

Böhme, Hans

Working Paper — Digitized Version

Weltseeverkehr im Strudel der Asien-Krise

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 317/318

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Böhme, Hans (1998) : Weltseeverkehr im Strudel der Asien-Krise, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 317/318, ISBN 3894561661, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/48089>

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 Strudel der Asien-Krise

von Hans Böhme

AUS DEM INHALT

- Gegenwärtig wird diskutiert, ob die ausgeprägte Ratenschwäche, die trotz einer festen Konjunkturlage auf vielen Märkten schon seit 1995 anhält, in absehbarer Zeit überwunden wird oder ob vielmehr eine neue Krise in der Weltschiffahrt droht. Viele Anzeichen sprechen zumindest dafür, daß mit einer raschen Tendenzwende nicht gerechnet werden kann. Das gilt vor allem für die am meisten betroffenen Bereiche Trampcontainer- und Massengutfahrt. Eine weitere Abschwächung kann nicht ausgeschlossen werden, zumal noch erhebliche Unsicherheit über die Wirkungen der Asien-Krise besteht. Eine weitere Verschlechterung der Reedereierträge dürfte zu Auflegen und zu vermehrtem Abwracken von Schiffen führen.
- Im Jahr 1997 hatte das kräftige wirtschaftliche Wachstum weltweit dafür gesorgt, daß das Ladungsaufkommen weiter zunahm. So erreichte der seewärtige Welthandel mit mehr als 5 Mrd. Tonnen einen neuen Höchststand. Trotz entsprechender Nachfrage nach Schiffsraum vor allem in der Massengut- und Containerlinienfahrt tendierten die Frachtraten jedoch vielfach abwärts, so daß 1997 nicht durchweg zu den für die Seeschiffahrt wirtschaftlich günstigen Jahren gehörte.
- Die im Vorjahr geäußerte Erwartung, es werde zu einer gespaltenen Entwicklung zwischen den Sektoren, aber auch innerhalb einzelner Teilmärkte kommen, bestätigte sich. Divergenzen gab es zwischen Bulk- und Tankfahrt, zwischen Groß- und anderen Bulkcarriers sowie zwischen Rohöl- und Produktentankfahrt und auch dort zwischen verschiedenen Schiffssgrößen. Ausschlaggebend dafür war bei durchweg hohem Ladungsaufkommen das teilweise außerordentlich rasche Wachstum der verfügbaren Kapazitäten.
- Seit der Mitte des Jahres 1997 ist die Krise in Ost- und Südostasien mehr und mehr in den Vordergrund gerückt. Ihre Auswirkungen auf den Seeverkehr sind durch eine zunehmende Einfuhr schwäche, aber auch durch einen Exportboom bedingt, die sich aus den scharfen Währungsabwertungen asiatischer Länder ergaben. Betroffen ist vor allem die Linienfahrt mit Asien, deren bereits hohe Auslastung infolge der steigenden Exporte noch zunahm. Dies führte sogar zu Kapazitätsengpässen, rief aber auch eine zunehmende Unpaarigkeit in diesen Verkehrsgebieten hervor.
- Die rasche Ausweitung der verfügbaren Kapazitäten konzentrierte sich bislang auf Containerschiffe und Bulkcarrier. Sie hat inzwischen aber auch Teile der Tankfahrt erfaßt. Dort werden ein sehr schnell erhöhte Auftragsbestand bei den Werften und der Zustrom zahlreicher Neubauten voraussichtlich das Ende der bislang für die Tankreederei vergleichsweise günstigen Lage bedeuten.
- Der beschleunigte Strukturwandel im Weltseeverkehr dauert an. So führt die sehr rasche Steigerung der Schiffssgrößen in der Containerfahrt zur Bildung immer größerer Anbieterallianzen bis zur Fusion von Reedereien, läßt weit ausgedehnte „hub and spoke“-Systeme entstehen und den Umladeverkehr („feeding“) anwachsen. Dabei geraten die Seehäfen unter erheblichen Anpassungzwang. Die mit dem Großschiff verbundene Tendenz, nur wenige Häfen zu bedienen (mit dem Extrem des „single port“-Konzepts), um Kostenvorteile zu erlangen, muß jedoch mit Blick auf die steigenden Kosten im Hinterlandverkehr kritischer und umfassender als bislang üblich analysiert werden.

Weltseeverkehr im Strudel der Asien-Krise

von Hans Böhme

833046

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Böhme, Hans:

Weltseeverkehr im Strudel der Asien-Krise / von Hans Böhme. Institut für Weltwirtschaft, Kiel. – Kiel : Inst. für Weltwirtschaft, 1998

(Kieler Diskussionsbeiträge ; 317/318)

ISBN 3-89456-166-1

© Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel 1998.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means (electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise) without the prior permission in writing of the Publisher.

Printed in Germany

ISSN 0455-0420

Inhalt

I. Das Tonnageangebot blieb marktbestimmend	9
II. Weltwirtschaftliche Hintergründe	10
1. Im ganzen (noch) günstig: die Weltkonjunktur 1997.....	10
2. Ausbruch der Krise in Ost- und Südostasien	11
III. Die Entwicklung des Tonnageangebots	14
1. Stark differenziertes Flottenwachstum.....	14
2. Vielfach hohe Auslastung	16
3. Rascher Anstieg der Schiffbauaufträge.....	17
4. Im Mittelpunkt: das Groß(container)schiff	19
IV. In der Baisse: der Chartermarkt für Containerschiffe.....	19
1. Ende der stetigen Nachfragezunahme	19
2. Viele neue Schiffe drängen auf den Markt.....	20
3. Mehr Charterabschlüsse, aber kräftiger Ratenfall.....	21
4. Ein Nachteil: nur Linien sind Charterer	23
5. Kritische Diskussion des Ratenfalls	23
V. Die Trockenladungsfahrt	24
1. Höheres Chartervolumen, Anstieg der Zeitbefrachtung.....	24
2. Ratenschwäche verschont nur Großbulkcarrier	27
3. Tonnagewachstum versus Mengenkonjunktur	29
4. Spezialmärkte der Trockenladungsfahrt.....	32
VI. Die Tankschiffahrt	35
1. Fortgesetzter Anstieg von Ölproduktion und -nachfrage	35
2. Standfeste Frachtenmärkte	36
3. Spezialtankfahrt.....	43
VII. Die Linienfahrt	45
1. Die Märkte: stark belebte Nachfrage, rasche Angebotsausweitung, gute Auslastung	45
2. Wichtige Linienfahrtgebiete.....	47
3. Beschleunigte Konzentration in der Linienfahrt	49

VIII. Tendenzen in der Seehafenwirtschaft	51
1. Starke Umschlagszunahme und neue Herausforderungen.....	51
2. Schwerpunkte der Hafenentwicklung.....	52
3. Der Mittelmeerraum als Beispiel neuer Strukturen	53
4. Neue Hafenaktivitäten	55
IX. Schiffahrtspolitik.....	55
1. Kurzer Überblick über eine vielfältige Szenerie.....	55
2. Maritime Politik in Europa	57
X. Auf dem Weg in eine neue Schiffahrtskrise?.....	59
1. Die konjunkturelle Lage am Jahresbeginn 1998.....	59
2. Tendenzen der Frachtenmärkte.....	61
3. Trotz Asien: das schnelle Angebotswachstum bleibt ausschlaggebend.....	73
Literaturverzeichnis.....	87

Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen

Linienfahrt

„double stack“	Beförderung von Containern im Zweierstapel auf Eisenbahntragwagen
„feeder lines“	Zubringer-/Verteilerdienste, welche die Ladung den Hauptlinien zuführen bzw. von ihnen zu den kleineren Endhäfen befördern
„hub and spoke“-System	Liniensystem, das aus Haupthäfen und Feederlinien besteht, die jeweils speichenartig von diesen ausgehen
„hub port“	Zentraler Hafen, in dem „trunk lines“ und „feeder lines“ verbunden sind
„independent action“	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)

„single port“-Prinzip

„time-volume contract“	Beförderungsvertrag über eine bestimmte Ladungsmenge pro Zeit
„transhipment“	Umschlag von Schiff zu Schiff, z.B. in einem „hub port“
„trunk line“	Hauptlinie, z.B. Europa–Nordamerika; in der Containerfahrt vielfach mit Feederrouten verknüpft

Reisecharter

Spotmarkt

Tankfahrt

Konsekutivreisen	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 \$/t); die aktuellen Marktraten werden in Prozent der Basisrate fixiert

Trampfahrt (auch Charterfahrt)

„coarse grains“	Beschäftigung eines Schiffes ohne festen Fahrplan, je nach Ladungsangebot auf wechselnden Routen eingesetzt
	Sammelbezeichnung für alle Getreidearten außer Weizen und Reis; für den Seeverkehr haben vor allem Mais, Gerste, Roggen, Hafer und Sorghum Bedeutung

Zeitcharter

„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	Bruttoregistertonnen
BRZ	Bruttonraumzahl (Vermessungsgröße)
cbf	Kubikfuß (35,317 cbf = 1 cbm); Raummaß zur Bestimmung der räumlichen Ladefähigkeit eines Schiffes
cbfsm	Kubikfußseemeile
„slot“	Containerstellplatz auf einem Containerschiff
sm	Seemeile

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)
\$/b	\$ je Barrel (159 l)

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), neuerdings auch erheblich größer
„general-cargo ship“	konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgutähnlicher Ladung, „bulk“- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, überlicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschirr, meistens als Trampschiff eingesetzt
„single decker“	Schiff mit nur einem Deck (dem Wetterdeck) ohne horizontale Unterteilung des Laderaums; im Sprachgebrauch vorwiegend Küstenschiffe und kleine Massengutschiffe bis zu etwa 10 000 t dw
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

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Organisationen und Verträge

CRISTAL	Contract regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution
EU	European Union
EUROS	European Register of Shipping
FMC	Federal Maritime Commission
GATS	General Agreement on Trade and Services
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
IEA	International Energy Agency
IMO	International Maritime Organisation
ISM Code	International Ship Management Code
OECD	Organisation of Economic Co-operation and Development
SAECS	Southern Africa Europe Container Service Ltd.
SOLAS	Safety of Life at Sea
TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution
UNCTAD	United Nations Commission on Trade and Development
WTO	World Trade Organisation

Schiffahrtsorganisationen, Reedereien usw.

EATA	Europe Asia Trades Agreement
EECSAC	Europe East Coast South America Conference
FEFC	Far Eastern Freight Conference
IACS	International Association of Classification Societies
ISMA	International Ship Managers Association
Saebs	South Africa Europe Container Service
TA	Trans-Atlantic Agreement
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
TSA	Transpacific Stabilisation Agreement
OPEC	Organisation of Petroleum-Exporting Countries

Andere Begriffe

AG	Arabischer Gulf
BFI	Baltic Freight Index
BIFFEX	Baltic International Freight Futures Exchange
GWJ	Getreidewirtschaftsjahr
SAOK	Südamerika Ostküste
SAWK	Südamerika Westküste
TEN	Transeuropäische Netze
USEC	USA Ostküste
USWC	USA Westküste

I. Das Tonnageangebot blieb marktbestimmend

Im Jahr 1997 war im Weltseeverkehr ein neuer Rekord zu verzeichnen. Erstmals wurden mehr als 5 Mrd. t Güter über See befördert. Mit einer Zunahme um weitere 4,5 vH setzte sich die langjährige Expansion in diesem Sektor des Weltseeverkehrs fort (Schaubild 1). Das Ladungsaufkommen nahm in allen wichtigen Sektoren des Seeverkehrs zu: Mineralöle (Rohöl und Produkte) stiegen um 3,5 vH, die drei wichtigsten Schüttgüter (Eisenerz, Steinkohle, Getreide) um insgesamt 6 vH, die übrigen um 4,6 vH.¹ Das Aufkommen der Linienfahrt expandierte wieder überdurchschnittlich. Der Anteil des Containerverkehrs an der gesamten Stückgutladung steigt weiter, sowohl durch Gewinn neu entstehenden Verkehrs als auch dadurch, daß bereits vorhandener konventioneller Stückgutverkehr nunmehr in Containern befördert wird. Die in Tonnenseemeilen (tsm) ausgedrückte Transportleistung, die von der Welthandelsflotte in diesen Bereichen erbracht wurde, ist insgesamt ebenfalls, wenn auch unterproportional gestiegen (3,6 vH). Dabei waren je nach Ladungsart teils kürzere, teils aber auch längere Reisedistanzen als im Vorjahr zurückzulegen. Auch die — ebenfalls in Tonnenseemeilen ausgedrückte — Nach-

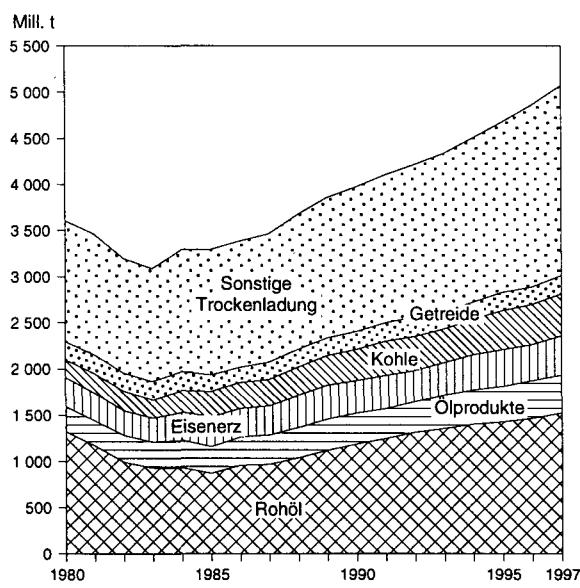
frage nach Seetransportleistungen hat somit bereits mehrere Jahre in Folge zugenommen.

Demgegenüber zeigten sich die Seefrachtmärkte in einer für die Reeder weniger günstigen Verfassung. Die einzelnen Märkte waren — allerdings nicht unerwartet — von starken Gegensätzen geprägt, die sich vor allem an den erheblichen Unterschieden der Frachtraten zeigten. Relativ fest tendierten sie in der Tankfahrt. Dort stieg nicht nur das Ladungsaufkommen, sondern für wichtige Tankerklassen auch die erzielbaren Transportentgelte. Allerdings war auch in diesem Bereich die Entwicklung nicht stetig. Beim Transport von Industrieprodukten (Stückgut), die zu einem noch wachsenden Teil in Containern befördert werden, hielt der schon in den Vorjahren herrschende Druck auf die Frachtraten in den meisten Fahrtgebieten weiter an, obwohl die Schiffe angesichts zunehmender Ladungsmengen teilweise sehr gut ausgelastet waren. In der übrigen Trockenladungsfahrt bestimmten trotz der expandierenden Nachfrage auf den Märkten für Bulktonnage ebenfalls weiterhin schwache Ratentendenzen das Bild, das sich im Jahresverlauf noch verdüsterte. Es hat sich auch im Frühjahr 1998 nicht aufgehellt.

Ausschlaggebend für die Divergenzen in den verschiedenen Marktsegmenten war das Tonnageangebot. Während es in der Tankfahrt im ganzen kaum ausgeweitet wurde, erhöhte es sich in der Container- und Bulkfahrt teilweise außerordentlich stark. Der Angebotsdruck, der sich trotz des Anstiegs des Ladungsaufkommens in diesen Bereichen schon im Vorjahr gezeigt hatte, verstärkte sich 1997 so, daß die Frachtraten häufig erheblich nachgaben.

Dieser differenzierten Gesamtlage entsprach die Ertragsentwicklung in der Seeschiffahrt. Sie hatte sich in der Bulkfahrt bis zum Jahresende für die meisten Schiffsgrößenklassen dem Auflegepunkt genähert. Spürbare Einbußen gab es auch für — vorwiegend neue — Containerschiffe und einzelne Spezialbereiche wie Kühlenschiffe, Produkten- und Chemikalentanker, denen allerdings deutliche Verbesserungen in anderen Bereichen gegenüberstanden.

Schaubild 1 – Weltseeverkehr 1980–1997



Bei der Interpretation der beobachteten Ratenzendenzen sind wie stets Veränderungen auf der Kostenseite zu berücksichtigen. Hier muß grundsätzlich beachtet werden, daß Durchschnittswerte für die Frachtraten schon dadurch gedrückt werden können, daß der Anteil der bezogen auf die Stückkosten günstigeren großen Schiffe zunimmt, ohne daß sich dabei die Rentabilität verschlechtert. Dies kennzeichnet gegenwärtig die Containerschiffahrt, wo eine sehr kräftige Größensteigerung im Gang ist, in einem allerdings eher begrenzten Ausmaß aber auch die Klasse der größten Bulkcarrier. Ähnlich können auch andere produktivitätssteigende technische Entwicklungen Ursache einer langfristig sinkenden Tendenz der Transportpreise sein.

Ferner war auch 1997 von Bedeutung, daß der Dollarkurs im Jahresverlauf erheblich schwankte und sich gegenüber vielen Währungen weiter festigte. Da die Seefrachtraten fast durchweg in Dollar fixiert werden, kann daraus eine ceteris paribus spürbare Erhöhung der in nationale Währung des Anbieters umgerechneten Erlöse eintreten, die einen Ratenfall mehr oder minder weitgehend ausgleicht, je nachdem ob bzw. in welchem Umfang auch die Kosten in Dollar anfallen. Grundsätzlich kann deshalb aufgrund früherer Erfahrungen angenommen werden, daß das Ratenniveau bei einem Anstieg des Dollarkurses tendenziell fällt.² Der herrschende Angebotsdruck hat jedoch vielfach zur Folge gehabt, daß die Dollarraten merklich stärker fielen als es einer stabilen Ertragslage entsprochen hätte. In mehreren Fahrtgebieten der Linienfahrt wurden die Währungsausgleichsfaktoren (currency adjustment factors) der Wechselkursentwicklung entsprechend herabgesetzt.

