze und von Möglichkeiten für eine stärkere Nutzung ökonomischer Instrumente zur Ursachenbekämpfung enthält Böhme und Sicheltschmidt (1995).
- 4 Dem Untergang des Fährschiffs „Estonia“ am 28. September 1994 folgte bereits am 30. November der durch Feuer verursachte Totalverlust des Fahrgastschiffs „Achille Lauro“, dem allerdings nur wenige Personen zum Opfer fielen.
- 5 So sprach sich eine Konferenz afrikanischer Staaten für eine weitere Protektion aus; in Indien geht es um die Fortführung der Ladungspräferenzen zugunsten indischer Reedereien (Indian Shipping 1994: 3–4). In den Vereinigten Staaten gab es Auseinandersetzungen um den Plan, neue Subventionen an die Linienschifffahrt mit Hilfe einer „tonnage-tax“ auf die seewärtigen Einfuhren der Vereinigten Staaten an Bord fremder Schiffe zu finanzieren (vgl. u.a. Containerisation International 1994e: 11).
- 6 Nach Angaben von Clarkson Research, London, wurden bis Ende November 1994: 31 VLCC und 4 Kombinierte Schiffe mit 7,1 Mill. t dw zum Abwracken verkauft, die höchste Zahl seit 1985, dem Höhepunkt der Verschrottungswelle in der ersten Hälfte der achtziger Jahre. Die Preise stiegen bis auf 7 Mill. US\$/Schiff bzw. 185 US\$/t Leergewicht (Cochran 1994). Der erzielbare Verkaufspreis ist damit erheblich höher als 1985.
- 7 Bezahlt wurden beispielsweise für 15 000-t-dw-Mehrdeckschiffe 1,3 Mill. US\$, für Bulkcarrier von 70 000 t dw rund 2,2 Mill. US\$ und für „cape size“-Schiffe rund 3,5 Mill. US\$ (Lloyd's Shipping Economist 1995b).
- 8 Nachdem Australien ältere Bulkcarrier vom Anlaufen seiner Erzhäfen ausgeschlossen hatte und diese Schiffe unter anderem in die Verkehre auf Häfen in Südamerika abgedrängt wurden, ereignete sich am 11. November 1994 im größten Erzhafen Brasiliens, Ponta da Madeira, ein folgenschwerer Unfall, als der OBO-Carrier „Trade Daring“ (145 053 t dw, Baujahr 1972) während der Beladung durchbrach und sich mit etwa 80 000 t Ladung am Kai auf Grund setzte. Dadurch wurden die Eisenerzausfuhren des größten brasilianischen Minengebiets, Carajas, bis in die 2. Dezemberhälfte weitgehend lahmgelegt (Lloyd's List 1994b, 1994i; Grey 1994; Svensk Sjöfarts Tidning 1994b). Bereits im Frühjahr 1994 waren zwei Großbulkcarrier mit ihrer Ladung vor Brasilien versenkt worden, weil die Gefahr bestand, daß die Zufahrt zu einem Nothafen gesperrt würde und ein Verschleppen der Schiffe in einen entfernten Reparaturhafen, in dem zunächst die Ladung hätte gelöscht werden können, nicht mehr in Betracht kam.
- 9 Nachdem zunächst vor allem verstärkte Korrosion wichtiger Bauteile infolge Verwendung hochfesten Stahls als Ursache für die zunehmende Zahl von Bulkcarrierverlusten erkannt wurde, ist in letzter Zeit nachdrücklich Kritik an Entwurfsschwächen erhoben worden. Diese werden auf das wettbewerbsbedingte Bestreben der Werften nach Senkung der Baukosten für Schiffe durch Verringerung des eingebauten Stahlgewichts zurückgeführt. Dadurch seien Bulkcarrier — unter anderem mit Blick auf die hohen Beanspruchungen während des Ladens von Eisenerz mit sehr hohen stündlichen Mengen — von vornherein strukturell zu schwach (Shipping World & Shipbuilder 1994, Stopford 1994: 21 ff.).
- 10 Unter den in Auftrag gegebenen Containerschiffen befanden sich zahlreiche Post-Panamax-Bauten, so daß deren Zahl einschließlich bereits in Fahrt befindlicher Schiffe inzwischen über 50 gestiegen ist (Tinsley 1995). Ein Vorteil dieser Schiffe ist der bei erheblich größerer Ladefähigkeit vergleichsweise geringe Tiefgang, der deutlich unter dem der größten Panamax-Bauten liegt.
- 11 Für Mitte 1994 wurde geschätzt, daß das Angebot durch solche Faktoren einschließlich der zeitweilig als Lagerschiff eingesetzten Tanker um rd. 60 Mill. t dw vermindert wurde; weitere 7 Mill. t dw wurden längerfristig für Lagerzwecke verwendet (John I. Jacobs PLC 1994: 11, 53).
- 12 Ein Beispiel dafür war das Jahr 1973, in dem sich auf den Seefrachtenmärkten eine Hochkonjunktur von besonderer Intensität mit einer seither kaum wieder beobachteten Tonnageknappheit entwickelte. Daher nahm die für spätere Anlieferungstermine geschlossene Tonnage seit dem Sommer 1972 absolut und relativ ständig zu. Anfang Mai 1972, am Tiefpunkt der vorangegangenen Depression, entfielen fast 90 vH der gemeldeten Abschlüsse von 7,3 Mill. t auf relativ prompte, weniger als 0,5 vH auf mehr als drei Monate vorausliegende Termine. Bis Anfang November 1973 hatte sich der Anteil der prompten Abschlüsse an den nunmehr 19,5 Mill. t auf 48 vH verringert. Zu Vorauspositionen von mehr als drei Monaten waren rund 30 vH gebucht, 18 vH davon mit sogar mehr als sechsmonatiger Frist (ermittelt aus Westinform 1972, 1973; vgl. Böhme 1973: 163 f.).
- 13 Der ständige Abschluß großer Verschiffungskontrakte (contracts of affreightment) vor allem für Eisenerz und Kohle, aber auch für andere industrielle Rohstoffe war ebenfalls ein Kennzeichen der Frachtenmärkte bis um die Mitte der siebziger Jahre. Sie sollten besonders den japanischen Stahlwerken in dieser Phase ihrer fortgesetzten starken Expansion eine transportkostengünstige Versorgung sichern. Das vorhandene Quellenmaterial läßt allerdings keinen zuverlässigen Schluß darüber zu, ob Befrachtungskontrakte diese Bedeutung seither weitgehend verloren haben oder ob sie lediglich nicht mehr vergleichbar systematisch und „vollständig“ statistisch erfaßt werden.