Eine deutliche Entlastung der Kostenrechnung der Reedereien ging von den Bunkerpreisen aus. Sie fielen im Jahresverlauf tendenziell erheblich und erreichten an wichtigen Bunkerplätzen einen niedrigen Stand. Das nach wie vor niedrige Zinsniveau dürfte sich ferner günstig auf die Kapitalkostenbelastung vieler Reedereien ausgewirkt haben, insbesondere soweit diese sich in den Vereinigten Staaten zu den dort üblichen Krediten mit relativ kurzer Zinsbindung, die eine vergleichsweise rasche Anpassung an Zinsänderungen erlauben, finanziert haben.

Von besonderer Bedeutung für den Seeverkehr waren die Ereignisse, die seit dem Sommer 1997 in einer Reihe ost- und südostasiatischer Länder eintraten, zu einem jähnen Einbruch im langjährigen wirtschaftlichen Wachstum führten und den Außenhandel mit anderen Weltteilen als auch den intraregionalen Austausch beeinträchtigten. Die Marktentwicklung wurde außerdem wieder von politischen Ereignissen mitbestimmt. Dazu gehörte wie schon wiederholt in den Vorjahren vor allem die Lage am Arabischen Golf. Die vergleichsweise festeren Frachtraten in der Tankschiffahrt rührten wohl zumindest teilweise davon her, daß sich eine Gefahr neuer kriegerischer Auseinandersetzungen abzuzeichnen schien. Günstig wirkte sich die Fortsetzung der im vergangenen Jahrzehnt in vielen Regionen begonnenen Liberalisierungspolitik auf Welthandel und Seeverkehr aus. Sie schlug sich vor allem in einer anhaltenden Verbreiterung der für die Linienschiffahrt maßgebenden Handelsströme nieder (siehe dazu Kapitel VII).

II. Weltwirtschaftliche Hintergründe

1. Im ganzen (noch) günstig: die Weltkonjunktur 1997

In der Entwicklung der Seeverkehrsmärkte spiegelte sich die fortgesetzte Expansion der Weltwirtschaft wider, deren Tempo sich insgesamt

gegenüber dem Vorjahr nur wenig veränderte. In den einzelnen Länder(gruppen) waren allerdings zunehmend auseinanderstrebende Tendenzen zu beobachten. In Nordamerika und in der Europäischen Union setzte sich die Aufwärtsentwicklung beschleunigt fort. Deutlich ra-

scher stieg die Produktion auch in Lateinamerika an, dessen Stellung im Weltverkehr sich seit der Überwindung der Krisenerscheinungen der achtziger Jahre merklich gefestigt hat. Die Lage in Ostasien war uneinheitlich: In der Volksrepublik China verlangsamte sich die Expansion nur wenig. In Südkorea und den sogenannten dynamischen Ländern Südostasiens nahmen die Zuwachsrraten des Sozialprodukts wie schon 1996 nochmals um etwa 1 vH ab. Sie blieben aber — über das ganze Jahr gesehen — immer noch vergleichsweise hoch. Demgegenüber herrschte in Japan, das seit langem ein herausragendes Gewicht im Seeverkehr hat, kaum mehr als eine Stagnation. Ein uneinheitliches Bild bot auch Osteuropa: hier standen Länder mit relativ starkem oder doch beschleunigtem Wachstum (Polen, die baltischen Länder, Ungarn, Slowenien) solchen mit einer schrumpfenden Wirtschaftsleistung gegenüber (Ukraine, Bulgarien, Rumänien); auch diesen Ländern wurden allerdings Fortschritte bei der Stabilisierung bescheinigt (OECD 1997: 137). In Rußland scheint die jahrelange Talfahrt des Bruttoinlandsprodukts in eine stabilere Lage übergegangen zu sein (DIW, IfW und IWH 1997: 46). Eine treibende Kraft der weltwirtschaftlichen Prozesse war anscheinend die weitere Intensivierung der Arbeitsteilung vor allem zwischen den Industrieländern. Denn das Welthandelsvolumen hat 1997 um 9 vH zugenommen, nach 6 vH im Vorjahr. Der Handel der OECD-Länder untereinander expandierte sogar um gut 11 vH (1996: knapp 7 vH) (OECD 1997: 11).

2. Ausbruch der Krise in Ost- und Südostasien

a. Erscheinungsformen der Krise

Wesentliche Bedingungen der Marktentwicklung waren vorhersehbar; sie stellten keine Überraschung dar. Das ließ sich von dem plötzlichen Ausbruch der ökonomischen Krise im ostasiatischen Raum nicht sagen. Die Erschütterungen kamen unerwartet. Sie begannen im Sommer 1997 in Thailand und brachten die Wertpapier- und Devisenmärkte sehr rasch auch

in anderen dieser sogenannten dynamischen ostasiatischen Volkswirtschaften unter starken Druck. Weitgehend von den Währungsturbulenzen verschont blieben Hongkong, Singapur, die Volksrepublik China und Taiwan. Die Krise gewann aber im weiteren Verlauf des Jahres an Gewicht und griff vor allem auch auf Südkorea über. Es hatte den Anschein, daß sie sich gegen Ende des Jahres bereits auf den Seefrachtmärkten auszuwirken begann. Darüber hinaus muß sie auch als Faktor für die Prognose der weiteren Entwicklung angesehen und entsprechend berücksichtigt werden.

Die Länder der ost- und südostasiatischen Großregion hatten sich in den vergangenen Jahren durch ein ständig hohes Wachstumtempo ihrer Wirtschaft ausgezeichnet, das durchweg deutlich über dem Weltdurchschnitt lag. Während die japanische Wirtschaft schon seit längerem zurückgefallen ist, verschoben sich die Entwicklungsschwerpunkte zunächst nach Singapur, Hongkong und Südkorea, danach zu den anderen Schwellenländern.³ Wie das Bruttoinlandsprodukt nahm der Außenhandel dieser Volkswirtschaften rasch zu (Tabelle 1). In der jüngeren Vergangenheit beschleunigte sich die Entwicklung auch in der Volksrepublik China. Die Krise des Jahres 1997 hat die Aufwärtstendenzen zunächst gebremst.

Die Schärfe dieser Krise geht unter anderem daraus hervor, daß die Währungen der genannten Länder im Zeitraum Januar–November 1997 um 12 vH (Taiwan) bis 34 vH (Thailand) gegenüber dem Dollar abwerteten (Tabelle 2). Die Währungen Hongkongs und der Volksrepublik China blieben annähernd stabil (OECD 1997: 3, 7, 141). In einem noch stärkeren Maß gingen die Wertpapierkurse an den Börsen der asiatischen Länder zurück; Malaysia und Thailand waren mit Verlusten um 40 vH (ebenfalls 1. Januar–17. November 1997) am meisten betroffen; Singapur und Hongkong verzeichneten ebenfalls Rückgänge um etwa ein Fünftel. Das wirtschaftliche Wachstum blieb bis zu dem genannten Zeitpunkt in China, Hongkong, Taiwan und Singapur stark. In den anderen Ländern verlangsamte es sich zwar, blieb aber im internationalen Vergleich noch immer überdurchschnittlich hoch.⁴ Lediglich in Thailand kam es annähernd zu einer Stagnation.⁵

Tabelle 1 – Wachstum des Welt-Warenhandelsvolumens nach ausgewählten Regionen 1990–1996

	Ausfuhren			Einführen		
	Durchschnitt 1990–1996	1995	1996	Durchschnitt 1990–96	1995	1996
Welt	6,0	8,5	5,0	6,0	9,0	5,0
Nordamerika ^a	7,0	9,5	6,0	7,0	8,0	5,5
Lateinamerika	8,5	12,0	10,5	11,5	3,0	10,5
Westeuropa	5,0	7,5	4,5	4,0	7,0	3,5
Europäische Union (15)	5,5	7,5	4,0	4,0	6,5	3,5
Asien	7,0	9,5	4,0	9,5	14,0	5,0
Japan	1,0	3,5	0,5	5,5	12,5	2,5
Ostasien (6) ^b	10,5	14,5	7,0	11,0	15,0	5,0

^aVereinigte Staaten und Kanada. — ^bHongkong, Südkorea, Malaysia, Singapur, Taiwan, Thailand.

Quelle: World Trade Organization (1997: 16).

Tabelle 2 – Wechselkurse asiatischer Währungen gegenüber dem US-Dollar 1996 und 1997

	I/1996	II/1996	III/1996	IV/1996	I/1997	II/1997	III/1997	IV/1997
<i>Yen je US-Dollar</i>								
Japan ^{a,c}	106,28	109,42	110,97	116,00	124,05	114,40	121,00	129,95
Japan ^{a,d}	105,79	107,59	108,94	112,79	121,22	119,57	117,93	125,24
<i>Won je US-Dollar</i>								
Süd-Korea ^{a,c}	782,70	810,60	821,20	844,20	897,10	888,10	914,80	1.695,80
Süd-Korea ^{a,d}	782,93	786,18	817,11	831,59	870,98	891,70	898,64	1.143,84
<i>Baht je US-Dollar</i>								
Thailand ^{b,c}	25,230	25,360	25,420	25,610	25,970	25,790	36,523	47,247
Thailand ^{b,d}	25,256	25,300	25,327	25,487	25,861	25,900	33,035	40,662
<i>Hongkong Dollar je US-Dollar</i>								
Hongkong ^{a,c}	7,7340	7,7400	7,7330	7,7360	7,7500	7,7470	7,7380	7,7460
Hongkong ^{a,d}	7,7323	7,7363	7,7350	7,7334	7,7440	7,7447	7,7433	7,7363
<i>Singapore Dollar je US-Dollar</i>								
Singapur ^{a,c}	1,4080	1,4099	1,4080	1,3998	1,4451	1,4300	1,5295	1,6755
Singapur ^{a,d}	1,4144	1,4084	1,4121	1,4052	1,4204	1,4348	1,4880	1,5960
<i>Ringgit je US-Dollar</i>								
Malaysia ^{b,c}	2,5368	2,4955	2,5085	2,5290	2,4790	2,5248	3,1935	3,8883
Malaysia ^{b,d}	2,5480	2,5012	2,4952	2,5193	2,4858	2,5081	2,7771	3,4822
<i>Rupiah je US-Dollar</i>								
Indonesien ^{a,c}	2 337,0	2 342,0	2 340,0	2 383,0	2 419,0	2 450,0	3 275,0	4 650,0
Indonesien ^{a,d}	2 318,2	2 344,1	2 350,3	2 356,6	2 403,3	2 437,2	2 791,3	4 005,7
<i>Peso je US-Dollar</i>								
Philippinen ^{a,c}	26,197	26,203	26,257	26,288	26,367	26,384	33,873	39,975
Philippinen ^{a,d}	26,190	26,187	26,212	26,276	26,330	26,371	29,798	35,384

^aMarktkurs. — ^bOffizieller Kurs. — ^cEnde der Periode. — ^dDurchschnitt der Periode.

Quelle: International Monetary Fund (1998).

In verkehrswirtschaftlicher Perspektive dürfte den Auswirkungen der Währungskrise besonderes Gewicht zukommen. Als Folge der Abwertungen haben die Importe bereits drastisch

abgenommen. Dagegen sind die Exporte mancher ostasiatischer Länder angesichts der Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit stark angestiegen. Das hat deutliche Auswirkungen auf

Volumen und Struktur des Verkehrs mit anderen Erdteilen. Ende 1997 war noch ungewiß, ob die Asien-Krise die Expansion des Transportaufkommens im Verkehr mit dem Fernen Osten (und wohl insbesondere innerhalb dieses Gebietes) spürbar bremsen wird oder ob strukturelle Effekte wie eine unterschiedliche Entwicklung der Richtungsverkehre im Vordergrund stehen werden.

b. Steigende Bedeutung Asiens für den Seeverkehr

Die Bedeutung der Ereignisse in Ostasien röhrt im vorliegenden Zusammenhang daher, daß der ost- und südostasiatische Raum eine zentrale Bedeutung für den Weltseeverkehr gewonnen hat. Diese Entwicklung begann schon um das Jahr 1960 mit dem Aufstieg Japans zu einem weiteren weltwirtschaftlichen Zentrum neben Europa und den Vereinigten Staaten.⁶ Es folgten — ihrer gesamtwirtschaftlichen Entwicklung entsprechend — zunächst Taiwan, Singapur und Hongkong sowie nach etwa 1970 insbesondere Südkorea. Dahinter standen unter anderem „outsourcing“-Strategien Japans. Diese erreichten in rascher Folge immer mehr südostasiatische Länder und gaben dort wichtige Wachstumsimpulse, die zu einer fortschreitenden und noch anhaltenden Industrialisierung führten. Daneben hat aber auch die Verflechtung dieses Raums mit den Vereinigten Staaten und Europa immer mehr zugenommen. Infolgedessen sind der Rohstoffbedarf Ostasiens und sein Anteil an der Nachfrage nach Transportkapazität außerordentlich gestiegen; ausschlaggebend dafür ist die sehr weitgehende Abhängigkeit vom Seetransport.

Zugleich haben die Industrialisierung und besonders die Intensivierung der Arbeitsteilung zu einem Anstieg des Stückgut(Industriegüter-)austauschs geführt. Die damit einhergehende, anhaltende Verdichtung der Verkehrsströme vor allem der Linienschiffahrt wurde ihrerseits auch durch die Produktivitätssteigerung im Containerverkehr begünstigt. Heute ist die Region an zwei der drei Verkehrsgebiete der Linienschiff-

fahrt mit dem höchsten Ladungsaufkommen beteiligt; in diesen Verkehrsgebieten werden auch die größten Containerschiffe eingesetzt. Acht der zehn umschlagstärksten Seehäfen der Welt — bzw. fünf der zehn größten Containerhäfen — sind dort zu finden (*ISL* 1997: 361f. [Tab. 1.1 und 1.2]). Außerdem erfaßten die dargestellten Tendenzen in abgewandelter Form auch den innerasiatischen Austausch. Südostasien ist daher bereits einer der wichtigsten, ladungsstärksten Seeverkehrsräume geworden.

Als Spiegelbild der maritimen Ausrichtung und der für den Seeverkehr besonders wichtigen Importabhängigkeit der fernöstlichen Wirtschaftsregion hat sich eine ähnlich starke Abhängigkeit des Weltseeverkehrs, vor allem der Tankfahrt, der Großbulkcarrier und der Großcontainerschiffe, von den asiatischen Volkswirtschaften entwickelt. So entfallen hohe Anteile am weltweiten Seetransport der wichtigen Industrierohstoffe auf Empfänger in Ostasien (Tabelle 3). Im Jahr 1996 hatten fast 50 vH des Weltseeverkehrs mit den wichtigsten trockenen Bulkgütern Zielländer in dieser Region. Allein die Eisenerzbezüge Japans machten rund 119 Mill. t aus, die Kohlenimporte etwa 128 Mill. t. Da in den Einfahrerverkehren Ostasiens meistens lange Seestrecken zurückzulegen sind, war der Anteil an den erbrachten Transportleistungen noch etwas höher. Am Transport von Mineralöl war allein Japan mit mehr als einem Sechstel beteiligt.

Der Einfluß der asiatischen Länder auf die Beschäftigung der Bulk- und Tankschiffahrt wird noch deutlicher, wenn man nur Schiffe von mehr als 50 000 t dw berücksichtigt. Danach lag der Anteil dieser Länder an den von solchen Bulkcarriern insgesamt erbrachten Transporten im Jahr 1996 bei 55 vH; auf Japan entfielen 28 vH.⁷ Ebenso eindrucksvoll ist die Rolle Asiens beim Einsatz großer und sehr großer Tanker: 74 vH der Mineralölimporte Japans sowie 58 vH der Importe von „Other Asia“ auf Schiffen von über 50 000 t dw wurden von VLCC und ULCC (200 000–300 000 t dw bzw. darüber) befördert. Von den Mineralölexporten Südostasiens übernahmen Tanker von 50 000–100 000

Tabelle 3 – Anteile Ostasiens am Seetransport mit Bulkgütern 1996

	Transportmengen			Transportleistungen		
	Welt Mill. t	Ostasien	dar. Japan	Welt Mrd. t sm	Ostasien	dar. Japan
		Anteile in vH			Anteile in vH	
Rohöl	1 466	.	15,1	7 363	.	18,4
Eisenerz	391	55,0	30,5	2 227	61,7	32,5
Kohle	435	52,5	29,5	2 217	45,6	26,8
Getreide	193	42,3	16,1	1 126	54,4	20,5 ^a
Bauxit	55	.	5,5	201	.	4,0
Phosphat	31	27,1 ^b	3,6	133	46,5 ^b	8,3
<i>Insgesamt</i>	<i>2 671</i>	.	<i>19,6</i>	<i>13 267</i>	.	<i>22,0^{a,c}</i>

^aGeschätzt mit gesamtdurchschnittlicher Entfernung. — ^bJapan und „Other Asia“. — ^cEinschließlich Getreide.

Quelle: Eigene Berechnungen aus Fearnleys (1997b).

t dw (Aframax) sogar gut drei Viertel. Ähnlich sah es in der trockenen Massengutfahrt aus. Dort transportierten Bulkcarrier von mehr als 150 000 t dw zwei Drittel der japanischen Eisen-erzeinfuhr, und vier Fünftel der Kohlenimporte Ostasiens (einschließlich Japans) wurden mit Schiffen von 100 000–200 000 t dw abge-wickelt.

Da auch die Exporteure der bezogenen Roh-stoffe zum Teil dem pazifischen Raum angehö-ren (Australien, Indonesien), vergrößert sich das Gewicht der östlichen Hemisphäre in See-verkehr und Seeschiffahrt weiter. Es hat über-dies den Anschein, daß die Wachstumskräfte immer weiter nach Westen ausgreifen und nun auch Indien einbeziehen. Das kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß der ökono-

mische Sog Asiens auch die Länder der westli-chen Hemisphäre erfaßt und dabei auch prägend auf die Strukturen der Seeverkehrsmärkte ein-wirkt.

Der weitere Fortgang der asiatischen Krise hat aus diesen Gründen eine außerordentlich große Bedeutung für die Entwicklung der Nach-frage nach Seetransportleistungen und damit für die wirtschaftliche Lage der Seeschiffahrt. Eine große Zahl von Schiffen wurde speziell für die Beschäftigung in den Einfuhrverkehren der Re-gion gebaut, wie gezeigt vor allem die Großton-nage. Ein Einbruch der Importe Ostasiens wür-de daher empfindliche Auswirkungen haben. Das wird besonders von Interesse sein, wenn die Marktaussichten für den Rest des Jahrzehnts ins Visier genommen werden (Kapitel X).

III. Die Entwicklung des Tonnageangebots

1. Stark differenziertes Flot-tenschwachstum

Das Wachstum des Tonnageangebots, das sich in den vergangenen Jahren wieder beschleunigt hatte, setzte sich 1997 fort. Der Bestand der Welthandelsflotte nahm weiter zu; er lag am Ende des Jahres bei 723 Mill. t dw (+2,8 vH). Dabei entwickelten sich die verschiedenen Be-reiche jedoch recht uneinheitlich (Tabelle 4):

- Der Ausbau der Bulktonnage hielt an (An-stieg um 4,5 vH), so daß diese Ende 1997 mit einem weiter gestiegenen Anteil von etwa 37 vH (1980: 22 vH) an der Welthandelsflotte etwa gleichauf mit den Tankern lag;
- demgegenüber stagnierte die Öltankertonna-ge auch 1997 (+0,8 vH); sie hatte mit insge-samt ebenfalls etwa 267 Mill. t dw einen gleich hohen Anteil, der jedoch seit langem fast ständig gesunken ist (1980: 51 vH);

- weiterhin rückläufig waren Größe und Anteil der Flotte der Kombinierten Schiffe; dieser Schiffstyp hat damit erneut an Bedeutung verloren ($-1,1 \text{ vH}$; Anteil noch $2,5 \text{ vH}$ gegen über dem Höchststand von $7,5 \text{ vH}$ in 1981);
- die Flotte aller anderen Schiffstypen (einschließlich der Containerschiffe) vergrößerte sich um gut 4 vH ;
- die Flotte der Vollcontainerschiffe wies mit einem Anstieg von 15 vH die weitaus höchste Zuwachsrate auf und erreichte eine Ladefähigkeit von insgesamt 3,6 Mill. TEU (twenty-foot equivalent unit — 20-Fuß-Container); dabei wuchs die Klasse der Schiffe von mehr als 4 000 TEU mehr als doppelt so rasch.⁹

Tabelle 4 – Welthandelsflotte 1996 und 1997

	Nettozugang		Ablieferungen		Abwrackungen	
	Mill. t dw	vH ^a	Mill. t dw	vH ^a	Mill. t dw	vH ^a
<i>1996</i>						
Gesamtflotte	13,5	2,0	34,8	5,1	-21,0	-3,1
Tanker	-1,4	-0,5	10,8	4,1	-12,2	-4,7
Bulkcarrier	11,2	4,6	17,2	7,1	-6,0	-2,5
Kombinierte Schiffe	-1,0	-4,2	0,3	1,3	-1,3	-5,4
Andere Typen	5,0	3,2	6,5	4,1	-1,5	-1,0
<i>1997</i>						
Gesamtflotte	20,0	2,8	36,8	5,2	-16,8	-2,4
Tanker	2,1	0,8	7,4	2,8	-5,3	-2,0
Bulkcarrier	11,5	4,5	18,8	7,4	-7,3	-2,9
Kombinierte Schiffe	-0,2	-1,1	0,3	1,7	-0,5	-2,8
Andere Typen	6,7	4,1	10,3	6,3	-3,6	-2,2

^aVeränderung bezogen auf den Bestand am Jahresbeginn.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (lfd. Jgg.) Review.

Die Flotte der Containerschiffe ist bereits seit etwa drei Jahren außerordentlich schnell ausgeweitet worden. Allein in den Jahren 1994–1996 ist die Stellplatzkapazität¹⁰ um 50 vH gewachsen; die Zuwachsrate der Containertrampschiffe lag noch deutlich darüber. Diese Zuwächse gingen auch 1997 weit über den Anstieg des Containeraufkommens hinaus, und das gleiche gilt für das kommende Jahr.

Die Auswirkungen, die von den Veränderungen der Flottenbestände auf die Transportkap-

zität der Welthandelsflotte ausgehen, werden dadurch verstärkt, daß die Produktivität vieler Schiffe nachhaltig zunimmt, weil deren Reisegeschwindigkeiten erhöht werden. Die Reisegeschwindigkeiten erlauben es, eine größere Zahl von Ladereisen je Jahr durchzuführen; zusätzlich werden die Stückkosten durch die gleichzeitige Größenzunahme zumindest auf einzelnen Märkten verringert. Außerdem wird die Produktivität dadurch erhöht, daß die Umschlagsmethoden in vielen Seehäfen verbessert und die Hafenliegezeiten verkürzt werden. Die Zeitersparnisse wirken in die gleiche Richtung wie höhere Geschwindigkeiten.

Die Vergrößerung der Welthandelsflotte wurde wieder durch umfangreiche *Ablieferungen neuer Schiffe* durch die Schiffbauindustrie ermöglicht (Tabelle 5). Die Werften stellten 1997 insgesamt 1 115 Schiffe mit rund 35 Mill. t dw fertig. Darunter standen Bulkcarrier mit 17,5 Mill. t dw an erster Stelle, gefolgt von Tankern (7,1 Mill. t dw). Außerdem wurden — neben den bereits erwähnten Containerschiffen — in nennenswertem Umfang „general cargo“-Schiffe und Chemikalentanker in Fahrt gebracht. Andere Spezialschiffe blieben, gemessen an der Tonnage, dahinter zurück, dürften aber einen merklich höheren wertmäßigen Anteil gehabt haben.¹¹ Die Neubaukapazitäten im Weltschiffbau waren mit diesen Leistungen gut beschäftigt.

Die wiederum eher geringen Abwrackverkäufe nahmen gegenüber dem Vorjahr um fast 30 vH ab.¹² Dies war zwar teilweise — so im Containerschiffssektor — mit einem noch relativ günstigen Durchschnittsalter der vorhandenen Schiffe zu erklären, überraschte aber bei den Bulkcarriern angesichts der verschlechterten Marktentwicklung. Große Tanker können überdies trotz ihres oft weit überdurchschnittlichen Alters und der Anforderungen durch die Regelungen für eine erhöhte Sicherheit (Doppelhülle usw.) weiter wirtschaftlich eingesetzt werden. Die bei Auftraggebern und Werften vielfach gehalte Erwartung, die Relation zwischen Angebot und Nachfrage werde sich quasi-automatisch durch verstärktes Abwracken verbessern und die Seefrachtenmärkte stabilisieren, sind somit bislang nicht nennenswert erfüllt worden.

Tabelle 5 – Weltschiffbau 1995–1997 (Mill. t dw)

	Ablieferungen		Neubauaufträge		Auftragsbestand ^a	
	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker
1995						
1. Quartal	9,273	2,789	9,438	1,489	65,238	21,897
2. Quartal	7,773	1,713	6,788	0,957	63,688	20,980
3. Quartal	7,034	3,085	10,198	2,324	67,175	21,580
4. Quartal	6,677	2,389	10,302	1,038	69,142	19,112
1996						
1. Quartal	10,199	3,549	7,442	1,454	66,365	16,953
2. Quartal	9,230	2,788	7,207	1,272	62,865	14,979
3. Quartal	7,802	2,013	7,527	2,008	62,910	14,782
4. Quartal	8,883	2,427	10,999	4,073	61,970	15,420
1997						
1. Quartal	10,416	2,183	12,816	5,709	64,419	19,180
2. Quartal	9,571	1,601	13,222	6,759	67,546	24,108
3. Quartal	8,027	1,937	11,861	6,636	70,151	28,291
4. Quartal	6,864	1,155	16,916	9,851	79,818	36,648

^aJeweils am Quartalsende.

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

So wird etwa bei Containerschiffen nicht hinreichend beachtet, daß der Schiffskörper relativ gering belastet ist, und eher die viel stärkere Beanspruchung der Bulkcarrier durch die Ladung verallgemeinert.¹³ Obwohl der Unterhaltungszustand vieler älterer Bulkcarrier offenbar ein Gefährdungspotential für diese Schiffe darstellt, die z.B. auch durch chemische Einflüsse aus der Ladung oft überdurchschnittlich geschädigt werden, bleiben auch diese zum Teil lange in Fahrt.

Totalverluste von Schiffen stellen nach wie vor einen Faktor für die Seeschifffahrt dar. Dabei wird den Umweltschäden, die von einem Seeunfall ausgehen können, nach den Personenverlusten die größte Bedeutung zugemessen. Im Jahr 1997 gingen 89 Schiffe verloren, um ein Fünftel weniger als im Vorjahr; die Tonnage (BRZ) stieg dagegen wieder an (um 5,5 vH). Gemessen an Zahl und Tonnage standen „general cargo“-Schiffe im Vordergrund. Bei Tankern und Bulkcarriern gab es nur wenige Seenotfälle mit Totalverlust.¹⁴ Bezogen auf die Welthandelsflotte im ganzen und auf ihre einzelnen Bereiche ist die Verlustquote sehr niedrig. Sie hat sich gegenüber früheren Jahren deutlich vermindert. Schwankungen sind nicht zuletzt auf Zufallseinflüsse, die vom Verlust

einzelner Großschiffe, aber auch z.B. von Wettermöglichkeiten ausgehen können, zurückzuführen.

2. Vielfach hohe Auslastung

Statistische Berechnungen deuten auf einen nach wie vor hohen Auslastungsgrad der Weltflotte hin.¹⁵ Dabei wird allerdings anhand von Aufliegerzahlen usw. ein Angebotsüberschuß ermittelt, der kaum Rückschlüsse auf kapazitätsmindernde Vorstufen zum Auflegen erlaubt und auch keinen Anhalt für die wirtschaftliche Situation der einzelnen Reedereien bietet. Der Aussagewert solcher Daten muß daher als begrenzt angesehen werden. Zahl und Tonnage der aus der Fahrt gezogenen Schiffe waren auch 1997 relativ gering; nur wenig mehr als 1 vH der vorhandenen Flotte und sogar nur 0,5 vH der Bulkcarrierflotte waren aufgelegt. Vermutlich befand sich jedoch erheblich mehr Tonnage in einem „semi-lay up“-Zustand. In den vergangenen Jahren wurde bereits erkennbar, daß viele Reedereien davor zurückgeschrecken, ein Schiff definitiv aufzulegen, zumal ältere Fahrzeuge oft nur mit hohem Kostenaufwand wieder einsatzbereit gemacht werden können. Er kann die laufenden Kosten eines mit einer Restbesat-

zung auf eine Warteposition gelegten Schiffes deutlich übersteigen und diese Alternative wirtschaftlicher machen: sie erlaubt es überdies, ein Schiff rasch wieder in Fahrt zu setzen, wenn sich — selbst nur für kurze Zeit — eine Beschäftigung bieten sollte. Dies schlägt sich in dem beträchtlichen Umfang der sogenannten inaktiven Tonnage nieder (Tabelle 6).¹⁶

Tabelle 6 – Veränderungen des effektiven Tonnageangebots 1996 und 1997 (Mill. t dw)

	1996		1997	
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.
<i>Tankfahrt</i>				
Flottenbestand ^a	3,5	3,1	1,7	1,5
Inaktiv	-4,0	0,8	1,5	1,8
C/C in Tankfahrt	0,4	0,5	1,0	0,3
Effektives Angebot insgesamt	-0,1	4,4	4,2	3,6
Lagertanker	-0,1	0,9	-1,5	-0,5
Angebot für Transport	-0,2	5,3	2,7	3,1
<i>Bulkfahrt</i>				
Flottenbestand	3,6	4,5	8,6	5,6
Inaktiv	0,2	-0,1	0,4	0,0
C/C in Trockenladungsfahrt	-1,1	-3,2	-0,9	-2,3
Effektives Angebot insgesamt	2,7	1,2	8,1	3,3

^aEinschließlich Chemikalientanker.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tables 12, 19, 31); Jacobs (lfd. Jgg.).

Deutlich abgenommen hat die *verborgene Unter- bzw. Nicht-Beschäftigung* von Schiffen, die besonders in der Tankfahrt in den vergangenen 20 Jahren zeitweilig einen sehr großen Umfang hatte. Das gilt auch für den Verlust an Periodenkapazität, der durch Herabsetzung der eigentlich erreichbaren Schiffsgeschwindigkeiten verursacht wird (das „slow-steaming equivalent“). Der tendenzielle Rückgang des realen Bunkerpreises, die oft erhebliche Steigerung der Maschinenleistungen und die selbst bei relativ kleinen, teilweise im Short-sea-Verkehr eingesetzten Schiffen erreichten sehr hohen Geschwindigkeiten deuten darauf hin, daß dieser Faktor an wirtschaftlicher Bedeutung verloren hat. Einige andere Formen einer theoretischen Minderauslastung von Tankern müssen inzwischen als dauerhaft angesehen werden. Sie sind strukturell bedingt, weil sich die Verhältnisse

auf den Ölmarkten verändert haben, können also zumindest auf kurze Sicht kaum rückgängig gemacht werden. Hierzu gehören z.B. zur Vollabladung nicht ausreichende Größen der Ladungspartien, die Zahl der Ladehäfen (Zeitverluste gegenüber „single port loading“) und andere Faktoren.

Somit führen die kurzfristigen Reaktionen der Reedereien auf eine beobachtete Verschlechterung der Marktlage offenbar nur in relativ geringem Umfang zur Stilllegung vorhandener Kapazitäten. Die Markttendenzen haben aber Umfang und Zusammensetzung der Neubauaufträge an die Werften deutlich verändert. Das trifft besonders auf den Sektor der Containerschiffe zu, der zuvor, auch unter dem Einfluß steuerlicher Maßnahmen, besonders stark ausgeweitet worden, nun aber unter massiven Ratendruck mit entsprechenden Auswirkungen auf die neu erteilten Aufträge geraten ist. Doch haben auch die Aufträge für Bulkcarrier nach der mehrjährigen kräftigen Flottenausweitung und der dadurch trotz der günstigen weltwirtschaftlichen Konjunkturlage ausgelösten Ratenbaisse wieder abgenommen.

3. Rascher Anstieg der Schiffbauaufträge

Am Jahresende 1997 zeigte das Orderbuch der Werften weltweit das folgende Bild: Der Gesamtbestand war mit 79,818 Mill. t dw, die sich auf 1 996 Schiffe verteilten, der höchste, der seit der Mitte der achtziger Jahre ausgewiesen wurde.¹⁷ Tanker rückten infolge eines gegenüber dem Vorjahr stark beschleunigten Zugangs neuer Aufträge (+135 vH) wieder an die führende Stelle vor; auf sie entfielen 51 vH des gesamten Auftragsbestandes. Darunter waren 44 Großtanker (VLCC) mit jeweils mehr als 250 000 t dw. Dagegen fielen die Orders für Bulkcarrier auf 28 vH — erheblich weniger als in den vergangenen Jahren —, und auch Aufträge für Containerschiffe haben ihren Höhepunkt überschritten (12 vH, insgesamt 658,777 TEU). Bemerkenswert war die Zahl der in Bau gegebenen Fahrgastschiffe (cruise vessels), die sich

auf 32 Schiffe mit 1,853 Mill. BRZ belief, darunter 14 in der Größenklasse 50 000–99 999 BRZ und 5 mit mehr als 100 000 BRZ (das Maximum liegt bei 133 000 BRZ).

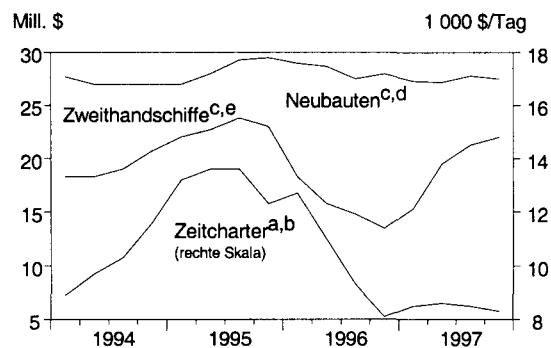
Die Ende 1997 bei den Werften im Bau befindlichen Schiffe sollten zu einem großen Teil im Jahr 1998 geliefert werden (50,5 vH aller Aufträge bzw. 40,284 Mill. t dw). Weitere 28,419 Mill. t dw (35,6 vH) waren für Lieferung in 1999 bestellt, der verbleibende Teil von 11,1 Mill. t dw wohl überwiegend für das Jahr 2000. Noch spätere Liefertermine dürften nur selten und nur für Spezialschiffe vorgesehen sein.

Aufträge zum Bau neuer Tanker spielten mehrere Jahre nur eine geringe Rolle. Ihr extrem starker Wiederanstieg hat inzwischen zu neuerlichen Besorgnissen geführt. Es wird befürchtet, daß sich in diesem Marktsektor, der erst jetzt zu einem annähernden Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage gelangt ist, bereits wieder ein Tonnageüberhang abzeichnet. Ob diese Kritik berechtigt ist, hängt nicht zuletzt von der Entscheidung über Abwracken oder Weiterbetrieb vorhandener älterer Schiffe ab. Großen Einfluß hat außerdem das Angebotsverhalten der Großschiff-Werften (neben den Baupreisen z.B. Beteiligungen, Chartergarantien u.ä.).

Die von den Werften quotierten Preise für *Schiffsneubauten* sind nach mehrjährigem kräftigem Anstieg im Verlauf des Jahres 1997 teilweise wieder gefallen (Schaubild 2). Dabei er-

gaben sich Unterschiede je nach Schiffsgröße und Typ. Für Schiffe geringer Größe zeigten sich kaum Veränderungen; die Preise für Aframax-Tanker und VLCC fluktuierten dagegen erheblich und waren ebenso wie die für große Bulkcarrier deutlich niedriger als 1996 (alle Preise gelten für fernöstliche Werften). Der Wettbewerb hat sich somit vor allem im Großschiffbau wieder verschärft. Deutlich aufwärts tendierten die *Preise für Zweithandtonnage*, vor allem mittelgroße und große Bulkcarrier. Es wird allerdings vermutet, daß die erneut abgeschwächte Marktlage (Tabelle 7) zu einem verstärkten Angebot solcher Schiffe führen wird, so daß die Preise zurückgehen könnten.