- 14 Einen Eindruck von dem raschen Anstieg des Ratenniveaus für Panamax-Schiffe vermitteln zwei Abschlüsse für das gleiche Schiff (MS „Nordscout“, 63 990 t dw): Es ging am 23. August 1994 zu einer Rate von 10 250 US\$/Tag für 10–12 Monate in eine Zeitcharter (Anlieferung Shanghai) und wurde drei Monate später offenbar als „relet“ für eine Atlantik-Rundreise zu 16 000 US\$/Tag geschlossen (Drewry Shipping Consultants 1994c, Lloyd's List 1994c: 4). Das ist auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Charterdauer ein beträchtlicher Anstieg, zumal die zweite Reise nicht in den Pazifik führte.
- 15 Beispielsweise lagen die „trip charter“-Sätze (US\$/Tag) für Panamax- und für „cape size“-Bulkcarrier im Dezember 1993 beim 1,2- bzw. 1,6fachen derjenigen für Zwischendecker und Bulkcarrier bis zu 20 000 t dw. Im Dezember 1994 hatte sich diese Staffel auf das 2,1- bzw. 3,3fache vergrößert.
- 16 Eine der — abgesehen von Eisenerz-, Kohle- und Bauxitladungen aus Australien — relativ wenigen Ladungsarten aus dem ost- bzw. südostasiatischen Raum, die in Empfangsländer im atlantischen Bereich zu befördern sind, ist Tapioka aus Thailand und — in geringerem Umfang — den Philippinen. Die strukturell relativ niedrigen Frachtraten dürften zum Vordringen dieser Mischfutterkomponente wesentlich beigetragen haben, deren Einfuhr in die EU allerdings vor einigen Jahren durch die EG-Kommission auf 5 Mill. t/Jahr beschränkt wurde. Diese Menge wird durchweg erreicht und vor allem mit Panamax- und noch größeren Schiffen abgefahren. Reisecharterabschlüsse sind selten, so daß „trip charters“ für den größten Teil die Befrachtungsgrundlage sein dürften.
- 17 Der große Abstand zwischen den Raten für eine Pazifik-Rundreise und eine Reise Kontinent–Brasilien–Japan wird an zwei annähernd identischen Schiffen von rund 149 000 t dw (Baujahre 1993 bzw. 1994) mit Charterbeginn Ende Dezember bzw. Anfang Januar erkennbar, die 23 000 bzw. 28 500 US\$ je Tag erhielten, obwohl zu dieser Zeit die Nachfrage im ostasiatischen Raum bereits deutlich gefestigt war (Lloyd's List 1994h: 4).
- 18 Die aufgrund der „trip-charter“-Raten geschätzten Beiträge waren für „cape-size“-Schiffe Anfang Dezember 1994 etwa dreieinhalbmal so hoch wie im ersten Vierteljahr; etwas geringer war die Steigerung bei Panamax-Schiffen, während sie bei „handy-size“-Tonnage erheblich schwankte und im Dezember um etwa 60 vH höher war als im Januar 1994. Im übrigen waren die Deckungsbeiträge bei diesen Schiffen anfangs noch höher als diejenigen für „cape sizes“ (Svensk Sjöfarts Tidning 1994a).
- 19 Einen besonders hohen Ballastbonus von 425 000 US\$ erhielt ein 1981 gebauter, also nicht mehr neuer und daher kaum besondere Qualitätsmerkmale aufweisender Bulkcarrier von 65 000 t dw bei Anlieferung im Fernen Osten neben der ansehnlichen Tagesrate für eine „trip charter“ vom US-Golf nach Fernost von 19 500 US\$ (Seatrade Week Newsfront 1994).
- 20 Der Welthandel mit Getreide und Ölsaaten belief sich im Wirtschaftsjahr 1993/94 auf 265 Mill. t (–6 vH); davon entfielen 81 Mill. t (+2,3 vH) auf Ölsaaten. Der Handel mit Reis (oben nicht enthalten) lag bei 16 Mill. t (+8,1 vH; Kalenderjahre); zu diesem Anstieg trug Japan mit rund 2,2 Mill. t bei, da die Einfuhrbeschränkungen gelockert worden waren (USDA 1995a, 1995b).
- 21 Die fünf wichtigsten Ausfuhrländer/-gebiete (USA, Kanada, Australien, Argentinien und EU) exportierten im Wirtschaftsjahr 1993/94 zusammen rund 152 Mill. t Getreide (–11 vH). Unter den Importländern kamen die GUS-Länder nur noch auf 45 vH der Vorjahresmenge (USDA 1995a, 1995 b). Die Schätzungen für das neue Wirtschaftsjahr, das Mitte 1994 begann, sehen eine geringfügige Zunahme des Getreidehandels um gut 1 vH voraus, wobei allerdings die Verteilung auf die beiden Halbjahre ungewiß ist.
- 22 Eine kräftige Zunahme gab es bei den Zuckerverladungen von Brasilien, die von Mai bis September 1994 um 70 vH über dem Vorjahresstand lagen. Die Handelsströme haben sich vorwiegend aus politischen Gründen in den letzten Jahren deutlich verändert. Die GUS-Länder haben ihre Importe aus Kuba erheblich verringert, ebenso die osteuropäischen Länder. Die EU deckt einen Teil der GUS-Einfuhren, während die Zuckererzeugung in Kuba und die Ausfuhr drastisch gefallen sind. Trotz des Versuchs, sich auf andere Abnehmerländer umzuorientieren, dürfte der Gesamteffekt für den Seeverkehr kontraktiv sein (Licht 1994, Males 1994).
- 23 In der Erfahrung wurden um rund 5 vH mehr Tonnenseemeilen geleistet als 1993. Die Gesamtleistung der Bulkfahrt dürfte — bei Stagnation im Getreide- und Kohletransport — um etwa 2,5 vH gestiegen sein (nach Angaben von Fearnleys, zit. nach Svensk Sjöfarts Tidning 1995a).
- 24 Die Stahlproduktion nahm 1994 in Westeuropa um 4,6 vH und im Fernen Osten (ohne Japan) um 0,9 vH zu, wobei Taiwan deutlich abfiel; in Japan fiel die Erzeugung ebenfalls noch um 1,3 vH auf 98 Mill. t. Der Anstieg in den Vereinigten Staaten flachte auf 0,2 vH ab. Vor allem die japanische Produktion erhöhte sich aber im Jahresverlauf erheblich; im Oktober lag der Ausstoß der Stahlwerke um knapp 10 vH, im November sogar um 15 vH höher als im gleichen Vorjahresmonat (ISI 1994). Die Einfuhren von Eisenerz nahmen im ersten Halbjahr nur mäßig zu, dürften sich aber in der zweiten Jahreshälfte deutlich beschleunigt haben.
- 25 Es zeigte sich somit, daß eine qualitätsorientierte Differenzierung der Raten oder der Tonnagebuchungen zu Lasten älterer Schiffe, die nicht auf unterschiedlichen (Betriebs-)Kosten beruht und z.B. aus Sicherheitsgründen vielfach gefordert wird, in einem steigenden Markt nicht zustande kommt bzw. mit Tonnageverknappung und Ratenanstieg verschwindet.
- 26 Zur Verknappung der Tonnage im Frühjahr trug eine rasch zunehmende „port congestion“ infolge Überlastung bei. Beispielsweise wurde gemeldet, daß zeitweilig 55 Bulkcarrier auf einen Kaiplatz in Paranagua (Südbrasilien) warteten (Drewry Shipping Consultants 1994b).
- 27 Das Kombinierte Schiff — ursprünglich ein Erz/Öl-Schiff mit getrennten Laderäumen — war für den alternierenden Einsatz als Bulkfrachter und Tanker konzipiert, um Rückladung zu haben und Ballastreisen zu vermeiden; Beispiel dafür war die Relation Cruz Grande/Chile (Eisenerz)–Baltimore (Ballast)–US-Golf (Öl)–Chile schon in den zwanziger

Jahren (Hardy 1955: 177 ff.). Die moderne OBO-Flotte konnte schon wegen ihrer Größe nur zu einem sehr geringen Teil eine vergleichbare Beschäftigung finden und beförderte deshalb durchweg alternativ Öl oder Trockenladung (Erz, Kohle, eher ausnahmsweise Getreide u.ä.). Das klassische Muster findet sich gegenwärtig noch in der Relation Brasilien (Erz)–Arabischer Golf (Öl)–Brasilien.

- 28 „Trampfahrt“ bedeutet hier, daß die grundsätzlich für die Linienfahrt bestimmten Schiffe von den Eignern nicht im Rahmen eigener Dienste eingesetzt werden, sondern den Linienreedereien/Operators zur Charter angeboten werden. Einen Markt außerhalb der Linienfahrt, auf dem Tramp-Containerschiffe beschäftigt werden könnten, gibt es kaum (eine Ausnahme ist die Küstenfahrt mit kleinen Schiffen, die meistens kein festes Zellengerüst für die Container haben und daher flexibler sind).
- 29 Im Jahre 1994 wurden 13 Abschlüsse solcher Schiffe sowie weitere 40 der Größenklasse 2 000–2 499 TEU gemeldet (Mentz, Decker & Co. lfd. Jgg.). Solche Schiffe werden inzwischen auch aus finanzwirtschaftlichen Erwägungen der traditionellen Eigner-Linienreedereien nachgefragt, die — ähnlich wie seit langem die Ölgesellschaften — Großschiffe langfristig in Charter nehmen. So verkaufte die dänische Reederei A. P. Möller (Maersk Line) Ende 1994 zwei Schiffe aus einer von ihr geordneten größeren Serie an Dritte und nahm sie sofort in Rückcharter ab Fertigstellung (Richardson 1994). Mit Stellplätzen für 4 800 TEU sind dies die bei weitem größten nicht einer Linienreederei gehörenden Containerschiffe. Die Sea-Land Service Inc. charterte drei 3 660 TEU-Neubauten für mehrere Jahre von einem anderen deutschen Eigner.
- 30 Die Spitzenwerte waren noch etwas höher: Ein Schiff von etwa 455 000 cbf erzielte für eine Rundreise Chile–Kontinent Anfang März 1994 eine Rate von 1,125 US\$/cbf, ein anderes von 512 000 cbf für eine Reise Südafrika–Kontinent 1,15 US\$/cbf plus Ballastbonus für die Anreise (zum Vergleich: Anfang Januar 1994, d.h. vor Saisonbeginn, lag die Rate für ein Schiff von 478 000 cbf von Costa Rica zum Kontinent bei 0,50 US\$/cbf) (ermittelt aus: Ruß 1994b: 6–15, A/S Klaveness 1994b).
- 31 Im Durchschnitt der Monate Mai–September 1994 lagen die „trip charter“-Sätze bei 39 US-cents/cbf/Monat (August: 35,5 US-cents). Im Vorjahr hatten sie in der gleichen Zeit durchschnittlich nur etwa 32 US-cents erreicht, im Sommer für große Schiffe sogar gegen 22 US-cents tendiert (berechnet aus Abschlußangaben in Ruß 1994b; A/S Klaveness 1993, 1994a, 1994b).
- 32 Die Kühlschiffsflotte hatte Ende 1993 rund 355 Mill. cbf Ladefähigkeit; die Zuwachsrate, die 1993 bei etwa 1 vH gelegen hatte, fiel von Januar bis September 1994 auf minus 1,8 vH; den 21 Neubauten (8,77 Mill. cbf) standen 50 Abgänge (15 Mill. cbf) gegenüber (Vorjahr: 46 bzw. 50 Schiffe (Ruß 1994a: 13, 16–17; 1994c: 16–18). Rund ein Fünftel der zur Zeit vorhandenen Flotte hat ein Alter von mehr als 20 Jahren (bis Baujahr 1974) und stellt somit ein weiteres Abwrackpotential dar.
- 33 Die Zahl der etwa mit Bestimmungshafen St. Petersburg abgefertigten Kühlschiffe hat in der Bananenfahrt steigende Tendenz; es handelt sich vorwiegend um Schiffe von etwa 200 000–250 000 cbf Laderäume, teilweise auch um noch kleinere.
- 34 Einen sehr kräftigen Rückgang gab es in der Saison 1994 beim Transport von Fisch (hier insbesondere von Tintenfisch für Japan) aus den Gewässern der Falkland-Inseln, der nur etwa zwei Drittel der üblichen Jahresmengen erreichte (A/S Klaveness 1994b: 2). Die Importe von Frostfisch nach Westafrika z.B. aus Norwegen gingen infolge der Abwertung des CFA-Franc um etwa 50 vH ebenfalls zurück; diese Abwertung wirkte sich auch auf das sonstige Kühlladungsaufkommen für diese Region nachteilig aus (Ruß 1994b: 2).
- 35 Auf der einen Seite wurden in Bremerhaven — dem größten europäischen Terminal für Kraftfahrzeugeinfuhren — im ersten Halbjahr 1994: 22,5 vH weniger Fahrzeuge gelöscht als ein Jahr zuvor. Auf der anderen Seite nahmen die Ausfuhren stark zu, so daß der Gesamtumschlag nur um 8 vH unter dem Vorjahresergebnis lag (Lloyd's List 1994a).
- 36 Beispielsweise hat die Wallenius Line AB Anfang 1995 einen regelmäßigen Dienst mit zwei Abfahrten/Monat von Nordeuropa nach Australien aufgenommen (Svensk Sjöfarts Tidning 1995b). Der Vorstoß der Autotransport-Reedereien in andere Fahrtgebiete außerhalb der Haupttrouten führte auch zum Wettbewerb mit Kühlschiffen, die auf ihrer Ballastreise zum Ladehafen häufig Pkw in geringeren Stückzahlen befördern, insbesondere dort, wo sich der Einsatz der Spezialschiffe infolge der unzureichenden Mengen nicht lohnt. Beobachtet wurde die neue Entwicklung z.B. in der Fahrt von Japan nach Chile (Ruß 1994b: 3).
- 37 Die Welt-Rohölförderung stieg um etwa 1 vH. Die OPEC-Länder förderten um 0,8 vH, die anderen Länder (ohne VR China und GUS) dagegen um 4,5 vH mehr Rohöl als 1993. In der GUS schrumpfte die Ausbringung um 12 vH (alle Angaben Januar–September im Vorjahresvergleich) (berechnet aus Petroleum Economist a).
- 38 Die obigen Angaben stützen sich auf Schätzungen der Internationalen Energie-Agentur der OECD. Die Bedeutung Asiens als Importregion für die Beschäftigung der Welttankerflotte unterscheidet sich deutlich von derjenigen für die Beschäftigung in der trockenen Bulkfahrt, die durch häufig überdurchschnittlich lange Reisewege gekennzeichnet ist. Dafür sind die folgenden Entfernungsvergleiche ein Anhaltspunkt: jeweils vom Arabischen Golf (Bahrain) nach dem US-Golf 12 250 sm, nach Rotterdam 11 200 sm, nach Yokohama 8 500 sm (Luensee 1924).
- 39 Ursachen waren u.a. das größere Gewicht der Förderländer, das Vordringen unabhängiger Ölhändler auf Kosten der früher dominierenden „oil majors“, die Veränderung der langfristig ausgerichteten Tankerdisposition usw.
- 40 Es ist allerdings anzumerken, daß diese Vergleiche auf *veröffentlichten* Abschlußmeldungen beruhen; dabei ist nicht erkennbar, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Veränderungen durch Unterschiede bei der Erfassung der einzelnen Abschlüsse erzeugt wurden. Die dargestellten Entwicklungstrends sind jedoch zumindest dem Grunde nach zutreffend.