Schaubild 2 – Chaterraten und Schiffspreise 1994–1997



^aFür Bulkcarrier von 55 000 t dw. — ^bLaufzeit 12 Monate. — ^cFür Bulkcarrier von 70 000 t dw. — ^dAuf Werften im Fernen Osten. — ^eAlter 5 Jahre.

Quelle: *Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.

Tabelle 7 – Zweithandverkäufe von Seeschiffen 1996 und 1997 (Mill. t dw)

	1996				1997			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Tanker	5,088	3,612	3,942	4,886	2,411	4,643	8,749	2,355
Bulkcarrier	3,122	1,887	2,105	3,222	5,871	5,187	5,121	4,524
Komb. Schiffe	0,061	0,376	0,667	0,292	0,431	0,122	0,216	0,571
Insgesamt	8,271	5,875	6,714	8,400	8,713	9,952	14,086	9,085

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 33).

4. Im Mittelpunkt: das Groß-(container)schiff

Ein beherrschendes Thema ist gegenwärtig die Entwicklung der Schiffsgrößen. Die Tendenz zu deren Steigerung hat Schiffbau und Seeschifffahrt bereits über sehr lange Zeit geprägt. Sie war beispielsweise von 1890 bis 1914 vor allem in der Fahrgastschifffahrt außerordentlich stark.¹⁸ Seit den ausgehenden fünfziger Jahren standen Tanker (bis etwa 1975) und Bulkcarrier im Vordergrund. Zur Zeit konzentriert sie sich auf den Bau von Containerschiffen, der innerhalb weniger Jahre von 4 500 TEU auf 7 000 (möglicherweise mehr) TEU gesprungen ist. Inzwischen werden 8 000 TEU als sicherer nächster Schritt angesehen, darüber hinaus aber auch Berechnungen für noch weitaus größere Containerschiffe angestellt.¹⁹ Die Größensteigerung war zweifellos die Triebkraft vieler positiv bewerteter Veränderungen im Weltverkehr. Sie hat die realen Seetransportkosten in allen betroffenen Sektoren erheblich gesenkt, dem Welthandel starke Impulse gegeben und die räumliche Struktur der Weltwirtschaft nachhaltig verändert.

Dennoch erscheinen einige kritische Anmerkungen angebracht. So zeigt besonders das Beispiel des Großtankers — VLCC und stärker noch des ULCC — die Chancen für einen dem Konzept entsprechenden erfolgreichen Einsatz, sehr deutlich aber auch Schwächen. Zwar stellen die wirtschaftlichen Katastrophen, die seit den beiden sogenannten Ölkrisen der siebziger Jahre mit diesem Schiffstyp verbunden waren, nicht den Regelfall dar. Doch kann die Kostendegression der Schiffe überschätzt werden, so-

wohl was ihr technisch bedingtes Ausmaß bei fortgesetzter Steigerung der Schiffsgröße als auch was ihre Realisierbarkeit im Einsatz (vor allem die erforderliche Auslastung) betrifft.²⁰ Dazu kommt, daß sich die Berechnungen fast nur auf das Schiff und damit die Kosten der Seestrecke beziehen, andere Kostenfaktoren (Häfen, längerer Landtransport z.B. bei Hafenkonzentration) und deren richtige Anlastung hingegen außer acht lassen. Solche komplementären, für den Reeder externen Kosten können jedoch erhebliche Höhe haben.

In diesem Zusammenhang sind ferner die Entwicklungsmuster des Seeverkehrs von Bedeutung. Am Beginn steht eine Zunahme der Ladungsströme. Sie ist die Grundlage für eine sinnvolle Größensteigerung und kann im weiteren Verlauf auch mit einer „hub“-Bildung verbunden sein (je nach Kostendegression einerseits und Zusatzkosten durch Zwischenumschlag und relativ teure Feederschiffe andererseits). Nachfolgend können sich aber auch wieder Möglichkeiten für einen rationellen Einsatz weniger großer Schiffe auf dezentralisierten Direktlinien ergeben. Zudem läßt sich mit Blick auf die wirklichen Kosten bzw. Kostensparnisse durch Einsatz von Großschiffen auch — wenngleich überspitzt — die Antithese formulieren, „das aktuelle Muster der Containerfahrt ist das Ergebnis eines falschen — weil unvollständigen — Preissystems“.²¹ Als vorläufiges Fazit kann daraus gefolgert werden, daß es keine wirtschaftliche Grundlage für eine — wenngleich technisch machbare — fortgesetzte Größensteigerung gibt, sondern auch Richtungswechsel denkbar sind.

IV. In der Baisse: der Chartermarkt für Containerschiffe

1. Ende der stetigen Nachfragezunahme

Die mehrjährige Aufwärtstendenz auf dem Chartermarkt für Containerschiffe kam nach nochmaliger Beschleunigung zu einem nahezu ab-

rupten Ende. Die kräftige Ratenbaisse, die ihr seit dem Vorjahr folgte, kennzeichnete auch das Jahr 1997. Sie hält noch an. Da dieser Markt in den neunziger Jahren ein starkes, rasch zunehmendes Interesse bei Investoren/Kapitalanlegern gefunden hatte, das sich nicht zuletzt in der großen Zahl von Schiffsneubauten niederschlägt,

wurden die aktuellen Ereignisse mit besonderer und zunehmend kritischer Aufmerksamkeit verfolgt.

Der Containertrampmarkt²² war lange ein besonders dynamischer, auch gegen Konjunkturschwankungen einigermaßen abgesicherter Markt gewesen. Der vor allem 1994 und 1995 beschleunigte Nachfrageauftrieb, der die Investitionsbereitschaft in diesem Sektor erheblich förderte, war jedoch nicht allein auf einen von Ladungszunahme getragenen Bedarf zurückzuführen, sondern wesentlich auch durch Strukturveränderungen in der Container-Linienfahrt bedingt. Dazu gehören die Ausweitung des „hub“-Systems mit Bedarf an zusätzlichen Feederschiffen sowie die Umorganisation schon bestehender Feederverkehre, ferner das Auswechseln auch der Chartertonnage auf Hauptrouten. Von solchen Anlässen kann allerdings nicht auf eine dauerhafte Steigerung des Nachfragezuwachses auf den Containertrampmärkten geschlossen werden. Es handelt sich vielmehr um schubartige, zeitlich begrenzte Sondereinflüsse, die unabhängig von der welthandelsbedingten Nachfrageexpansion sind und diese verstärken oder auch mehr oder weniger kompensieren können.

Da außerdem in den Vorjahren vor allem deutsche Auftraggeber eine sehr große Zahl von Neubauten geordert hatten, die ausschließlich für den Einsatz auf diesem Teilmarkt bestimmt sind, konnte es nicht (mehr) überraschen, daß die bereits 1996 geäußerte Erwartung eines Ratenrückganges im weiteren Verlauf klar bestätigt wurde (wenn auch die erhebliche Abwertung der D-Mark gegenüber dem Dollar für deutsche Reedereien einen Teil des Rückganges tendenziell ausgleichen konnte).²³

2. Viele neue Schiffe drängen auf den Markt

Das Angebot neuer „slots“ ist schon seit einigen Jahren weit über die Zunahme des Containeraufkommens durch Schiffsneubauten vergrößert worden (Tabelle 8). In den Jahren 1994–1996 ist die Stellplatzkapazität der Welt-Containerschiffsflotte insgesamt um nahezu 50 vH ge-

wachsen. Die Flotte der Schiffe mit jeweils mehr als 1 000 TEU wuchs dabei allein im Zeitraum Oktober 1995–Oktober 1997 um ein volles Drittel auf 3,26 Mill. TEU. Die Zuwachsrate der für die Charterfahrt vorgesehenen Schiffe lag noch deutlich darüber (um 57 vH), weil von dem Gesamtzuwachs rund 46 vH auf solche Schiffe entfielen.²⁴ Ihr Anteil an der Gesamtkapazität ist fortlaufend angestiegen und liegt gegenwärtig bei etwa einem Drittel (Tabelle 9). Der Auftragsbestand machte am 1. Oktober 1997 noch immer 35 vH der für den Chartermarkt vorhandenen Kapazität aus.

Tabelle 8 – Entwicklung der Welt-Containerschiffsflotte 1986–1998^a

	Zahl der Schiffe	Tragfähig- keit t dw ^b	Ladekapazität	
			Stand TEU ^b	Zuwachs ^c vH
1986	976	19,257	1,005	.
1987	1 027	21,105	1,143	13,7
1988	1 053	22,212	1,246	9,1
1989	1 113	23,735	1,344	7,8
1990	1 147	25,026	1,435	6,7
1991	1 189	26,992	1,557	8,6
1992	1 273	29,595	1,734	11,3
1993	1 339	31,578	1,875	8,2
1994	1 387	33,964	2,042	8,9
1995	1 590	38,851	2,355	15,3
1996	1 747	43,234	2,679	13,8
1997	1 930	48,205	3,053	14,0
1998	2 170	48,479	3,557	14,2

^aJeweils 1. Januar. — ^bIn Millionen. — ^cBezogen auf TEU des Vorjahres.

Quelle: Eigene Zusammenstellung.

Die Beschäftigung der Containerschiffe verschlechterte sich 1997.²⁵ Zum einen nahmen die Wartezeiten auf den Abschluß einer neuen Charter nach Rücklieferung des Schiffes aus der vorhergehenden zu. Zum anderen konnten mehr Neubauten als zuvor nicht unmittelbar nach der Ablieferung eine Beschäftigung aufnehmen. Dazu kamen diejenigen Neubauten, für die ein echter Chartervertrag mit einem „Nachfrager“ noch nicht gefunden werden konnte, sondern lediglich eine „interne“ Charter mit einer Tochtergesellschaft des Reeders vorlag.²⁶ Überdies konnten Charterverträge meistens nur für kurze

Tabelle 9 – Containerschiffsflotte nach Beschäftigungsformen 1995–1997

	1995			1996			1997		
	Zahl	TEU	vH	Zahl	TEU	vH	Zahl	TEU	vH
Insgesamt	1 181	2 447 700	100,0	1 325	2 866 551	100,0	1 465	3 258 656	100,0
davon:									
Linieneigen	765	1 735 467	70,9	810	1 970 764	68,8	867	2 172 890	66,7
Langzeitcharter	358	591 088	24,1	439	740 104	25,8	537	965 216	29,6
Kurzfristige Charter	35	73 171	3,0	37	75 420	2,6	39	74 879	2,3
Semi-linieneigen	23	47 974	2,0	39	80 263	2,8	22	45 671	1,4

Quelle: Zusammengestellt/berechnet aus JMM (1995: 3054–3055; 1997: 2582–2583); Y.L.G. (1996: 2848–2850).

Laufzeiten abgeschlossen werden. Dies unterstrich erneut, daß es — vor allem angesichts der spezifischen Gegebenheiten der Trampcontainermärkte — wichtig ist, namentlich für große Containerschiffe rechtzeitig eine Langzeitbeschäftigung zu sichern. Der rasche Zugang immer neuer Großschiffskapazitäten hat einen Verdrängungsprozeß innerhalb der Gesamtflotte ausgelöst, der sich schrittweise auf Fahrtgebiete ausbreitet, die bisher von jeweils kleineren Schiffen bedient werden.

3. Mehr Charterabschlüsse, aber kräftiger Ratenfall

Die zunehmende Marktschwäche in der Containertrampfahrt hatte sich bereits im Frühjahr 1996 abgezeichnet. Das kam allerdings in der Nachfrage der Charterer kaum zum Ausdruck; sie expandierte 1997 zwar nach wie vor recht kräftig,²⁷ reflektierte aber vor allem die starke Vergrößerung der eingesetzten Flotte und damit dieses Teilmarktes und sagt deshalb kaum etwas über Beschäftigung und wirtschaftliche Lage aus. Insgesamt wurden nach den vorliegenden Unterlagen 1 038 Containerschiffe mit einer nominalen Ladekapazität von 1,030 Mill. TEU für das ganze Jahr 1997 gechartert; das waren 29 vH bzw. sogar 39,5 vH mehr als 1996. Da im Vorjahr erheblich weniger Schiffe als 1995 aufgenommen wurden, wird die Zunahme jedoch verzeichnet dargestellt, zumal sie auch den Übergang zu relativ kurzen Charterlaufzeiten mit häufigerer Erneuerung reflektierte. Außerdem waren viele der gebuchten Schiffe bereits früher jeweils für längere Dauer in

Zeitcharter genommen worden, die nun endete und erneuert wurde. Dies ist auch bei einer kurzfristigen Analyse von Abschlußtätigkeit und Charterraten zu beachten: Es gibt sich wiederholende Schwankungen, deren Höhepunkte jeweils im Frühjahr und im Herbst liegen. Die Buchungszahlen deuten auch auf den raschen Anstieg der durchschnittlichen Schiffsgrößen hin, wenngleich nur eingeschränkt, weil die entsprechenden, oft sehr langfristigen Charterverträge entweder bereits lange vor Indienststellung der (großen) Neubauten abgeschlossen wurden oder weil wichtige Details wie die Raten nicht bekannt wurden.²⁸

Die Charternachfrage richtete sich besonders auf die oberen Größenklassen (Tabelle 10). Bei einem Zuwachs von 52 vH gegenüber 1996 erreichten Schiffe von mehr als 1 500 TEU bereits einen Anteil von 40 vH am gesamten Abschlußvolumen auf diesem Teilmarkt (1996: 35 vH; 1995: 20 vH). Außerdem waren vor allem Schiffe gefragt, die mit eigenem Ladegeschirr ausgerüstet und daher erheblich flexibler einsetzbar sind als geschirrlose. Dies gewinnt an Bedeutung für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungsaussichten von Trampcontainerschiffen. Nur mit Hilfe solcher Schiffe können auch Nischenfahrtgebiete außerhalb der Hauptlinienverkehre erschlossen werden, wie es bei zunehmendem Angebotsdruck erforderlich wird. Daher werden auch Schiffe etwa im Größensegment von 1 500 bis 3 000 TEU Ladefähigkeit mit Kränen ausgerüstet (z.T. auch nachträglich); in der Vergangenheit waren sie durchweg auf Linien eingesetzt, deren Häfen über eine ausreichende Zahl leistungsfähiger Containerbrücken verfügen.

Tabelle 10 – Charterabschlüsse in der Containertrampfahrt nach Größenklassen 1996 und 1997 (vH)

Größenklasse TEU	1996				1997			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
<i>vH der Gesamtzahl der Abschlüsse</i>								
unter 400	27,3	16,7	21,3	14,9	21,2	20,8	15,9	13,8
400–699	25,4	25,9	21,3	27,7	22,7	16,7	23,5	24,1
700–1 499	32,0	41,4	39,6	38,8	35,2	43,5	36,4	31,0
1 500–2 499	13,3	8,6	16,2	17,6	16,3	16,7	21,9	25,5
2 500 und mehr	2,0	7,4	1,5	1,1	4,5	2,3	2,3	5,5
<i>Insgesamt</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>vH der Gesamtladefähigkeit (TEU)</i>								
unter 400	8,4	4,7	6,7	4,1	6,1	6,3	4,4	4,4
400–699	16,0	13,8	12,0	15,9	11,9	9,2	11,7	11,2
700–1 499	41,1	43,8	44,1	41,7	36,2	45,0	36,6	26,7
1 500–2 499	27,7	16,2	32,0	34,8	33,7	32,8	41,0	44,0
2 500 und mehr	6,8	21,6	5,2	3,4	12,2	6,7	6,3	13,7
<i>Insgesamt</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Auf dieser Grundlage kam es zu einer abwärtsgerichteten Ratenrendenz. Im Durchschnitt des Jahres und sämtlicher Schiffe aller Größen fielen die Charterentgelte im Verlauf von 1997 deutlich (Tabelle 11).²⁹ Sie lagen je Stellplatz um fast 18 vH niedriger als im Vorjahr. Gegenüber dem Hochstand von 1995 war das ein Rückgang von mehr als einem Fünftel. Der Ratenfall bewegte sich in einer nicht unerheblichen Bandbreite, je nach der Größe der Schiffe, ihrer technischen Charakteristik, aber auch z.B. nach der Position des freien Schiffes in Relation zum Ort der Nachfrage. So standen sich im statistischen Durchschnitt Einbußen um annähernd 40 vH und eine relative Stabilität gegenüber. Das gegenwärtige (Dollar-)Ratenniveau entspricht rechnerisch im ganzen etwa dem Stand von 1990, als es sich von dem Tiefstand der achtziger Jahre zu erholen begann. Ein Teil des im Gesamtdurchschnitt gesehenen Ratenrückgangs dürfte auf den Anstieg der Schiffsgrößen zurückzuführen sein. Zumal wenn Schiffe der oberen Größenklassen mit Blick auf das besonders hohe Einzelrisiko tendenziell für lange Laufzeiten gechartert werden, sind die Raten meistens kostenorientiert. Sie entsprechen damit den geringeren „slot“-Kosten der großen Schiffe. Soweit dies der Fall ist, trifft der in der Ratenpolitik häufig verwendete Terminus „rate

restoration“ nicht zu, weil auch eine kosten-deckende Rate niedriger als zuvor ist.

Tabelle 11 – Charteratenindex für Containerschiffe 1995–1997 (1987=100)

	1995	1996	1997			
			1. Qu	2. Qu	3. Qu	4. Qu
Gruppe 1 ^a	161	152	131	128	116	119
Gruppe 2 ^b	165	161	140	129	127	123
Gruppe 3 ^c	157	152	137	131	127	127
Gruppe 4 ^d	163	153	130	133	125	125
<i>Insgesamt</i>	151	136	118	115	109	107

^aBis unter 400 TEU. — ^b400–699 TEU. — ^c700–1 499 TEU. — ^d1 500 TEU und darüber.

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

Die Raten für Schiffe bis zu 700 TEU gingen noch etwas stärker zurück, während sie für das Intervall von 700–1 499 TEU nur um knapp 15 vH fielen. In allen Größenklassen zeigte sich außerdem eine weitere Differenzierung, bei der geschirrlose Schiffe durchweg niedrigere Sätze akzeptieren mussten, die vermutlich deutlich über die Kapitalkostenersparnisse für die (aufwendigen) Kräne hinausgingen. Die Spanne lag in der Größenklasse 1 500–2 499 TEU im Dezember 1997 bei fast einem Fünftel (bezogen auf die „self-sustained ships“), war bei den klei-

nen Schiffen allerdings — bedingt durch deren Einsatz in Diensten zwischen gut ausgerüsteten Häfen und die Möglichkeit, die kleineren Ladungsmengen mit z.B. mobilen Kränen zu laden und zu löschen — erheblich geringer.

4. Ein Nachteil: nur Linien sind Charterer

Charterer von Trampcontainerschiffen sind ausschließlich die „operators“ von Liniendiensten,³⁰ eine direkte Beziehung zwischen den Eignern und den Verladern besteht im Gegensatz zur Trampfahrt mit „general cargo“-Schiffen oder Bulkcarriern, aber auch mit Tankern nicht. Zu den marktbestimmenden Einflüssen gehörte daher 1997 nicht allein das Wachstum der angebotenen Trampflotte, sondern auch die Ausweitung der Eigentonnage der Linienreedereien; die Wettbewerbsbeziehungen zwischen ihnen verstärkten sich. Dazu kommt die unstetige Komponente in der Nachfrage der „operators“, die z.B. in der unregelmäßigen Aufnahme von Charterschiffen für Feederdienste begründet ist.³¹

Die Nachfrage der „operators“ richtete sich teilweise auf jeweils größere Schiffe als bislang auf den von ihnen betriebenen Linien eingesetzt wurden. Der Ratenfall für die mittelgroße Tonnage dürfte deshalb auch durch den dabei ausgelösten Verdrängungseffekt bedingt sein. So weit dieser sich kaskadenartig nach unten fortpflanzte und auch die kleinen Schiffsgrößen erfaßte, wurde er im Verlauf des 2. Halbjahres 1997 unter anderem dadurch abgefangen, daß Schiffe auf andere Teilmärkte (der normalen Küstenfahrt oder auch in neu erschlossenen Gebieten) überwechselten und damit das Angebot auf dem Spotmarkt verringerten. Doch dürfte sich auch das geringere Kapazitätswachstum in dieser Größenklasse zuletzt wieder stabilisierend bemerkbar gemacht haben.

Einen starken Einfluß auf die Nachfrage nach Trampcontainerschiffen hatten bislang die südostasiatischen Länder. Anders als beispielsweise im nordeuropäischen Bereich geht es dort nicht nur um Schiffe, die für die von den „hubs“ der „main line“-Verkehre mit Europa

und Nordamerika, vor allem Singapur und Hongkong, ausgehenden Feederdienste benötigt werden. Vielmehr wird auch ein zunehmender Teil des rasch expandierenden Verkehrs innerhalb dieses Großraums mit Containerschiffen durchgeführt. Angesichts des hohen Ladungsaufkommens und der Routenlänge (Reisedistanzen) werden erheblich größere Schiffe als im innereuropäischen Verkehr eingesetzt. Ihre Kapazität bewegt sich zwischen etwa 1 000 und 2 000 TEU, mit einer Tendenz zum oberen Teil dieser Spanne. (In der Nord-Ostseefahrt steigt sie zwar fortlaufend, geht aber bisher über 700 TEU nur ausnahmsweise hinaus, weil ein erheblicher Teil des mit dem asiatischen vergleichbaren Direktverkehrs mit Ro-Ro-Fährschiffen abgewickelt wird.)

5. Kritische Diskussion des Ratenfalls

Im Hinblick auf die bis zum Frühjahr 1996 vielfach kaum erwartete Abschwächung des Chartermarktes für Containerschiffe hat sich in Deutschland eine lebhafte Diskussion entfaltet, die zum einen auf die Ursachen des Ratenfalls und die weiteren Aussichten, zum anderen auf die Lehren gerichtet ist, die daraus für das Investitionsverhalten der Reedereien zu ziehen sind.³² Der rapide Ratenfall auf diesem Teilmarkt ist zweifellos weit überwiegend die Folge einer in den letzten zwei bis drei Jahren übersteigerten Neubaupolitik, die sich von den Bedürfnissen des Transportmarktes gelöst hatte. Dabei ist kritisch anzumerken, daß die These eines ungebrochenen Wachstums des Seehandels offenbar zu leichtfertig als Konstante der Entwicklungschancen betrachtet wird — nicht nur wegen der unterstellten Gesamtmengenzunahme, sondern auch wegen irreführender statistischer Grundlagen (Hafenumschlags- statt Transportstatistik) und möglicher neuer (Rück-)Wandlungen in der Linienstruktur.³³

Das Investitionsverhalten der letzten Jahre wurde nicht zuletzt durch die steuerliche Förderung mitbestimmt. Diese Politik hat sich auch deswegen als problematisch erwiesen, weil sie unter anderem die Gefahr mit sich brachte, daß die Werften in Routinebau verfallen und der im

Hinblick auf die Wettbewerbsverhältnisse im Weltschiffbau erforderliche Innovationsprozeß gebremst wird. Zum anderen werden künstliche Schwankungen der Investitionen erzeugt, deren Spitzen scharf ausgeprägt sind und die zu den beobachteten Marktproblemen führen.

Die Ablösung der Investition von den Marktbedürfnissen wurde durch einen weiteren Faktor indirekt gefördert: Die Wege der Schiffsfinanzierung haben sich — ebenfalls unter dem Einfluß der Steuerpolitik — durch die Entwicklung der Finanzierungshäuser nachhaltig verändert. Hier haben sich während des Booms die oft eher kurzfristig ausgerichteten Eigeninteressen der Kapitalsammelstelle verselbständigt, die

zu den erwähnten Erscheinungen und damit zu einem übermäßigen, d.h. (welt-)wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Schiffsneubau führen können. Zugleich liegt darin eine Quelle möglicher neuer Angebotsüberhänge auch auf anderen Schiffahrtsmärkten. Grundsätzlich gleiche Wirkungen gehen häufig von den Werftinteressen aus, die trotz der schwankenden Nachfrage auf dem Schiffbaumarkt eine gleichmäßige Auslastung ihrer Kapazitäten anstreben und dabei Anreize nicht allein durch Senkung der Neubaupreise zu schaffen versuchen (dabei sind auch letztlich existenzgefährdende Maßnahmen wie Chartergarantien mit möglicherweise hohen täglichen Belastungen nicht ausgeschlossen).

V. Die Trockenladungsfahrt

1. Höheres Chartervolumen, Anstieg der Zeitbefrachtung

Baissetendenzen bestimmten auch den überwiegenden Teil der Trockenladungsfahrt. Die Chartermärkte ließen dabei aber die Diskrepanz zwischen den expandierenden Transportmengen und den meistens schwach tendierenden Frachtraten ebenso erkennen wie die bestimmende Rolle des Tonnageangebots. Die bereits 1996 ausgeprägte Tendenz zu einem Überhang verstärkte sich noch. Ausgenommen waren lediglich die Großbulkcarrier.

Das Chartervolumen war 1997 mit 400 Mill. t dw um fast 7 vH größer als im Vorjahr (Tabelle 12 sowie Schaubild 3).³⁴ Dabei handelt es sich um ein nominelles Volumen, bei dem nicht nach der Laufdauer der Charterverträge differenziert ist. Die kurzfristigen Abschlüsse, die sich aus Reise- und „trip“-Zeitcharters zusammensetzen, übertrafen das Vorjahresniveau um 3 vH. Auffallend war die kräftige Verlagerung zur „trip“-Charter. Diese nahm um mehr als 14 vH zu, während Reisecharters gleichzeitig unter den Stand von 1996 zurückgingen.

Am meisten fiel jedoch der Anstieg der „period“-Zeitcharters um nicht weniger als 54 vH ins Auge. Ihr Anteil am gesamten Chartervolumen

hatte im Vorjahr bei 7,5 vH gelegen und erreichte nunmehr 11 vH. Der von dieser zeitbezogenen Charterart ausgehende nachhaltige Beschäftigungseffekt steigert das wirkliche Gesamtchartervolumen — d.h. die Tonnagebindung — unter Umständen sehr erheblich. Das ist häufig bei einer konjunkturellen Belebung der Fall, wenn vor allem die Verlader Anreiz zum längerfristigen Befrachten haben. Im Jahr 1997 dürfte ein solcher Multiplikatoreffekt allerdings kaum größeres Ausmaß gehabt haben. Der Grund dafür ist die anhaltende Neigung, nur relativ kurz laufende „period“-Charters abzuschließen, eine Folge der schwachen Raten-

Tabelle 12 – Charterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1996 und 1997

	Volumen Mill. t dw		Veränd. vH	Anteile vH	
	1996	1997		1996	1997
Reisecharter ^a	207,6	198,3	-4,5	55,9	50,0
Trip charter	136,1	155,7	14,4	36,6	39,2
Short-term	343,7	354,0	3,0	92,5	89,2
Period charter	27,8	42,7	53,9	7,5	10,8
<i>Insgesamt</i>	371,5	396,7	6,8	100,0	100,0

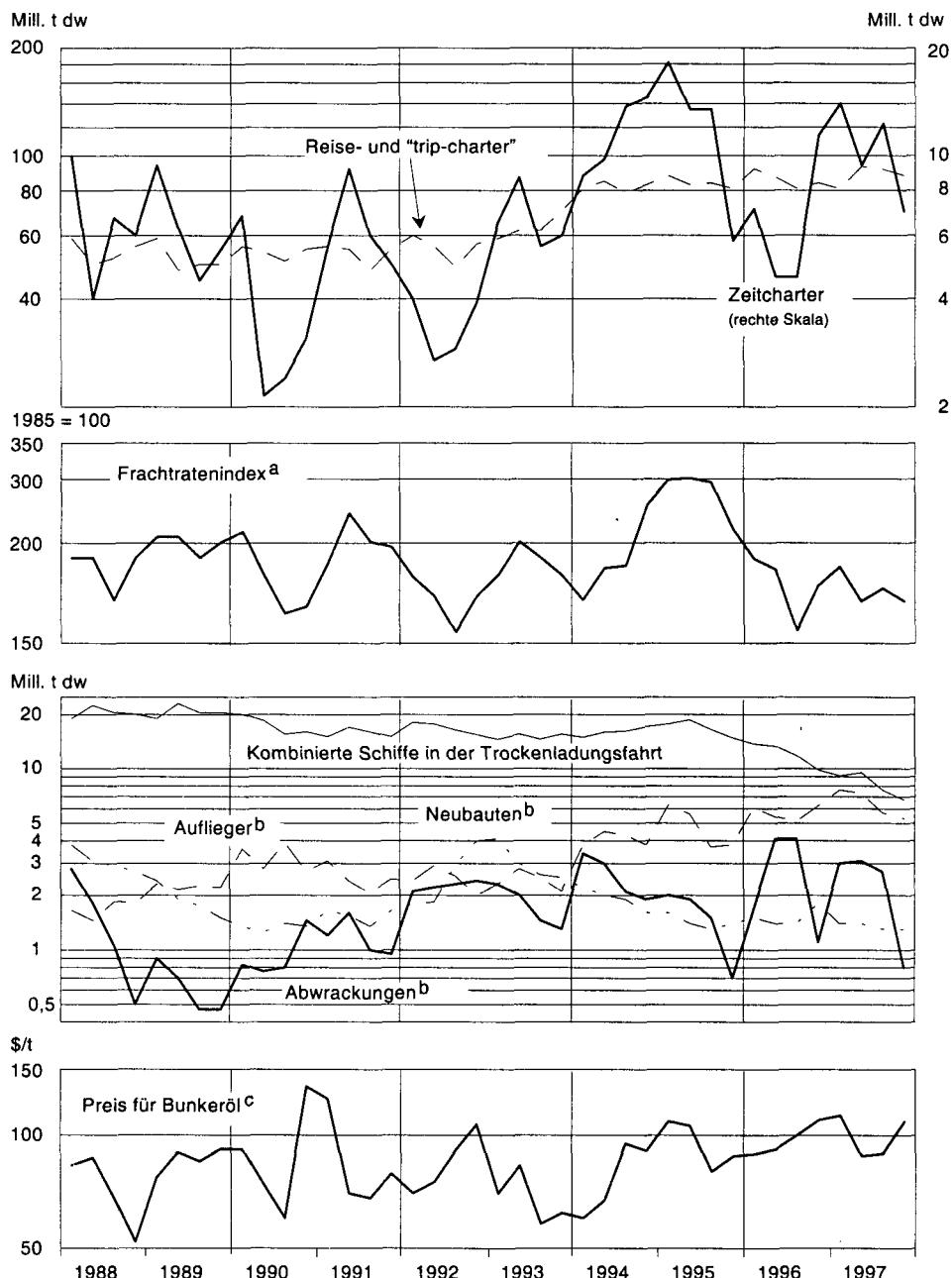
^aGeschätzt (Originalwerte: Ladungstonnen (DWCT)).

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tabelle 23).

tendenzen. Die wirkliche Bedeutung der Zeitcharter für die Beschäftigung der Schiffe lässt sich nur ungenau erfassen. Durch eine Mehrfachzählung dieser Abschlüsse, d.h. den Ansatz mehrerer Reisen je abgeschlossene Periode, kann — allerdings als grobe Annäherung — ein

„Einzelreisenaequivalent“ geschätzt werden. Unterstellt man für 1997 beispielsweise, daß eine Zeitcharter im Durchschnitt drei Einzelreisen ermöglichte, so ergibt sich eine Zunahme des gesamten Volumens aller Charterarten nicht um 7 vH, sondern um 13 vH.

Schaubild 3 – Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1988–1997



^aIndex des General Council of British Shipping/Lloyd's Shipping Economist; Abschlüsse für „trips“ und „round voyage“; Schiffe ab 12 000 t dw. — ^bEinschließlich Kombinierter Schiffe. — ^cSchweröl IFO 380, Rotterdam.

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tabellen 19, 23 und 30); *Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.) Executive Summary; ISL (lfd. Jgg.: Tabelle 1.2.1. und 1.3.1); *Lloyd's Register of Shipping* (lfd. Jgg.); *Lloyd's List* (lfd. Jgg.) Casualty Returns.

Die Laufzeiten der Zeitcharterverträge hatten sich bereits im Vorjahr zu weniger als einjähriger Dauer hin verschoben. Sie tendierten 1997 weiter in diese Richtung. Die Laufzeiten von 6 bis 12 Monaten nahmen am stärksten zu; ihr Anteil vergrößerte sich um 5 vH (im Vergleich des Vorjahres mit dem aktuellen Anteil). Jedoch entfiel der mit annähernd gleichbleibend 64 vH bei weitem größte Teil auf die „Kurzläufer“ bis zu 6, oft nur 3–5 Monaten. Für eine Laufzeit von mehr als zwei Jahren wurde nur noch etwa 1 vH aller „period“-Verträge abgeschlossen (Tabelle 13).

Tabelle 13 – Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1996 und 1997

Monate	1996		1997	
	1000 t dw	vH	1000 t dw	vH
0–6	17 941	64,6	27 404	64,2
6–12	7 438	26,8	11 999	28,1
12–24	1 850	6,7	2 869	6,7
24 und mehr	527	1,9	445	1,0
<i>Insgesamt</i>	<i>27 756</i>	<i>100,0</i>	<i>42 717</i>	<i>100,0</i>

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 30).

Die Güterstruktur der statistisch erfaßten Abschlüsse für Einzelreisen wird zunehmend von Getreide, Eisenerz und Steinkohlen beherrscht (Tabelle 14). Im Jahr 1997 nahmen Eisenerztransporte mit jeweils einem reichlichen Drittel die ersten Plätze unter den Reisechartern ein, knapp vor der Steinkohle. Erst weit dahinter — mit einem guten Fünftel — folgte Getreide.

Darüber hinaus erreichte nur der Verkehr mit Düngemitteln einen nennenswerten Umfang. Im Vergleich zu den entsprechenden Abschlüssen im Vorjahr holte Eisenerz um 5 vH auf, während Kohlecharters um knapp 4 und Getreide um 15 vH schrumpften. In solchen Veränderungen, von denen auch die übrigen Ladungsarten betroffen waren, zeigte sich vermutlich einerseits der erwähnte Übergang von Reisecharter zur „trip charter“, zum anderen aber wohl auch die verbesserte Möglichkeit, Tonnage in „period“-Zeitcharter zu geben und damit zumindest für einige Monate Beschäftigung zu sichern. Sowohl die „trip charter“-Abschlüsse, die sich zwar vor allem rechtlich von der Reisecharter unterscheiden, ihr aber im Hinblick auf ihre Transportfunktion weitgehend ähneln, als auch die „periods“ lassen die zu befördernde Ladung, gerade wenn es sich um weniger massenhaft verschiffte Gutsarten handelt, nur unzureichend oder gar nicht erkennen. Der Versuch, ein Bild von der güttermäßigen Zusammensetzung des Verkehrs mit Trockenladung und der Zweckbestimmung der gecharterten Tonnage zu erhalten, wird jedoch nicht allein durch die konjunktuell schwankenden Anteile der verschiedenen Charterformen erschwert. Im Vergleich zu früheren Jahren sind die veröffentlichten Reisecharterabschlüsse deutlich einseitiger von den drei oben genannten Ladungsarten geprägt. Eine Reihe von Reisechartern für den Transport weniger bedeutsamer Ladungssorten, die zuvor regelmäßig nachweisbar waren, erscheint in den Abschlußmeldungen entweder gar nicht mehr oder nur noch in stark verringelter Zahl.³⁵

Tabelle 14 – Reisecharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt nach Güterarten 1997 (Mill. t)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Getreide	3,734	3,254	2,556	4,372	3,578	3,042	3,733	3,475	3,721	4,183	4,009	2,957
And. Ldw.	44	88	15	143	35	78	35	—	88	88	202	125
Eisenerz	4,755	4,111	4,971	4,891	5,715	5,359	5,615	6,398	8,217	5,304	5,740	4,740
And. Erze	132	155	210	81	215	165	254	373	239	360	216	280
Kohle	4,558	3,826	5,204	4,823	6,335	5,025	6,101	4,933	5,619	7,100	5,673	5,436
Düngemittel	804	537	500	625	1,000	541	737	272	142	588	502	244
Schrott	265	—	194	—	196	21	31	50	158	228	102	25
Anderes	5	111	101	50	122	23	125	90	115	105	30	55
<i>Insgesamt</i>	<i>14,296</i>	<i>12,081</i>	<i>13,750</i>	<i>14,985</i>	<i>17,196</i>	<i>14,254</i>	<i>16,631</i>	<i>15,590</i>	<i>18,298</i>	<i>17,955</i>	<i>16,473</i>	<i>12,961</i>

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 24).