- 41 Im Jahre 1994 wurden für Rohöladungen vom Schwarzen Meer bei rasch steigender Tendenz insgesamt 193 Abschlüsse mit über 13,7 Mill. t gemeldet. Davon entfielen zwei Drittel auf die Häfen Novorossijsk, Tuapse und Batumi, von denen häufig Suezmax-Schiffe befrachtet wurden, für die sich offensichtlich ein neuer Markt entwickelt. Die Bestimmungshäfen lagen vorwiegend in Westeuropa, wiederholt aber auch in den Vereinigten Staaten (ermittelt aus Drewry Shipping Consultants 1995a).
- 42 Während sich die Marktlage für ULCC/VLCC noch immer nicht nachhaltig verbesserte und deren weitere Aussichten verschiedentlich als zweifelhaft bezeichnet wurden, fiel auf, daß die beiden größten vorhandenen Tanker („Jahre Viking“, „Hellas Fos“ von jeweils über 550 000 t dw) nach teilweise langen Aufliege- oder Lagerschiffzeiten wieder für einzelne Reisen nach den Vereinigten Staaten und Europa gechartert wurden (zu „Hellas Fos“ siehe Nordsee-Zeitung 1994b). Die Frachtrate lag bei W 32,25–32,50. In der Relation Arabischer Golf–US-Golf (USG/LOOP) wurden im zweiten Halbjahr auch noch zahlreiche weitere Großpartien von z.T. über 400 000 t beobachtet. Um die „Jahre Viking“ im Markt unterzubringen, wurde das Schiff für zwei VLCC-Partien für zwei Empfänger befrachtet; es wurden aber Zweifel an der Wirtschaftlichkeit unter den aktuellen Bedingungen geäußert (Fairplay 1994b: 19).
- 43 Die niedrigsten Sätze wurden im Februar 1994 erreicht, als zahlreiche Tanker selbst für die Kurzreise vom Arabischen Golf nach Ain Sukhna (Rotes Meer, SUMED-Pipeline-Terminal), für die gewöhnlich eine relativ etwas höhere Rate als z.B. für die Reise Arabischer Golf–westliche Destination gezahlt wird, lediglich W 28 erzielen konnten. Allerdings handelte es sich fast durchweg um ULCC bis zu 480 000 t (Drewry Shipping Consultants 1994a).
- 44 Die laufenden Frachtraten werden jeweils in vH der Basisrate ausgedrückt. Diese wird für jede Relation gesondert festgelegt und berücksichtigt dabei die routenspezifischen Reisekosten, um aussagekräftige Vergleiche der Sätze dieses Referenzschemas der Preisbildung im Mineralöltransport über See zu ermöglichen. Bei der jährlichen Revision der Worldscale-Sätze ergaben sich Anfang 1994 je nach Route unterschiedliche Ratenermäßigungen von etwa 8 vH. Für die Relation Arabischer Golf–Kontinent fiel die Basisrate um 9 vH auf 16,24 US\$. Grund war vor allem der Rückgang der Bunkerpreise in der Referenzperiode für die Neuberechnung der Skala (April–September 1993) (berechnet aus John I. Jacobs PLC 1994: 52). Der seither eingetretene Anstieg der Bunkerpreise konnte sich erst in der Revision der Worldscale zum 1. Januar 1995 niederschlagen.
- 45 Die amerikanische Forderung nach einem „Certificate of Financial Responsibility“ als Nachweis ausreichender Deckung im Fall von Umweltschäden (Termin 28. Dezember 1994) führte dazu, daß neue Institutionen als Extra-Versicherer eingerichtet wurden. Vorläufige Prämienangaben bewegen sich je nach Route, Größe und Alter des Schiffes bei First Line zwischen 490 und 870 US\$/Tag, bei Shoreline zwischen 375 und 760 US\$/Tag, wobei die angebotenen Leistungen differieren (Lloyd's Shipping Economist 1995b: 15; siehe auch Svensk Sjöfarts Tidning 1994c: 2).
- 46 Zu dieser Zeit wurden auch für VLCC verschiedene Raten bis zu etwa W 60 vom Arabischen Golf bzw. sogar W 70 von Westafrika nach den Vereinigten Staaten bezahlt. Ähnliche, aber ebenfalls nur vorübergehende Steigerungen gab es für Suez- und Aframax-Tanker in den transatlantischen Relationen.
- 47 Im November 1994 wurden Abschlüsse bekannt, bei denen ein Ratenzuschlag für den Fall stipuliert war, daß der Eigner die Kosten für COFR selbst trägt (Lloyd's List 1994d: „West Africa to UK/Continent/US Gulf — Stena Concord, 250 000 t, W57,5, option Mediterranean at W60, option Cofr owners' account at 12,5, December 15 (Morgan Stanley)“) und für ein Schiff mit Zertifikat (Lloyd's List 1994f: „North Sea to US Gulf — Berge Duke, 273 000 t, W65, option East Coast Canada at W70, December 5 (JP Morgan)“).
- 48 Vgl. dazu folgende Abschlüsse: „Knock Nalling“, 130 000 t, Ostküste Mexiko–Spanien, 15. August 1994, W 50, sowie unmittelbar anschließend die Rückreise des gleichen Schiffes, Westafrika–US-Golf, 10. September 1994, W 80.
- 49 Die Wiederaufnahme des Tankerneubaus, der sich rasch beschleunigte und von 1988 bis 1994 rund 68 Mill. t dw erreichte, beendete die Phase starker Flottenreduktion durch Verschrottung auch relativ neuer Schiffe, die 1978 begonnen hatte und in deren Verlauf die Flotte um über 100 Mill. t dw geschrumpft war. Die Transportleistung der Tankfahrt ist seit 1987 zwar um etwa 39 vH gestiegen, liegt damit aber noch immer um ein reichliches Fünftel (1988: um 43 vH) unter dem Niveau von 1977 (Fearnleys 1994).
- 50 Für eine Aussage darüber, ob dieses Verfahren der Raffinierung ökonomisch ist, bedürfte es allerdings eines Vergleichs aller Kosten, d.h. nicht allein des zweifellos kostengünstigeren Seetransports des unverarbeiteten Rohöls, sondern auch der relativen Kosten der Raffinerien an den verschiedenen Standorten. Grundsätzlich wird der frühere Trend zur Verarbeitung in den Verbrauchsländern umgekehrt.
- 51 Beispielsweise wurde in der Relation Karibische See–US-Ostküste für 33 000 t Ölprodukte ein Höchstsatz von W 390 gemeldet. Der Ratenauftrieb griff zu dieser Zeit auch auf andere Märkte über.
- 52 Die LPG-Tankerflotte hatte Mitte 1994 eine Ladefähigkeit von 9,7 Mill. cbm (+3,2 vH gegenüber Mitte 1993). Bei den LNG-Schiffen waren es 8,4 Mill. cbm (+7 vH), von denen nahezu 10 vH aufgelegt waren (John I. Jacobs PLC 1993: 27–28, 1994: 28–29).
- 53 Der Containerumschlag nahm im Jahre 1994 in Hamburg um 9 vH, in Bremen/Bremerhaven um 5 vH, in Rotterdam um 8 vH und in Antwerpen um 20 vH zu. Hier wie insbesondere in den asiatischen Häfen schlägt sich der beträchtliche Anteil der Feeder-Verkehre in einer gemessen am Ladungsaufkommen überproportionalen Steigerung des Containerumschlags nieder (Twelftree 1995: 77).
- 54 Die nachfolgenden Angaben stützen sich insbesondere auf die laufende Berichterstattung in *Containerisation International*, *Fairplay* und *Internationale Transport-Zeitschrift*.
- 55 Mit Blick auf die weitgehende Kapazitätsauslastung in diesem Verkehr setzte das Europe Asia Trade Agreement (EATA) das „capacity set aside“ im Laufe des Jahres auf Null herab (JMM 1994a).