Solche Einschränkungen sind nicht auf die Ladungsarten beschränkt. Die dominierenden „major bulk goods“ bilden Ströme hoher Dichte und damit gute Voraussetzungen für den Einsatz großer Schiffe. Daher werden die Charterabschlüsse zugleich immer mehr von Schiffen über 50 000 t dw bestimmt. Da dies ebenso für die Zeitcharterers zutrifft, ist ein Einblick in die weniger ladungsstarken und geographisch stärker differenzierten Teilmärkte der Trockenladungstrampfahrt stark beeinträchtigt. Das gilt besonders für die Bulktonnage der kleinen „handy size“ unter etwa 25 000 t dw sowie vor allem für Mehrdeckschiffe, die noch immer einen nicht unerheblichen Teil der Trockenladungstonnage ausmachen und gerade für die Vielzahl von Relationen außerhalb der Hauptverkehrsgebiete vorerst noch eine Rolle spielen. Für die Analyse wäre es daher wünschenswert, wenn Abschlußdaten auch für solche Schiffe veröffentlicht würden.³⁶

2. Ratenschwäche verschont nur Großbulkcarrier

Das Ratenniveau in der Trockenladungsfahrt lag im Durchschnitt des Jahres 1997 um etwa

3 vH unter dem Vorjahresniveau. Dabei erfassen die verwendeten Daten des britischen Ratindex³⁷ für diesen Sektor mit wenigen Ausnahmen nur Bulkcarrier (Tabelle 15). Panamax-Schiffe stellen die bei weitem größte Zahl der in die Berechnungen eingegangenen („trip“-)Charterabschlüsse. Der Rückstand gegenüber 1996 vergrößerte sich im zweiten Halbjahr. Der Index fiel allein im Durchschnitt des Monats Dezember um 7 vH gegenüber dem November. Dabei waren die vorher begünstigten Bulkcarrier von mehr als 85 000 t dw — d.h. die Schiffe oberhalb der Panamax-Größe — weit überdurchschnittlich betroffen (-17 vH).

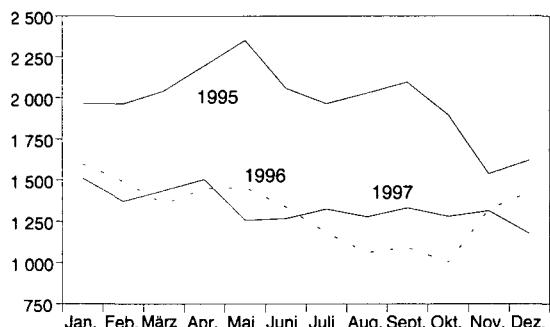
Noch wesentlich deutlicher ließ der *Baltic Freight Index*, in den vornehmlich Reisecharterabschlüsse für elf verschiedene ausgewählte Routen bzw. Zeitchartertypen eingehen, die Schwäche in diesem Marktsegment erkennen. Er konnte sich zwar zunächst noch auf dem im Vorjahr von einem tiefen Einbruch erholten Niveau halten, wenn er damit auch weiter erheblich unter dem vorherigen Höchststand im Frühjahr 1995 blieb. Im Verlauf des zweiten Halbjahrs 1997 geriet er jedoch ebenfalls unter starken Druck, der gegen Jahresende rapide zunahm und mit weiten Ausschlägen verbunden war (Schaubild 4).

Tabelle 15 – Frachtenindizes für die Trockenladungsfahrt 1996 und 1997 (1985=100)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1996												
Gruppe 1 ^a	225	170	203	177	195	187	122	128	110	181	155	258
Gruppe 2 ^b	195	185	192	184	220	184	167	149	157	169	170	163
Gruppe 3 ^c	229	200	220	211	216	195	169	180	172	168	183	181
Gruppe 4 ^d	246	236	231	238	225	199	186	163	136	177	224	230
Gruppe 5 ^e	161	139	163	153	149	132	117	129	148	133	155	159
<i>Insgesamt</i>	228	204	210	217	211	188	172	157	146	167	200	202
1997												
Gruppe 1 ^a	157	168	213	154	149	165	151	184	150	161	179	144
Gruppe 2 ^b	178	239	184	167	173	166	171	186	162	161	167	167
Gruppe 3 ^c	175	172	208	215	197	188	183	183	184	183	170	157
Gruppe 4 ^d	231	227	238	220	193	188	205	191	183	195	180	175
Gruppe 5 ^e	178	177	167	166	157	166	183	196	183	183	194	161
<i>Insgesamt</i>	200	209	212	171	185	180	194	192	180	188	180	169

^a12 000–19 999 t dw. — ^b20 000–34 999 t dw. — ^c35 000–49 999 t dw. — ^d50 000–84 999 t dw. — ^e85 000 t dw und darüber.

Schaubild 4 – Der Baltic Freight Index 1995–1997



Quelle: *Lloyd's List* (lfd. Jgg.) Markets, Dry Cargo Chartering.

Spaltet man den „trip charter“-Gesamtindex in die darin enthaltenen einzelnen Schiffsgrößenklassen auf, so hat sich allein die „cape size“-Klasse gegenüber dem — schwachen — Vorjahresstand verbessert, dies allerdings um 23 vH. Alle anderen Klassen, am stärksten die „handy size“-Schiffe, waren von einer Ratenabschwächung betroffen. Die Tendenzwende im Spätherbst erfaßte aber auch die Panamax- und noch größeren Schiffe. Dabei fielen Zeitcharterraten für mehrmonatige Laufzeiten ebenfalls auf einen teilweise sehr niedrigen Stand.

Die ungünstige Tendenz auf dem „handy size“-Markt steht im Gegensatz zu der langjährigen relativen Festigkeit der Raten für diese Schiffsklasse. Die Ratenausschläge nehmen zwar — bedingt auch durch die Kostenstruktur der kleineren Schiffe mit einem höheren Anteil der variablen Kosten — erfahrungsgemäß mit steigender Schiffsgröße zu. Die sehr geringen Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten deuten aber darauf hin, daß sich die Ertragslage für die „handy sizes“ 1997 aufgrund der Nachfragereschwäche und möglicherweise auch des Wettbewerbsdrucks der Panamax-Bulkcarrier real verschlechterte.

Die Ratenentwicklung war wiederum von den typischen Unterschieden zwischen Atlantik- und Pazifikverkehr geprägt. Es gab erneut große Ratendifferenzen zwischen den beiden Richtungsverkehren, die durch weitaus höhere Sätze bei Reisen aus dem Atlantik in den von ständigem Überschuß an leer gewordenen Schiffen geprägten Pazifik bestimmt waren. Im Verkehr innerhalb des Pazifiks standen die

Charterentgelte oft unter Druck. Nicht selten waren Abschlüsse für Lieferung in Australien (nach Japan/Far East) zu beobachten, bei denen die Anreise in Ballast vom Fernen Osten zum Ladehafen nicht in die Charter einbezogen war, offensichtlich ein Anzeichen für einen schwachen Markt.

Solche strukturell bedingten *regionalen Rateniefpunkte*, die vor allem aus dauerhaften Ungleichgewichten der Ladungsströme herrühren, bieten Verladern in geeignet gelegenen Verschiffungshäfen Möglichkeiten, Tonnage für den Transport ihrer Ladungen vorteilhaft zu chartern. Im Verkehr „Western Pacific Rim“—Europa wurden 1997 wiederholt extrem niedrige „trip charter“- Raten für Panamax-Schiffe beobachtet, die bei nur 2 000–4 000 \$/Tag lagen. Die Schiffe wurden z.B. für Tapioka von Thailand nach Europa befrachtet, eher nur gelegentlich auch für Kohle aus Indonesien. Ähnlich kann für Verladungen etwa vom Golf von Bengalen oder Indonesien oft auf Schiffe zurückgegriffen werden, die ihre Löschenhäfen im Mittleren Osten in Ballast verlassen müssen. Auch die südafrikanischen Kohlenverschiffer konnten wieder solche Tonnage zu sehr günstigen Sätzen aufnehmen. Strukturell bedingte Niedrigraten, die durch einen dauernden Mangel an Rückladung für die in diesen Seegebieten frei werdenden Bulkcarrier verursacht sind, waren außerdem bei Charterabschlüssen ab Ostseehafen oder ab türkische Schwarzmeerküste zu beobachten. Dort gingen die Raten für größere „handy size“- oder auch für Panamax-Schiffe ebenfalls bis unter 4 000 \$/Tag zurück.

Die genannten Raten beziehen sich, wie üblich, auf „trip charter“-Abschlüsse, da nur sie inhaltlich brauchbare Vergleiche erlauben. Bei den Reisecharterabschlüssen müssen sich Vergleiche auf einzelne Relationen mit jeweils bestimmter Ladung und Schiffsgröße beschränken.³⁸ Einen Überblick über die Ratenentwicklung auf einigen ausgewählten Routen, bei denen jeweils Ladungsart und Schiffsgröße (zumindest ein Größenintervall) festgelegt sind, bietet Tabelle 16. Auch hier standen sich Ratenrückgänge — besonders für Getreide und andere Agrarerzeugnisse sowie weitere Ladungsarten, die vornehmlich mit kleineren Schiffen be-

Tabelle 16 – Reisecharterraten auf ausgewählten Routen der Trockenladungsfahrt 1996 und 1997

	Ladungsart	Partiengröße	Frachtrate ^a		Veränderung 1997/96
			1996	1997	
			1 000 t	\$/t	
US-Golf–Niederlande	Getreide	50–60	10,40	10,95	5,3
US-Golf–Japan	Getreide	52	22,93	22,69	-1,1
US-Nordpazifik–Japan	Getreide	52	13,43	12,96	-3,5
Argentinien–Europa ^b	Getreide	30	19,17	16,50	-13,9
Australien–Europa ^b	Kohle	100–150	8,19	9,77	19,3
Brasilien–Japan	Eisenerz	120–160	9,01	10,48	16,3
Brasilien–Europa ^c	Eisenerz	100–150	5,54	5,13	-7,4
US Westküste–Japan/Südkorea	Schrott	25–35	21,74	20,77	-4,5
Mauritius–Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16	17,28 ^d	15,08 ^d	-12,7

^aJahresdurchschnittswerte. — ^bKontinent (Nordwesteuropa, einschließlich Vereinigtes Königreich). — ^cAntwerpen-Hamburg-Ränge. — ^dPfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.) Yellow Pages. Dry cargo voyages.

fördert werden — und teilweise nicht unerhebliche Ratenerhöhungen für Eisenerz- und Kohlereisen von Brasilien nach Japan (ähnlich auch z.B. von Kolumbien und Südafrika nach Nordwesteuropa) gegenüber. Diese lassen ebenso wie die „trip charter“-Abschlüsse, und ebenfalls im Vergleich der Durchschnittswerte der Jahre 1997 und 1996, nur auf dem Teilmarkt für Schiffe von mehr als 100 000 t dw eine Festigung klar erkennen. Gegen Jahresende 1997 zeigte sich auch hier eine tendenzielle Abschwächung, bei der die Raten den Jahresdurchschnitt unterschritten.

Tabelle 17 – Beiträge aus Chartererlösen für Bulkcarrier zu deren Kapitalkosten 1997 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	Cape ^a	Panamax ^b	Handy ^c
Januar	7 750	6 250	3 100
Februar	7 750	6 000	3 100
März	7 750	6 000	2 600
April	2 000	5 500	2 350
Mai	3 250	4 250	1 000
Juni	.	.	.
Juli	3 250	4 000	1 500
August	3 750	4 500	1 500
September	4 750	4 700	1 500
Oktober	4 750	4 700	1 500
November	4 500	4 500	1 500
Dezember	3 750	3 750	1 000

^a150 000 t dw. — ^b60 000 t dw. — ^c30 000 t dw.

Quelle: *Svensk Sjöfarts Tidning* (1997e).

Dem schwachen Ratenniveau entsprechend waren die Reiseüberschüsse in der Trockenladungsfahrt oft gering. Die Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten schwankten für Bulkcarrier der „cape size“ zwischen 7 750 \$/Tag (1. Quartal) und 2 000 \$/Tag (April) (vgl. hierzu Tabelle 17). Bei über das Jahr 1997 gesehen ebenfalls fallender Tendenz konnten „handy size“-Bulkcarrier zwischen 1 000 und 3 100 \$/Tag erwirtschaften. Dabei ist — vor allem im Vergleich zu vielen Tankern — zu berücksichtigen, daß das Durchschnittsalter eines großen Teils der Bulktonnage noch relativ gering ist, die Kapitalkosten der Schiffe also noch erheblich zu Buch schlagen.

3. Tonnagewachstum versus Mengenkonjunktur

Auf wichtigen Teilmärkten der Trockenladungsfahrt stand dem konjunkturell expandierenden Ladungsaufkommen ein ebenfalls kräftig zunehmendes Tonnageangebot gegenüber. Dieses Spannungsverhältnis, das schon das Vorjahr geprägt hatte, war die Ursache der anhaltenden Schwäche der Frachtraten. Davon waren, wie gezeigt, nur die sehr großen Bulkcarrier während des größeren Teils des Jahres ausgenommen.³⁹ Für den Anstieg der für diese

Schiffe erzielten Raten gab — bei einem Kapazitätszuwachs von etwa 7 vH — offenbar den Ausschlag, daß im Jahresverlauf immer mehr Kombinierte Schiffe aus der Trockenladungsfahrt ausschieden; vom ersten Quartal 1996 bis zum letzten Quartal 1997 waren das etwa 7 Mill. t dw bzw. etwa 9 vH des Bestandes an Großbulkcarriern am Beginn des Jahres 1996 (Schaubild 3). Bedingt war diese Tendenz durch einen Sog in die Tankfahrt, vor allem aber durch den fortschreitenden Abbau der „combined carrier“-Flotte durch weitere Abwrackverkäufe; diese Flotte schrumpfte in 1996 um 5,9 Mill. t dw, in 1997 erneut um 0,2 Mill. t dw. Panamax-Bulkcarrier wurden dagegen weder vom leichten Rückgang der in dieser Größenklasse vorhandenen Tonnage noch von der Abwanderung Kombinierter Schiffe begünstigt.

Auf Seiten der Tonnagenachfrage ging besonders starke Schubkraft von der überwiegend festen Konjunkturlage in der *Stahlindustrie* aus. Ihre Käufe von Eisenerz und Kokskohle stützten die Bulkschiffahrt wesentlich, zumal ihr Tonnagebedarf für den Transport anscheinend schneller zunahm als die in der „cape size“-Kategorie verfügbaren Kapazitäten. Die Stahlproduktion war 1997 (IISI 1998a) mit 778 Mill. t um 46 Mill. t (6,3 vH) höher als 1996. In Westeuropa stieg sie im Jahresschnitt mit noch steigender Tendenz um 8,9 vH, in Asien um 7,4 vH mit rückläufiger Tendenz; dort variierten die Zuwächse in den einzelnen Ländern stark. In Nordamerika wurde um fast 5 vH mehr Stahl erzeugt als 1996; auch hier war der Abstand gegen Jahresende deutlich größer. Da inzwischen auch die Großbulkcarrier in eine Schwächezone gerieten, war allerdings zu fragen, ob trotz der bis dahin noch anhaltenden und sogar noch beschleunigten Produktionszunahme die Lagerhaltung der Hütten bereits wieder reduziert wurde. Für die Eisenerztransporte lagen lediglich Daten für Japan (+6,1 vH) und Südkorea (+3,7 vH, Januar–November) vor (Drewry 1998b); dabei verzeichnete Südkorea im 1. Halbjahr jedoch noch eine Zunahme um 12,5 vH. Die Länder der EU dürften ebenfalls deutlich mehr eingeführt haben als 1996.

Auch der *Steinkohlentransport* nahm erwartungsgemäß weiter zu. Mit einem Anstieg um

etwa 6,5 vH erreichte er 1997 eine Gesamtmenge von 464 Mill. t. Davon entfielen 180 Mill. t auf Kokskohle für die Hüttenindustrie (+6 vH), 284 Mill. t auf Kesselkohle für die Energieerzeugung (+7,2 vH).⁴⁰ Japan und Südkorea führten im 1. Halbjahr 1997 noch erheblich mehr Kokskohle ein als 1996 (+4 bzw. +11 vH). Der Vorsprung verminderte sich bis zum Herbst, so daß er in Korea in einen Rückstand von knapp 1 vH umschlug. Die lebhafte Konjunktur hatte auch steigende Kesselkohlenimporte für die Stromerzeugung zur Folge. In den beiden ostasiatischen Ländern stiegen sie um knapp 4 bzw. gut 13 vH gegenüber dem Vorjahr (Zeitraum Januar–Oktober). An den zusätzlichen Lieferungen war vor allem Australien beteiligt (Jan–Juli 1997: +10 vH/8,3 Mill. t). Doch lieferten neben Südafrika auch die „neuen“ Exportländer Kolumbien, Indonesien und Venezuela mehr. Dagegen verloren die Vereinigten Staaten erneut an Boden.

Die feste Konjunkturlage begünstigte ferner Gewinnung bzw. Herstellung und Verschiffung von *Bauxit und Alumina*. Die 1996 über See exportierte Gesamtmenge des Erzes (32 Mill. t) dürfte 1997 leicht übertroffen worden sein. Alumina kam in langsamer Aufwärtsentwicklung auf rund 22 Mill. t.⁴¹ Dieser relativ stark konjunkturabhängige Bereich hat langfristig an Umfang zugenommen; der Anteil des unverarbeiteten Erzes ist tendenziell gesunken.

Ein ähnlicher, ebenfalls von strukturellen Veränderungen begleiteter Trend kennzeichnet den Markt für *Düngemittelverschiffungen*. Nach einer bereits mehrere Jahre anhaltenden stetigen Zunahme dürften diese 1997 einen Umfang von etwa 58 Mill. t erreicht haben. Die Aufwärtstendenz ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß seit geraumer Zeit anstelle der traditionellen Rohstoffe mehr und mehr die daraus produzierten Düngemittel verschifft werden. Dabei verändern sich auch die Verschiffungswege. Insgesamt wurden 1997 noch rund 26–27 Mill. t Rohphosphat über See transportiert (dagegen 1986: fast 42 Mill. t, 1980 sogar noch 48 Mill. t).⁴² Wichtigstes Exportland ist gegenwärtig Marokko. Die Phosphatexporte der Vereinigten Staaten sind im Jahrzehnt 1986–1996 von 9 auf 1,6 Mill. t geschrumpft.

Eher schwächer als im Vorjahr zeigte sich der Markt für den Transport von Zement, der einen vergleichbaren Umfang hat und neben konventioneller Bulktonnage eine größere Anzahl von Spezialschiffen beschäftigt, die u.a. über Selbstentladeeinrichtungen verfügen. Das Gesamtvolumen liegt bei etwa 65–70 Mill. t, von denen der überwiegende Teil auf asiatische Verbrauchsländer entfällt. Der Anteil Europas hat sich fortlaufend verringert. Auch die Zementimporte Nordamerikas und des Mittleren Ostens hatten sinkende Tendenz. Somit gingen von diesem Teilmarkt im Jahr 1997 keine Impulse auf die Frachtenmärkte aus. Ihr Ausbleiben trug vielmehr zu der verschlechterten Lage der „handy-size“-Bulktonnage bei.⁴³

Während die Nachfrage nach Tonnage für den Seetransport von Industrieholstoffen fest war, boten *Getreidehandel* und *Getreidefahrt* ein teilweise abweichendes Bild (Tabelle 18). Vor allem im ersten Halbjahr 1997 standen sie im Zeichen der unerwartet kräftigen Ausweitung des Welthandels mit Weizen und „coarse grains“.⁴⁴ Seine Zunahme um etwa 4 vH ging mit einschneidenden Veränderungen sowohl auf Seiten der Exportregionen als auch zwischen den Importländern einher, die zusätzlich die durchschnittlichen Reiseweiten der Getreideschiffe verlängerten, die Tonnage also länger banden. Augenfällig war die Verringerung der nordamerikanischen Exporte um 8,5 vH (knapp

Tabelle 18 – Welthandel mit Getreide und Ölsaaten 1995–1998

	Wirtschaftsjahr			Veränderung vH ^b
	1995/ 1996	1996/ 1997	1997/ 1998 ^a	
	Mill. t			
Welthandel insgesamt	294,8	301,6	306,3	1,6
Weizen	95,5	96,7	97,2	0,5
„Coarse grains“	87,9	92,4	91,1	-1,4
Reis ^c	21,0	18,8	19,9	5,6 ^d
Ölsaaten ^e	90,4	93,7	98,1	4,6

^aSchätzung von Januar 1997. — ^bJeweils 1997/98 gegen 1996/97. — ^cJeweils Kalenderjahre (z.B. statt 1995/96; 1996). — ^d1997 gegen 1996. — ^eSojabohnen und -schrot, Baumwollsaat, Erdnüsse, Sonnenblumensaft, Rapssaat, Kopra, Palmkerne; für 1997/98 Schätzung von Dezember 1997.

Quelle: Berechnet aus USDA (1997, 1998).

10 Mill. t), der ein scharfer Anstieg der Ausfuhr in Australien (um 34,5 vH) und besonders in Argentinien (um 60 vH) gegenüberstand. Die Europäische Union steigerte ihre Getreideexporte — meistens Weizen nach Nordafrika und in den Mittleren Osten — um mehr als ein Drittel. Für das zweite Halbjahr 1997, das teilweise bereits in das Wirtschaftsjahr 1997/98 fiel, zeichnete sich eine Stagnation, verschiedentlich auch ein Rückgang des Getreidehandels ab; für Australien wurden Einbußen erwartet, ebenso wie für die wichtigen Einfuhrländer. Diese Tendenzen dürften bereits hinter der zeitweiligen Schwäche in der Getreidefahrt im Herbst 1997 gestanden haben.

Auf der Seite der Getreideeinfuhrländer haben sich in den neunziger Jahren nachhaltige Veränderungen vor allem dadurch vollzogen, daß die ehemalige Sowjetunion ihre Käufe weitgehend gedrosselt hat. Diese zählte mit Käufen von zeitweilig mehr als 30 Mill. t Getreide lange Zeit zu den wichtigsten Einfuhr ländern. Sie verlor im Wirtschaftsjahr 1996/97 weiter an Bedeutung (Rußland -56 vH), ebenso die Volksrepublik China mit einem Einfuhr rückgang von mehr als 10,5 Mill. t (-68 vH).⁴⁵

Eine weitere Expansion verzeichnete der Handel mit *Ölsaaten* und -schrot, der sich um knapp 4 vH auf 94 Mill. t erhöhte. Eine ähnliche Tendenz kennzeichnete die Exporte von Vegetabilischen Ölen und Fetten, die inzwischen auf 26,5 Mill. t gestiegen sind.⁴⁶ Eine leichte Abnahme gab es im Reishandel.

Im Handel mit Ölsaaten dürfte sich die Marktposition Brasiliens künftig verstärken. Das Land konnte seine Ausfuhren bereits im Wirtschaftsjahr 1996/97 erheblich ausweiten. Dazu trug der Abbau der Exportzölle für Sojabohnen kräftig bei. Er bewirkte allerdings auch einen Rückgang des Pressens und der Ausfuhr von Schrotten. Darüber hinaus zeichnen sich in Brasilien weiträumige Gewichtsverlagerungen dadurch ab, daß neue Anbauflächen für die Sojaproduktion in den westlicher gelegenen Bundesstaaten Mato Grosso, Rondônia und Amazonas erschlossen werden. Dies bedingt neue Transportkorridore zur Abfuhr über Straße, Binnen- und Seeschiff (als Kette).⁴⁷ Gleichzeitig ist jedoch auch zu erwarten, daß mehr

Schrot aus Argentinien und Paraguay auf den Markt gelangen wird.

Vegetabilische (Süß-)Öle werden in erheblichem Umfang und in großen Einzelpartien mit Spezialtankern verschifft, kommen daher als Ladung der Trockenfrachter kaum noch in Betracht. Sie waren bis zum Übergang zur Containerschiffahrt meistens in besonderen Tieftanks auf Linienfrachtern befördert worden. Überwiegend wurden sie bis weit nach dem zweiten Weltkrieg jedoch erst in den Ölmühlen der Importländer gepreßt. Den verfügbaren Mengen entsprechend kleine Süßöltanker wurden relativ frühzeitig in Westafrika eingesetzt.⁴⁸ Nach dem Zweiten Weltkrieg haben sich Bulkverschiffungen solcher Öle besonders in den südostasiatischen Ländern entwickelt. Ein Fahrtgebiet, in dem solche Öle auch gegenwärtig noch mit konventionellen Linienfrachtern verladen werden, ist die ozeanische Inselwelt, so etwa Papua-Neuguinea.

4. Spezialmärkte der Trockenladungsfahrt

a. Enttäuschung in der Kühl Schiffahrt

Die Kühl Schiffahrt stellt nach wie vor einen wichtigen Spezialmarkt der Trockenladungsfahrt dar, dessen Bedeutung im Welthandel angesichts des relativ hohen Einheitswertes vieler der beförderten Ladungen größer ist, als die Transportgewichte andeuten. Das Gesamtaufkommen an Kühl Ladung dürfte zur Zeit bei rund 40 Mill. t liegen. Rund 30 vH entfallen auf Bananen; die übrige Ladung besteht vor allem aus Zitrusfrüchten, „deciduous fruit“, Fleisch und Fisch. An dem für die Kapazitätsauslastung ausschlaggebenden Volumen (Kubikfuß) waren Bananen mit rund 40 vH; Zitrus mit 17 vH; sonstige Früchte mit gut 13 vH; Fleisch mit 17 vH; Fisch mit 10,5 vH beteiligt; der Rest entfällt auf eine Vielzahl nicht näher spezifizierter Güter (*Svensk Sjöfarts Tidning* 1997d: 64). Von der wichtigsten, ganzjährig verfügbaren Ladung, der Banane, stammen etwa 77 vH aus den Ländern der Karibik, aus Zentralamerika und dem nördlichen Südamerika (Kolumbien, Ecua-

dor). Die Exporte anderer Früchte sind ein Saïsongeschäft von Ländern der südlichen Hemisphäre (Südamerika Ost- und Westküste, Südafrika, Australien, Neuseeland).

Im Jahr 1997 blieb die Entwicklung der Marktbedingungen in der Kühl Schiffahrt hinter den Erwartungen zurück, die sich unter anderem auf die Aufwärtstendenz der Vorjahre stützten. Diese hatte eine Zeit schwacher Beschäftigung und niedriger Raten abgelöst und war wesentlich dadurch ermöglicht worden, daß die Flotte der Kühl schiffe durch Abwracken alter Tonnage verringert wurde.⁴⁹

Im Jahr 1997 kam die aufwärtsgerichtete Tendenz jedoch zu einem Ende. Das hatte sich schon im Herbst des Vorjahres gezeigt, als wie üblich Tonnage für die Hauptaison im Frühjahr 1997 aufgenommen wurde (die Saison fällt gewöhnlich in den Zeitraum Februar–Mai). Die für solche Abschlüsse erzielten Entgelte lagen zum Teil bis zu etwa 6 vH über dem Vorjahresniveau, blieben zum Teil aber auch um mehrere Prozentpunkte darunter. Zeitcharters mit zwölfmonatiger Laufzeit ab Ende 1996 wurden zu durchschnittlich etwa 75 Cents/cbf abgeschlossen. Während der Frühjahrssaison — die verspätet begann — erreichten Schiffe von 400 000 cft für Spot-Zeitcharters Höchstraten von etwa 130 Cents/cft, gegenüber 150 Cents im Vorjahr. Auch die Reedereien der kurzfristig für einzelne Reisen gebuchten Kühltonnage mußten sich mit gedrückten Erlösen begnügen.

Die Saison dauerte nur bis etwa April 1997 und wurde — wie bereits im Vorjahr — von einer für die Reeder unbefriedigenden „off-seas on“ abgelöst, die überdies wie stets den größeren Teil des Jahres ausmachte. Ein besonderes Merkmal war die sich verstärkende Divergenz zwischen den Erlösen, die neue und ältere Schiffe einfahren konnten. Zeitchartersätze für die letzteren gingen im Verlauf von 1997 um bis zu 10 vH zurück. Während moderne Schiffe von 250 000–300 000 Kubikfuß etwa 70 Cents/cft erhielten, mußten ältere „reefer“ dieser Klasse, aber auch größere Schiffe niedrige Sätze von nur etwa 40 Cents akzeptieren. Tonnage, die auf Reisecharterbasis aufgenommen wurde, erhielt z.B. für Transatlantik-Reisen nach Löschhäfen an der Ostsee, am Mittel- und am

Schwarzen Meer deutlich unter 2 \$/Karton (Herbst 1997); diese Sätze wurden als nicht kostendeckend bezeichnet.⁵⁰ Als Folge wurden zahlreiche Schiffe aufgelegt oder auf Wartepositionen z.B. in Panama beordert.

Den Hintergrund dieser Entwicklung bildeten unerwartete Probleme im Fruchttransport. Einerseits war besonders Ecuador von Schwierigkeiten beim Absatz von Bananen betroffen. Sie wurden dadurch hervorgerufen, daß die 1996 auf ein hohes Niveau gestiegenen Importe der Volksrepublik China wieder zurückgingen, aber auch die neuen osteuropäischen Märkte, so etwa in Rußland, weniger aufnahmen.⁵¹ Eine Reihe von Verschiffungskontrakten, die seitens chinesischer Importeure abgeschlossen worden waren, wurden storniert, so daß Tonnage freigesetzt wurde. Nur im August/September 1997 belebte sich der chinesische Markt vorübergehend.⁵² Nach wie vor wirkten sich die Restriktionen der Bananeneinfuhr in die EU nachteilig aus. Die Fruchtexporte von Häfen der Südhalbkugel, von denen die Hochsaison bestimmt wird, erlitten 1997 Einbußen von rund 7 vH gegenüber dem Vorjahr. In den Hauptanbaugebieten — Südamerika (Chile), Südafrika und besonders Neuseeland — beeinträchtigten die ungünstigen Wetterbedingungen die Erntergebnisse, so daß ebenfalls ein Überschuß an Kühltonnage entstand. Die erschwerten Bedingungen auf dem Fruchtmarkt, zu denen auch sinkende Absatzpreise gehörten, engten nicht nur den Verhandlungsspielraum der Verlader beim Abschluß neuer Charters ein; diese versuchten vielmehr, auch die Konditionen bereits im Vorjahr vereinbarter Zeitcharterverträge zu revidieren, so daß die Reeder sich dem Ratendruck kaum erfolgreich widersetzen konnten.

In dieser Situation machten sich Veränderungen auf Seiten des Angebots besonders bemerkbar. Da die Neubautätigkeit wieder anzog, durfte die Külschiffsflotte nach ihrem Rückgang im Zeitraum 1993–1996 um mehr als ein Zehntel 1997 erstmals wieder zugenommen haben; kurzfristig hat sich erneut eine Tendenz zu einem Kapazitätsüberhang entwickelt, der zum Druck auf die Charterraten beitrug. Außerdem nimmt der Wettbewerb zwischen reinen Külschiffen und Kühlcontainerschiffen weiter zu.

Diese Zunahme ist durch die schnelle Ausweitung der Containertonnage bedingt. Dabei reicht die Kühlkapazität der Neubauten in den größten Schiffsklassen bis an die Laderauminhalte der größten Vollkülschiffe heran. Es wurde geschätzt, daß Ende 1996 mit 356 Mill. cft bereits mehr als die Hälfte der gesamten für den Transport von Külladung verfügbaren Kapazität auf Container entfiel.⁵³ Die neueren Külschiffe können ebenfalls eine nicht unerhebliche Zahl von Kühlcontainern als Decksladung befördern und damit zusätzliche Räume gewinnen. Dagegen sind bisher nur wenige reine Kühlcontainerschiffe vorhanden.

Beim Vergleich der Kapazitätsanteile ist zu berücksichtigen, daß es sich bei den Containerschiffen um Linientonnage in regelmäßiger Fahrt handelt, in der es schwierig ist, Richtungsungleichgewichte und Saisonschwankungen im Anfall von Külladung auszugleichen. Dies kommt einer Kapazitätsminderung gleich. Dennoch macht sich der Wettbewerb dieser Schiffe sowohl im Fruchttransport als auch in der Fleischfahrt z.B. von Australien und Neuseeland bemerkbar. So wird der Transport von Gefrierfleisch — einschließlich Geflügel, das in großen Mengen u.a. von Brasilien nach Rußland geliefert wird — und Fischereierzeugnissen zunehmend auf Container verlagert.⁵⁴ Allerdings hat sich die Zahl der Ladungsarten vor allem in der Fruchtfahrt immer weiter aufgefächert, weil neue Sorten in den internationalen Handel aufgenommen wurden. Da diese meistens in geringen Partien/Gesamtmengen anfallen, kommen sie für Vollkülschiffe kaum in Betracht, sondern sind auf die Linienfahrt angewiesen und werden dementsprechend in Kühlcontainern befördert. Die beiden Transportvarianten stehen somit nicht ausschließlich im Wettbewerb, sondern sie ergänzen sich auch (*Fairplay* 1998f).

Der Verlauf des Jahres 1997 und ganz besonders der ersten Monate von 1998 hat verdeutlicht, daß von der angebotenen Kapazität derzeit keine festigenden Wirkungen ausgehen. Zwar fand eine Anzahl von Külschiffen im Autotransport Beschäftigung.⁵⁵ Vorerst hat aber die Zahl der Auflieger rasch zugenommen. Außerdem wurden organisatorische Verände-

rungen in der Kühl Schiffahrt fortgesetzt, die zunächst mit der Gründung einer Kooperation von Cool Carriers (Stockholm) und Safmarine (Kapstadt) begonnen hatte. 1997 wurde z.B. ein Exklusivkontrakt zwischen „Cool Carriers“ und dem großen ecuadorianischen Bananenexportunternehmen Noboa für dessen gesamten Ausfuhren vornehmlich in den pazifischen Raum (US-Westküste, Ferner Osten) abgeschlossen.⁵⁶

b. Wiederbelebter Autotransport über See

Seit etwa zwei Jahren ist die Nachfrage nach neuen Schiffen für den Autotransport — „car carriers“ — bei den Werften deutlich angestiegen. Zuvor hatte es den Anschein gehabt, daß dieser Teilmarkt kein zusätzliches Potential mehr bieten könne, so daß der Neubau solcher Schiffe geschrumpft war und im wesentlichen zum Ersatz überalterter vorhandener Tonnage diente. Angesichts einer erwarteten Stagnation des Ladungsaufkommens auf einem um etwa ein Fünftel gesunkenen Niveau verringerte sich die Flotte dieser Spezialschiffe entsprechend (*Lloyd's Shipping Economist* 1992: 21 f., 24; *Lloyd's Ship Manager* 1992).