- 56 Der verschärfte Wettbewerb ist eine Folge der Liberalisierung (Aufhebung der „cargo preference“-Gesetzgebung) in Südamerika. Dabei sind vor allem verschiedene der zuvor hochprotektionierten dort ansässigen (vorwiegend staatlichen) Reedereien in existenzielle Schwierigkeiten gekommen. Während der Lloyd Brasileiro und die Empresa Lineas Maritimas Argentinas (ELMA), die bisher noch nicht privatisiert werden konnten, vorerst mit öffentlicher Hilfe gestützt werden, soll die Compania Anonima de Navegacion (CAVN), Caracas, liquidiert werden; diese hatte sich den Anpassungserfordernissen in der Linienfahrt, z.B. der Containerisierung, bewußt widersetzt und dadurch ihre wirtschaftliche Basis untergraben (ITZ 1994a).
- 57 Einen Überblick über den Ende 1993 erreichten Stand der Liberalisierung in der Seewirtschaft südamerikanischer Länder enthält Lloyd's Ship Manager (1994/95).
- 58 Im Verkehr mit der Westküste wurden die Frachtraten seit 1993 um 10–15 vH gesenkt, da auch dort der Wettbewerb zunahm. In der Relation Ferner Osten–Ostküste Südamerika herrschte dagegen starke Nachfrage nach Schiffsraum. Im April 1994 nahm dort die neue Seamar Argentina Line den Dienst auf (Containerisation International 1994b).
- 59 Beispielsweise befördert die amerikanische Reederei Great White Fleet in einem neuen Dienst zwischen Miami und Zentralamerika containerisiertes Stückgut sowie Kühlladung. Weitere Abfahrten werden von Häfen am US-Golf angeboten (Seatrade Week Newsfront 1995b).
- 60 So stellen 1995 die japanischen Mitsui-OSK Lines ihren direkten Westafrika-Verkehr vom Fernen Osten ein; die Ladung wird dann im Safari-Dienst nach Südafrika befördert und von dort mit einem neu einzurichtenden Feeder-Anschluß zu den Bestimmungshäfen an der westafrikanischen Küste umgeladen (ITZ 1994b). Ähnliche Umladeverkehre bietet jetzt die OT Africa Line in Verbindung mit mehreren Linien der Fernost–Europa-Fahrt über nordkontinentale Häfen an; hier geht es um einen stark unbalancierten „trade“, in dem Direktdiensten die Rückladung nach dem Fernen Osten weitgehend fehlt.
- 61 Zu diesen Entwicklungen vgl. Containerisation International 1994c, 1994d.
- 62 Die jährliche Zuwachsrates der Exporte und Importe der südostasiatischen Länder wird auch für die kommenden Jahre auf 11–12 vH geschätzt (OECD 1994: 8).
- 63 Der Umladeverkehr nimmt auch im Mittelmeer-Bereich zu, jedoch mit erheblichen hafengebundenen Unterschieden: Von Januar bis April 1994 wurden in Algeciras um 17 vH, in La Spezia um 11 vH, in Marsaxlokk (Malta) jedoch nur um 5 vH mehr Container umgeschlagen als im Vorjahr (Containerisation International 1994f).
- 64 Zunächst werden auf mehreren Strecken Containerzüge von privaten Anbietern in Zusammenarbeit mit den Eisenbahngesellschaften, z.B. der polnischen Staatsbahn, betrieben, so im Hinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen nach Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn (DVZ 1994a: 7, 1994b: 13).
- 65 Die Größe der bestellten Schiffsneubauten ist inzwischen über die 5 000-TEU-Marke deutlich hinausgewachsen. So gab die chinesische Reederei COSCO Ende 1994 eine Serie von sechs Schiffen von je 5 200 TEU Ladefähigkeit bei der japanischen Kawasaki Heavy Industries Company in Auftrag. In Südkorea orderte die Hyundai Merchant Marine Co fünf 5 046-TEU-Containerschiffe. Weitere Aufträge reichen an diese Größe heran (Takita 1994).
- 66 Der Einsatz von Schiffen dieser nochmals stark gesteigerten Größen wäre mit einer beträchtlichen Zunahme der Schiffsbreiten verbunden. Es ist daher nicht ohne Bedeutung, daß sehr viele Häfen inzwischen Containerbrücken für das Post-Panamax-Schiff mit einer Breite um 40 m beschafft oder in Auftrag gegeben haben, die bereits einen erheblichen Kapitalaufwand erfordern, für die Abfertigung der Größtschiffe jedoch nicht ausreichen würden. Unter Ein-schluß von 140 noch zu liefernden sind 456 Post-Panamax-Brücken mit einer Auslage von bis zu etwa 42 m in den Häfen vorhanden (Foxcroft 1994: 89).
- 67 Zwar kann eingewendet werden, daß die Vorhaltung von Seehäfen und ihren Zufahrten eine öffentliche Aufgabe entweder im Sinne einer allgemeinen Daseinsvorsorge oder zwecks Schaffung günstiger Standortvoraussetzungen sei, wie es faktisch bisher gehandhabt worden ist. Eine künstlich herbeigeführte Konzentration der Überseedienste auf sehr wenige Häfen würde aber mit einer starken Zunahme des Landverkehrs verbunden sein, die einen Ausbau der Inlandsverkehrswege erzwingen und damit eine hohe Umweltbelastung verursachen würde. Dies steht in offensichtlichem Gegensatz zu der angestrebten Verlagerung von bereits jetzt vorhandenem Straßenverkehr auf den Seeweg („From road to sea“).
- 68 Übersichten über die von verschiedenen Reedereien eingegangenen Allianzen vermittelt Fossey (1994).
- 69 Zu der Entscheidung der EU über die Unzulässigkeit multimodaler Preisabsprachen der Linienreedereien — gestützt unter anderem auf die Feststellung, daß das „Trans-Atlantic Conference Agreement“ (vermutlich ebenso wie andere „Trade Lane Agreements“) keine nach EG-Verordnung 4056/86 en bloc freigestellte Linienkonferenz sei — vgl. z.B. DVZ (1994c).
- 70 Einige grundsätzliche Ausführungen zu Grundlagen und aktuellen Entwicklungen der Wettbewerbsstrategien der EG-Kommission macht z.B. Ruttle (1995).
- 71 Vgl. die Ansicht von Bundesverkehrsminister Wissmann, die er mit Blick auf die Ergebnisse der Ministerratssitzung vom 22. November 1994 äußerte. Diese Sitzung war den Problemen der Seeschifffahrt gewidmet und ließ Meinungsunterschiede hinsichtlich der Behandlung der Linienorganisation zwischen Rat und Kommission erkennen, die jedoch zu Lasten der Ratsauffassung nicht ausgeräumt wurden (DVZ 1994d).
- 72 Fixkosten einer Linien-Rundreise sind nicht nur die Kapitalkosten des Schiffes, sondern auch die nur im Zusammenhang mit der Reise anfallenden Kosten wie vor allem der Aufwand für den Treibstoff.



- 73 Das „capacity management“ soll dazu dienen, die gleichzeitigen, durch die geringe Preiselastizität der Nachfrage in der Linienfahrt hervorgerufenen Auslastungs- und Preisschwankungen zu verhindern. Dieses Problem nimmt mit steigenden Schiffsgrößen (d.h. mit geringerer Zahl eingesetzter Schiffe) zu, da eine Verringerung der Kapazität im Konjunkturabschwung nicht — wie in der Trampfahrt — durch Auflegen erreichbar ist, weil dann die Abfahrtsfrequenz eines Dienstes zu gering wird. Unter den traditionellen Bedingungen paßten die Reedereien dagegen insbesondere in der Auf- und Hochschwungsphase des Zyklus ihr Angebot der steigenden Nachfrage oft durch extra eingestellte Charterschiffe an.
- 74 Hier ist anzumerken, daß dies sowohl für die Welle von Neueintritten in die Linienmärkte, die zu den starken Marktanteilsverlusten der Konferenzlinien führte, als auch für die in jüngster Zeit zu beobachtende Erneuerung des Schiffsmaterials bei vielen Linienoperatoren zutrifft, die wiederum lediglich gecharterte Schiffe fremder Eigner in ihre Verkehre einstellen und damit die auf gleicher Basis betriebenen Vorgänger ersetzen. Beispiele dafür sind unter anderem die französische Compagnie Maritime d’Affretement und die italienisch-britische Contship-Gruppe.
- 75 Für die einzelnen Bulkcarrier-Größenklassen wird folgende Veränderung geschätzt: über 200 000 tdw: -3 vH; 100 000–200 000 tdw: +7,5 vH; 50 000–100 000 tdw: +6,5 vH; 10 000–50 000 tdw: +3,5 vH (Fearnleys 1994b: 23).
- 76 Derzeit sind insgesamt etwa 19 vH, in den Größenklassen ab 80 000 t dw etwa 14 vH mehr als 20 Jahre alt (Fearnleys 1994b: 14).
- 77 Das sind in erster Linie Mehrdeckschiffe (Zwischendecker) einschließlich konventioneller Linientonnage. Diese Tonnage umfaßte am 1. Januar 1994 rund 44,6 Mill. t dw (Rückgang seit Anfang 1990: rd. 10 vH) mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 7 550 t dw (ermittelt aus Daten in ISL b).
- 78 Auf längere Sicht wird der weitere Ausbau der Stahlindustrie in der VR China voraussichtlich dazu führen, daß das Land bis zum Jahre 2000 etwa 50 Mill. t Eisenerz jährlich importieren wird. Dazu wird vor allem der Hafen Beilun ausgebaut (Drewry Shipping Consultants 1994d: 19).
- 79 Es wird erwartet, daß die Vereinigten Staaten im Verlauf von 1995 auf der Grundlage ihres „Export Enhancement Program“ insbesondere größere Mengen an die GUS-Länder und an Ägypten liefern werden. Mittelfristig wird jedoch mit einer spürbar verringerten Rolle Rußlands im Weltgetreidehandel gerechnet, zumal der Tierbestand erheblich eingeschränkt worden ist (Drewry Shipping Consultants 1994d: 20 f.).
- 80 Neue Verkehre könnten z.B. beim Transport von Zucker entstehen, wenn Kuba sich um neue Absatzgebiete für seine in den GUS-Ländern und in Osteuropa nicht mehr abgenommenen Exporte bemüht und seine gesunkene Erzeugung wieder auszuweiten versucht (Lloyd’s Shipping Economist 1994a). Der Weltzuckerhandel über See belief sich bis gegen Ende der achtziger Jahre auf jährlich rund 27–29 Mill. t (OECD 1990: 155). Dem kräftigen Anstieg am Anfang dieser Periode folgte dabei ein deutlicher Rückgang.
- 81 In begrenztem Umfang kann auf russische Schiffe zurückgegriffen werden, die früher außerhalb der normalen Frachtenmärkte eingesetzt waren, inzwischen aber im „cross trade“ verkehren. Auch diese haben aber teilweise schon ein hohes Alter und sind technisch überholt. Der Markt für solche Schiffe schrumpft allerdings gleichzeitig, weil der Einsatz von Bulkcarriern infolge der Zunahme des Ladungsaufkommens auf vielen Routen lohnend oder durch Verbesserungen der Lade- und Stauverfahren möglich wird.
- 82 Für 1995 ist mit einer noch höheren Zuwachsrate der Containerschiffsflotte als 1994 zu rechnen; sie könnte über 10 vH hinausgehen. Allerdings gehen vorliegende Angaben über die Ende 1994 in Auftrag gegebenen Containerschiffsneubauten weit auseinander; beispielsweise wurde ein Auftragsbestand von rund 560 000 TEU (Jensen 1995), alternativ von 643 000 TEU angegeben (berechnet nach Fairplay Newbuildings 1995; jeweils Schiffe ab 1 000 TEU). In jedem Fall hat der Bestand, bezogen auf die Größe der vorhandenen Flotte, einen sehr erheblichen Umfang. Die Hälfte davon entfiel auf rund 70 Schiffe von mehr als 4 000 TEU (Durchschnitt rund 4 600 TEU); sie wurden von den eigentlichen Linienreedereien geordert.
- 83 Am 1. Oktober 1994 waren nur 15 Kühlschiffe in Bau gegeben, von denen im Jahre 1995 lediglich 6 mit insgesamt 1,6 Mill. cbf Ladefähigkeit zu liefern sind. Im Vergleich dazu wurden im Zeitraum Januar–September 1994: 50 Schiffe mit 15 Mill. cbf zum Abwracken verkauft. Neun der in Auftrag befindlichen Kühlschiffe waren für Rechnung einer griechischen Gruppe bestimmt; sie befanden sich bei der Werft „61 Kommunar“ in der Ukraine in Bau bzw. Auftrag (Russ 1994b: 17–18, 1994c: 17–19).
- 84 Für die einzelnen Tankergrößenklassen wird folgende Veränderung geschätzt: ULCC/VLCC: -2,2 vH; 100 000–200 000 tdw: -3,5 vH; 50 000–100 000 tdw: keine Veränderung; 10 000–50 000 tdw: +1,0 vH (Fearnleys 1994b: 23).
- 85 In zunehmendem Umfang sollen die zähflüssigen Rohöle aus dem östlichen Venezuela auf den Markt gebracht werden. Zu diesem Zweck werden sie in einer Mischung mit Wasser (Orimulsion) verschifft. Die Exporte beliefen sich 1993 auf 2,3 Mill. t (+15 vH), von denen der größte Teil nach Europa ging, gefolgt von Japan. 1994 wurde ein erster Lieferkontrakt über rund 3 Mill. t/Jahr über 20 Jahre mit den Vereinigten Staaten vereinbart (Petroleum Economist 1994a, 1994b).
- 86 Die 1994 gesenkten Basisraten der Worldscale wurden zum 1. Januar 1995 aufgrund der Verteuerung des Bunkeröls und anderer Kostenfaktoren wieder um 2,5–6 vH erhöht. Einige Beispiele der von Route zu Route unterschiedlichen Steigerung enthält Felsted (1994). Ceteris paribus war mit einer geringen Anpassung der aktuellen Worldscale-Raten nach unten zu rechnen. Auswirkungen der „Certificates of Financial Responsibility“ sind in den neuen Sätzen nicht berücksichtigt.
- 87 Mitte Dezember 1994 belief sich diese Tanktonnage auf 50 Mill. t dw (Lloyd’s Shipping Economist 1995b).

- 88 Die Produktentankerflotte, die sich Mitte 1994 auf 47,2 Mill. t dw belief, wuchs im ersten Halbjahr 1994 um 0,3 vH; bis zum Jahresende sollten 1,3 Mill. tdw an Neubauten dazukommen, und für das ganze Jahr 1995 war die Ablieferung von weiteren 1,8 Mill. tdw vorgesehen; unterstellt man, daß die Nettozugangsrate nur ebenso hoch sein wird wie im ersten Halbjahr 1994, so würde die Flotte in 1995 um etwa 1 vH erweitert (berechnet aus John I. Jacobs PLC 1994: 24, 37).
- 89 Im Zusammenhang damit steht vermutlich die Bestellung von fünf neuen großen LNG-Tankern, von denen der erste im August 1994 an den malaysischen Auftraggeber abgeliefert wurde. Für den expandierenden LNG-Import wurde auch in Südkorea ein erster Tanker dieser Größe in Fahrt gesetzt. Weltweit waren Mitte 1994: 29 LNG-Tanker von 125 000-135 000 cbm Ladefähigkeit in Auftrag (Nordsee-Zeitung 1994a).
- 90 Hierfür kommt besonders der südkoreanische Hafen Busan in Betracht, der ohnehin von den meisten Ostasiendiensten angelaufen wird. Vorerst werden die weitaus meisten bisher über Kobe umgeschlagenen Container jedoch über die anderen japanischen Häfen geleitet.

## Literaturverzeichnis

- A/S Klaveness Chartering (1993). Reefer Market Report. First Half 1993. Oslo.
- (1994a). Reefer Market Report at the Turn of 1993/94. Oslo.
- (1994b). Reefer Market Report. First Half 1994. Oslo.
- Böhme, H. (1971). Die Schifffahrtspolitik der Entwicklungsländer. *Die Weltwirtschaft*, 1: 173–198.
- (1973). Weltseeverkehr 1973: Märkte zwischen Frachtenboom und Ölboykott. *Die Weltwirtschaft*, 2: 158–193.
- (1978). Restraints on Competition in World Shipping. Trade Policy Research Center, Thames Essay, 15. London.
- (1982). Weltseeverkehr: Überleben auf der Talsohle. *Die Weltwirtschaft*, 2: 131–160.
- (1994). Weltseeverkehr: Die Rezession wirft lange Schatten. Kieler Diskussionsbeiträge, 230, Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Böhme, H., und H. Sichelschmidt (1995). Sicherheit auf See. Kieler Diskussionsbeiträge, 243, Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Brewer, J. (1995). Geared Bulker Demand May Surge. *Lloyd's List*, 55,940 (21. Januar): 1.
- Cochran, I. (1994). Large Tanker Scrapping On the Increase. *Lloyd's List*, 55,896 (29. November): 3.
- Colombos, C.J. (1959). *The International Law of the Sea*. London.
- Containerisation International* (1994a). European Feeder Traffic Grows. 27 (6): 11.
- (1994b). Great Andes Reshuffles Japan/Asia Schedules. 27 (8): 11.
- (1994c). Australian Wool Rates Down. 27 (8): 18.
- (1994d). Europe-Australia Trade Brightens. Australasia, A special report. 27 (8): XI.
- (1994e). US Tonnage Tax Moves On. 27 (9): 11.
- (1994f). Algeciras Winning Battle of Med Hubs. 27 (11): 29.
- (1994g). The East Coast Option. Regional Focus Transpacific. 27 (12): IV–VI.
- DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung)* (1994a). In Posen entsteht ein neuer Hub für den Westen des Landes. 97 (16. August): 7.
- (1994b). Der Zug hat die Erwartungen der Anbieter weit übertroffen. 109 (13. September): 13.
- (1994c). Brüssel hat entschieden: TAA ist keine Konferenz. 125 (20. Oktober): 1.
- (1994d). Zeit der Selbstregulierung scheint vorbei zu sein. 151 (20. Dezember): 3.
- Drewry Shipping Consultants, Shipping Statistics and Economics (1994a). Tanker Single Voyage Fixtures. März: X und XXI. London.
- (1994b). Dry Cargo Market. Mai: 23. London.
- (1994c). Dry Cargo Time Charters. September: XLV, III. London.
- (1994d). Dry Cargo Market. Oktober: 19–21. London.
- (1995a). Tanker Market. Januar: 10. London.

- Drewry Shipping Consultants, Shipping Statistics and Economics (1995b). Dry Cargo Market. Januar: 19–21. London.
- Eldridge, D. (1994). North Sea Record Lifts Output Out of a Hole. *Petroleum Economist*, 61 (10): 2.
- Fairplay, The International Shipping Weekly* (1994a). Insurance. 323 (5789 (3. November)): 36.
- (1994b). Tankers: Very Large White Elephant. 323 (5795 (15. Dezember)): 19.
- (1994c). Reefer Trade: Green Shoots of Recovery. 323 (5785 (6. Oktober)): 28.
- Fairplay Newbuildings* (Ifd. Jgg.). 25./26. Januar.
- Fearnleys (1994). Review 1993. Oslo.
- (1995). World Bulk Fleet. Januar, Oslo.
- (Ifd. Jgg.). World Bulk Fleet. Oslo.
- Felsted, A. (1994). Worldscales Flat Rates To Rise. *Lloyd's List*, 55,882 (12. November): 1.
- Fossey, J. (1994). Birth of the Global Alliance. *Containerisation International*, 27 (10): 49–55.
- Foxcroft, Andrew (1994). Ports' post-Panamax mania. *Containerisation International*, 27 (12): 87–89.
- (1995). Age of the FEU? *Containerisation International*, 28 (1): 75–77.
- Gem, K.-J. et. al. (1994). Lebhafter Aufschwung in den Industrieländern. *Die Weltwirtschaft*, 4: 385–410.
- Gibson, F. (1995). ILU Report Paints a Mainly Bleak Picture. *Lloyd's List*, 55,944 (26. Januar): 3.
- Grey, M. (1994). Showpiece Brazilian Port Blocked After OBO Sinks. *Lloyd's List*, 55,886 (17. November): 14.
- Hardy, A.C. (1955). *History of Motorshipping*. London.
- Indian Shipping* (1994). New Scheme to Implement Liner Code. 46 (5): 3–4.
- IISI (International Iron and Steel Institute) (1994). *Monthly Crude Steel Production*. Brüssel.
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) (a). *Shipping Statistics and Market Review*. Bremen, Ifd. Jgg.
- (b). *Shipping Statistics Yearbook*. Bremen, Ifd. Jgg.
- ITZ (*Internationale Transport-Zeitschrift*) (1994a), CAVN stolperte über den Container. 56 (36): 2751.
- (1994b). MOL plant neuen Afrika-Feederverkehr. 56 (36): 2755.
- Jensen, T.C. (1995). Boxship Wave Floods a Strong Market. TradeWinds. *International Shipping Gazette*. 24. Februar: 14.
- JMM (*Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*) (1994a). Europe Asia Trades Agreement. 76 (3913): 3288.
- (1994b). Les tweendeckers prennent de l'âge. 76 (3915): 3410.
- John I. Jacobs PLC (1993). World Tanker Fleet Review, January–June.
- (1994). World Tanker Fleet Review, January–June.
- (Ifd. Jgg.). World Tanker Fleet Review.

- Licht* (F. O. Licht, *Europäisches Zuckerjournal*) (1994). 7. Dezember: Stat. 605.
- Lloyd's List* (1994a). Japan Fall Puts Dent in Bremerhaven. 55,849 (5. Oktober): 10.
- (1994b). Markets, Dry Cargo Chartering. 55,886 (17. November): 4.
- (1994c). Markets, Dry Cargo Chartering. 55,891 (23. November): 4.
- (1994d). Markets, Tanker Chartering. 55,893 (25. November): 4.
- (1994e). First Trip for Second LNG Carrier. 55,920 (28. Dezember): 4.
- (1994f). Markets, Tanker Chartering. 55,896 (29. November): 4.
- (1994g). Malaysia Signs M\$ 20 bn Japanese Gas Contract. 55,902 (6. Dezember): 1.
- (1994h). Markets, Dry Cargo Chartering. 55,909 (14. Dezember): 4.
- (1994i). Casualty Report, Marine, Trade Daring. 55,917 (23. Dezember): 8.
- (1995). Markets, Tanker Chartering. 55,926 (5. Januar): 4.
- (lfd. Ausgaben). Bunker Market Report.
- Lloyd's Register of Shipping* (lfd. Jgg.). Merchant Shipbuilding Return.
- Lloyd's Ship Manager* (1993/94). Cover Story 'South America'. 14 (9): 38–53.
- (1994/95). Reefer Market Slips up on Banana Protocol. 15 (5): 35–39.
- (lfd. Ausgaben).
- Lloyd's Shipping Economist* (1994a). Changing Patterns of Sugar Trade. 16 (8): 17–18.
- (1994b). Rates and Prices Data. 16 (10): 31.
- (1995a). Bauxite and Alumina Trades under Pressure. 17 (1): 16–17.
- (1995b). Fog Surrounding COFR Guarantors Finally Clears. 17 (1): 15.
- (1995c). Rates and Prices Data. 17 (1): 35.
- (a). Cargo Generation. Lfd. Ausgaben.
- (b). Executive Summery. Lfd. Ausgaben.
- (c). Lfd. Ausgaben.
- Longley, C. (1994). Conferences Cut Rates for Australia to US Trade. *Lloyd's List*, 55,836 (20. September): 1.
- Luensee, S. (1924), *Entfernungstabellen*. Hamburg.
- Males, W. (1994). Internationaler Zuckerhandel und Probleme der Industriepolitik. *Licht* (F. O. Licht, *Europäisches Zuckerjournal*), 7. Dezember: Stat. 879–887.
- Mentz, Decker & Co. (lfd. Ausgaben). *Marktbericht*. Hamburg.
- Nordsee Zeitung* (1994a). Markterholung für Gastanker. 212 (10. September): 54.
- (1994b). Supertanker wieder im Einsatz. 265 (12. November): 5.
- OECD (Organisation of Economic Cooperation and Development) (1990). *Maritime Transport 1989*. Paris.
- (1994). *Economic Outlook*. 56 (Dezember). Paris.

- Petroleum Economist* (1994a). News in Brief, Venezuela. 61 (2): 67.
- (1994b). News in Brief, Venezuela. 61 (5): 61.
- (1994c). World: Estimated Oil Production. 61 (10): 3.
- (a). World Oil Production. Lfd. Jgg.
- (b). Tanker Freight Rates. Lfd. Jgg.
- Petroleum Supply Monthly* (1994). August, Washington, D.C.
- Prewo, W. et. al. (1982). *Die Neuordnung der Meere. Eine ökonomische Kritik des neuen Seerechts.* Abschnitt III. Seeverkehrswirtschaft. Kieler Studien, 173. Tübingen.
- Reinikainen, K. (1994). Carrying on. *Fairplay*, 323 (5788 (27. Oktober)): 11.
- Richardson, P. (1994). Maersk bid to sell two new containerships. *Lloyd's List*, 55,905 (9. Dezember): 3.
- Russ (Ernst Russ GmbH & Co) (1994a). Reefer Market Report October/December 1993. 17. Januar, Hamburg.
- (1994b). Reefer Market Report January/April 1994. 9. Mai, Hamburg.
- (1994c). Reefer Market Report May/September 1994. 7. Oktober, Hamburg.
- Ruttley, P. (1995). EC Competition law and shipping. *Lloyd's Shipping Economist*, 17 (1): 6–8.
- Seatrade Review* (1994). Reefers Getting Warmer. 23 (10): 11.
- Seatrade Week Newsfront* (1994), Dry Bulk, Freight. 13 (47): 10.
- (1995a). GW Now Weekly to Central America. 14 (2): 7.
- (1995b). Need for far Fewer New VLs — Jamry. 14 (3): 7.
- Shipping World & Shipbuilder* (1994). Comment. 195 (4109 (Dezember)): 2.
- Sjöström, P.-H. (1994). Transporter av skogsprodukter. *Svensk Sjöfarts Tidning*, 90 (50): 76–78.
- Stopford, M. (1994). Cape-size-Bulkers .... A Complex Cocktail of Stress? *Seatrade Review*, 23 (10): 19–23.
- Svensk Sjöfarts Tidning* (1994a). Sjöfartmarknaden — Indikatörer. 90. Lfd. Ausgaben.
- (1994b). OBO fartyg sprack. Malmkaj blockerad. 90 (47): 3.
- (1994c). COFR kostar 1.000 \$ per dag. 90 (48): 2.
- (1995a). Kort sagt: Fearnleys. 91 (1–2): 53.
- (1995b). Ny Walleniuslinje Europa-Australien. 91 (1–2): 60.
- Takita, K. (1994). Six-boxship coup for Kawasaki. *Lloyd's List*, 55,920 (28. Dezember): 1.
- Tinsley, D. (1995). Chinese order creates new industry high. *Lloyd's List*, 55,937 (18. Januar): 5.
- Twelftree, J. (1995). Eastern edge. *Containerisation International*, 28 (1): 75–77.
- United Nations (1983). *The Law of the Sea. Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index. Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea.* New York.

USDA (United States Department of Agriculture) (1995a). Grain: World Markets and Trade, FG 1–95 (Januar). Washington, D.C.

— (1995b). Oilseeds: World Markets and Trade, FOP 1–95 (Januar). Washington, D.C.

VDKI (Verein Deutscher Kohlenimporteure e.V.) (1995). Steinkohlen-Seeverkehr 1992–1994. Januar, Hamburg, persönliche Mitteilung.

*Westinform (Westinform Weekly Market Service)* (1972). London.

— (1973). London.