Grundlage solcher Erwartungen war, daß der Seetransport fabrikneuer Kraftfahrzeuge in den frühen neunziger Jahren — nach langanhaltendem Anstieg im Verlauf der Globalisierung der Automobilproduktion — an Schwung verloren hatte und teilweise sogar zurückgegangen war. Dazu hatte unter anderem beigetragen, daß vor allem die japanischen Hersteller, die für die Verschiffung eine ausschlaggebende Bedeutung hatten, einen Teil ihrer Exportproduktion von Kfz in die wichtigen Absatzregionen verlagerten. Die sogenannten „transplants“ wurden sowohl in Nordamerika als auch in Europa (vor allem in Großbritannien) angesiedelt. Die Zahl der über See ausgeführten Fahrzeuge und die Kapazität der dafür benötigten Schiffe sanken (*Lloyd's Shipping Economist* 1993b; *Seatrade Review* 1992). Diese Tendenz konnte durch die Aufnahme „gegenläufiger“ Exporte, z.B. von den japanischen Werken in den Vereinigten Staaten nach Japan, und durch die Erschließung neuer Absatzmärkte nicht ausgeglichen werden

(die ersteren stellen vornehmlich Rückladung für sonst in Ballast fahrende Schiffe dar, die letztgenannten können Großschiffe oft noch nicht auslasten). Nutznießer dieser Entwicklung waren allerdings die Kurzstrecken-Verteilerverkehre z.B. in Europa gewesen; sie konnten zusätzlich zu den Transporten, die aus der zunehmenden Streuung der Automobilindustrie innerhalb Europas herühren, vor allem den Absatz der aus Japan (nach Großbritannien) verlagerten Produktion auf Routen innerhalb der europäischen Küstengewässer übernehmen.⁵⁷ Neue Impulse für die Überseefahrt kamen allmählich aus Südkorea.

Schon im Jahr 1994 ergaben sich jedoch Anzeichen für einen Tendenzumschwung (Large 1997; Thomas 1997a). Der Automobilmarkt gewann weltweit neuen Schwung: Die Nachfrage nach Fahrzeugen aus neuen Ländern mit einer dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung ist kräftig gestiegen, und die Hersteller haben neue Produktions- und Absatzstrategien für die als weitgehend gesättigt angesehenen Märkte in den Industrieländern entwickelt. Sie stützten sich auf die Produktion von Mehrzweckfahrzeugen neuen Typs, die den konventionellen PKW ergänzen und offenbar auch zu neuen Seeverkehrsströmen führen können. Zu einem wichtigen Nachfragefaktor ist Südamerika geworden.⁵⁸ Als erfolgversprechendster Absatzmarkt gelten jedoch Süd- und Südostasien, besonders (zumindest bis zum Ausbruch der Krise Mitte 1997) Thailand, die Philippinen und Indonesien. Er wird in steigendem Maß von Japan bedient, das seine Marktposition gefestigt und ausgeweitet hat. Außerdem geht ein wieder größerer Teil der in den Vereinigten Staaten verkauften Fahrzeuge als Direktexport aus Japan über See in die Absatzgebiete.⁵⁹ Dabei handelt es sich um klassische Langstreckenrouten, während die Seestrecken innerhalb Asiens eher nur mäßig lang sind. Zusätzlich steigern jedoch auch der Eintritt (immer) neuer Hersteller z.B. in asiatischen Ländern (z.B. in Malaysia) sowie die sich beschleunigende Expansion der südkoreanischen Produzenten den Seetransport.

Für die Reedereien, die sich mit der Beförderung von Kraftfahrzeugen auf langen Strecken beschäftigen, eröffnet dieser Wandel nicht nur

Einsatzmöglichkeiten für neue Schiffe. Vielmehr erfordern neue Bedingungen auf den Absatzmärkten auch technisch neu konzipierte Schiffe, die den aufgrund größerer Gewichte und Abmessungen der zu transportierenden Fahrzeuge steigenden Anforderungen gerecht werden. Infolge der expandierenden Ausfuhren auch nach Ländern mit kleineren Märkten — weniger wohl infolge der wieder wachsenden Transporte auf den traditionellen Routen — nahmen die auf diesem Sektor tätigen Reedereien und Verschiffer 1997 auch vermehrt Külschiffe auf, die sich aufgrund ihrer technischen Auslegung (z.B. zahlreiche Decks) gut für den Kfz-Transport eignen, diesen oft anstelle von Ballastreisen im Fruchttransport ausführen können und 1997 auch zu sehr günstigen Raten verfügbar waren.

Seit 1994 hat der seewärtige Automobiltransport jährlich um etwa 2 vH zugenommen (*Lloyd's Shipping Economist* 1997f).⁶⁰ Im Jahr

1997 dürften etwa 7,2 Mill. Fahrzeuge befördert und damit der vorherige Höchststand des Jahres 1987 wieder erreicht worden sein. Diese veränderten Bedingungen auf dem Markt für Automobilseetransporte haben sich in einem Auftragsbestand bei den Werften niedergeschlagen, der Ende 1997 insgesamt 56 Schiffe von jeweils mehr als 10 000 t dw umfaßte.⁶¹ Davon waren 24 für japanische Rechnung bestimmt, weitere neun für südkoreanische Reedereien. An europäische Eigner waren rund 20 Schiffe zu liefern. Vornehmlich bei den größeren Neubauten dürfte es sich ausschließlich um den PCTC-Typ handeln, der einen beträchtlichen Anteil an Lastkraftwagen, Baumaschinen und ähnlichen Geräten sowie an den erwähnten Mehrzweck-Pkw befördern kann. Dabei ist die Kapazität der Schiffe wieder erhöht worden.⁶² Im ganzen waren Ende 1997 rund 440 „car carrier“ vorhanden (*Lloyd's Shipping Index* 1998).

VI. Die Tankschiffahrt

1. Fortgesetzter Anstieg von Ölproduktion und -nachfrage

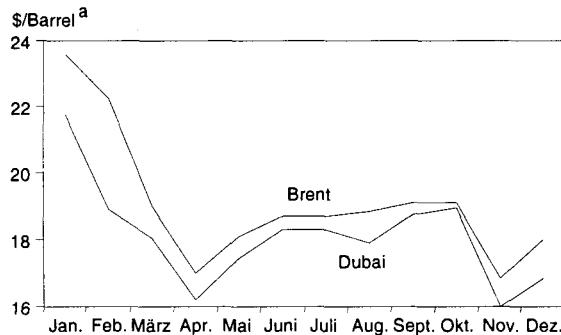
Die Erdölmärkte standen 1997 wie schon in den Vorjahren im Zeichen expansiver Strömungen. Die weiter steigende *Rohölproduktion* (um rund 3,5 vH) vergrößerte das Angebot im internationalen Handel. Es stammte sowohl aus den OPEC-Ländern als auch von anderen Produzenten. Erstmals wurde im Winter 1996/97 wieder irakisches Rohöl verkauft, allerdings begrenzt durch die von den Vereinten Nationen auferlegten Restriktionen, die einen Höchstwert von 2 Mrd. \$/Quartal vorsahen.⁶³ Die Rohölförderung erreichte gegen Ende des Vorjahres erstmals mehr als 69 Mill. Barrels/Tag und ging im weiteren Verlauf ständig darüber hinaus. Das Weltangebot belief sich im ganzen Jahr auf 73,8 Mill. Barrel/Tag. Davon stammten etwa 40 vH aus den OPEC-Ländern; unter den unabhängigen Ölproduzenten dominierten die OECD-Länder mit einem Viertel der Gesamtmenge.

Die Förderung der GUS hat sich bei etwa 7,2 Mill. Barrel/Tag stabilisiert.⁶⁴

Die Gesamtnachfrage aller Ölverbrauchenden Länder stieg ebenfalls weiter an (um 3 vH).⁶⁵ In (OECD-)Europa nahm die Nachfrage um 1,4 vH zu; der Verbrauch der fernöstlichen (OECD-)Käufer stagnierte. Auf die Länder, die nicht der OECD angehören, entfiel ein Anteil von 40 vH am Gesamtverbrauch. Die Expansion der Nachfrage reichte nicht aus, das Angebot zu den bestehenden Konditionen aufzunehmen. Daher gerieten die Rohölpreise, die im Herbst 1996 scharf angezogen hatten, bald nach der Jahreswende erneut unter erheblichen Druck (Schaubild 5). Diese Tendenz wurde zwar im Oktober 1997 kurzfristig unterbrochen, setzte sich danach jedoch verstärkt fort.

Für die *Röhleinführungen* liegen Angaben der OECD-Länder vor.⁶⁶ Diese bezogen 1997 insgesamt 1,347 Mill. t (Anstieg um 4,6 vH), davon 723 Mill. t aus den OPEC-Ländern (Anstieg um 4,0 vH). An der Spitze der Importländer standen wiederum die Vereinigten Staaten,

Schaubild 5 – Rohölpreise 1997



^aDie Preise beziehen sich jeweils auf die Mitte des

Quelle: *Lloyd's Shipping Economist* (Ifd. Jgg.) Executive Summary.

die rund 400 Mill. t Rohöl (Anstieg um rund 7 vH) und etwa 100 Mill. t Ölprodukte (-3 vH) erhielten.⁶⁷ Kräftige Ausfuhrsteigerungen erzielten unter anderem die Region Karibische See (um 7,5 vH) sowie Großbritannien und Norwegen (um 4,0 vH). Dagegen fielen die Verladungen von Westafrika gegenüber 1996 leicht ab (*The Drewry Monthly* (Ifd. Jgg.: Table 2)). Die höchsten Zuwachsraten der Rohöleinfuhren gab es (wahrscheinlich) in der Volksrepublik China, deren Beziehe mit knapp 60 Mill. t um 57 vH höher waren als 1996. Der Handel mit Ölprodukten expandierte ebenfalls, wies aber wiederholt Schwächen auf. Die Mitgliedsländer der OECD importierten im Jahr 1997 zwar mit insgesamt 321 Mill. t um 6,5 vH mehr als 1996.⁶⁸ Der Vorsprung hatte sich bis zum Herbst jedoch merklich verringert.

Die insgesamt über See verschiffte Ölmenge — 1,935 Mill. t — dürfte um mindestens 3,5 vH größer gewesen sein als 1996 (Fearnleys 1998a: Table 1) Wie in den Vorjahren kam es im Jahresverlauf zu Marktschwankungen, die mit einer kräftigen, teils hausseartigen Belebung der Importe aus den Ländern des Arabischen Golfs verbunden waren. Sie beschränkten sich zwar auf einige Sommer- und Herbstmonate, beeinflußten die Tankmärkte aber wiederum spürbar. Über die Ursachen dieser Nachfrageschübe lassen sich lediglich Vermutungen anstellen. Es liegt nahe, wie schon bei früheren Anlässen politische Einflüsse anzunehmen, deren Wurzeln in den Ländern des Mittleren Ostens liegen.

2. Standfeste Frachtenmärkte

a. Abschlußtätigkeit nochmals kräftig gestiegen

Die Nachfrage nach Mineralöl schlug sich in unterschiedlichen Tendenzen auf den Chartermärkten für Tanktonnage nieder (Tabelle 19). In der *Rohölfahrt* folgten diese im wesentlichen dem bereits langjährigen Trend. Das Volumen der Charterabschlüsse für Einzelreisen nahm weiter zu; es übertraf den bereits hohen Vorjahresstand um weitere 8 vH. Außerdem wurde um gut ein Fünftel mehr Rohöl als im Vorjahr auf der Basis konsekutiver Reisen befördert.⁶⁹ Bei langfristig weiter aufwärtstendierenden Rohölverschiffungen lagen Höchstwerte jeweils im April/Mai, besonders im Juli und im September 1997. Insgesamt wurden Abschlüsse für den Transport von nahezu 1,2 Mrd. t Rohöl bekannt, von denen 16 Mill. t auf Konsekutivreisen entfielen. Die Reisecharter erreichte damit ihren historischen Höchststand. Dem weiteren Fortgang des Strukturwandels in der Mineralölwirtschaft entsprach es, daß sie zugleich den bisher größten Anteil am gesamten Rohöltransport über See (1997: knapp 1,6 Mrd. t) hatte. Bereits seit der ersten sogenannten Ölkrisse hatte die Verlagerung der Öltransporte von Eigentonnage der Ölkonzerne und langfristigen Charterverträgen dieser dominierenden Unternehmen zu Reedertonnage eingesetzt, die von einer zunehmenden Zahl von Ölhändlern jeweils nur kurzfristig disponiert wird. Sie hat seither das Bild der Tankmärkte geprägt. Die Abschlüsse für Einzelreisen haben sich vervielfacht. Dagegen sind die Zeitcharterabschlüsse, denen eine mehr oder minder große, von der Laufzeit der Verträge abhängige Zahl von Einzelreisen entspricht, stark zurückgegangen und auch 1997 um knapp 1,5 vH auf noch 27 Mill. t dw gefallen. Auch die Konsekutivreisen beschränkten sich weitaus überwiegend auf nur zwei Reisen je Abschluß. Zeitcharter wurden außerdem wieder für Lager- und Leichterzwecke abgeschlossen. Mit 4,8 Mill. t dw stiegen sie auf nahezu das Dreifache.⁷⁰

Nach wie vor standen die Häfen am Arabischen Golf unter den Ladegebieten an vorder-

Tabelle 19 – Charterabschlüsse in der Tankfahrt 1996 und 1997 (Mill. t)

Charterart	1996	1997
Rohöl ^a		
Einzelreisen	1 070,1	1 155,4
Konsekutive Reisen	13,4	16,2
Ölprodukte ^a		
Einzelreisen	130,1	113,9
Konsekutive Reisen	0,6	0,7
Zeitcharter ^b	27,4	26,2
Rohöl	21,5	21,1
Ölprodukte	5,9	5,1
Lagerzwecke ^c	3,0	4,8

^aLadungstonnen. — ^bDeadweight t. — ^cEinschließlich Leichteraufgaben.

Quelle: Eigene Berechnungen nach Daten in *The Drewry Monthly* (Ifd. Jgg.: Tables 4, 8).

ster Stelle mit einem mehr als doppelt so großen Reisechartervolumen wie die Plätze am Mittelmeer und in Westafrika, hinter denen Nordwesteuropa bereits dichtauf lag (Tabelle 20). Es gab aber erhebliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr. Überdurchschnittlich rasch expandierte die Abschlußtätigkeit von der Ostküste Mexikos

Tabelle 20 – Verteilung der Reisecharterabschlüsse auf die Verladegebiete der Tankfahrt 1996 und 1997

	Ladung		Anteile ^a	
	Menge 1997	Ände- rung ^b	1997	1996
	DWCT	vH		
<i>Rohöl</i>				
Indonesien	52,7	-2,2	4,6	5,0
Mittelmeer	183,2	14,6	15,9	14,9
Nordwesteuropa	165,7	-0,1	14,3	15,5
Westafrika	174,2	4,1	15,1	15,6
Karibik	93,9	15,8	8,1	7,6
Arabischer Golf	399,8	8,2	34,6	34,5
Ostküste Mexiko	45,0	26,8	3,9	3,3
Andere Gebiete	40,9	9,1	3,5	3,5
<i>Ölprodukte</i>				
Mittelmeer	18,7	-20,4	16,4	18,1
Arabischer Golf	26,4	-7,4	23,2	21,9
Nordwesteuropa	15,3	-11,6	13,4	13,3
Andere Gebiete	29,1	-11,8	25,5	25,4
Karibik	14,4	-8,3	12,6	12,1
Singapur	10,0	-17,4	8,8	9,3

^aAnteile am gesamten Reisechartervolumen. — ^bGegenüber 1996.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (Ifd. Jgg.: Tables 4, 8).

— dort lag die Zunahme merklich über einem Viertel —, von den karibischen Häfen⁷¹ und vom Mittelmeer, während lediglich die Verschiffungen vom Arabischen Golf im Gleichschritt mit der Gesamtheit der Reisecharter zunahmen. Zu den bedeutenderen Ölliieferanten gehört auch Rußland. Die Zahl der Abschlüsse für Einzelreisen nimmt sowohl vom Schwarzen Meer (Novorossijsk, Tuapse u.a.) als auch im Transit über den Ostseehafen Ventspils (Lettland) und andere baltische Häfen der ehemaligen Sowjetunion zu.⁷² Dabei wurden 1997 Charterverträge für jeweils etwa 31 bzw. 17 Mill. t geschlossen. Russische Exporte gingen besonders auf die europäischen Absatzmärkte.

Ein herausragendes Merkmal der Marktentwicklung im Jahr 1997 war die wiederholte starke Nachfrage nach VLCC und auch ULCC, die sich erheblich auf die wirtschaftliche Lage der Reedereien dieser Schiffe auswirkte. Sie beruhte vorwiegend auf zeitweilig ansteigenden Rohöleinfuhren Ostasiens aus den Ländern am Arabischen Golf, die besonders in den Sommermonaten ein hohes Abschlußvolumen zur Folge hatten. Dieser zeitliche Ablauf, der schon seit einigen Jahren zu beobachten war, ist inzwischen immer mehr zu einem neuen Kennzeichen der Tankmärkte geworden. Außerdem bot die Verdichtung der Ladungsströme, die von Westafrika und vom Mittelmeer vorwiegend nach den Vereinigten Staaten ausgehen und die zunächst den Aframax- und Suezmax-Tankern Einsatzgebiete eröffnet hatten, Großtankern zunehmend Beschäftigung. So wurden regelmäßig Abschlüsse von den Häfen dieser Regionen ebenso wie von den Ölfeldern der Nordsee gemeldet.⁷³ Dennoch gibt die Nachfrage aus Ost- und Südostasien den Ausschlag für die Beschäftigung dieser Schiffsgröße, weil (und solange) die Abhängigkeit der Vereinigten Staaten von Rohölbezügen aus dem Mittleren Osten sich infolge der gesteigerten Ausbringung der Ölfelder am Atlantik gegenüber der Lage in den siebziger Jahren deutlich verringert hat.

Im Jahr 1997 wurden insgesamt 1 247 Reisecharter für VLCC vom Arabischen Golf erfaßt, ferner 262 von Westafrika sowie 83 von Nordwesteuropa. Darunter war eine auffallend große

Zahl von ULCC, zu denen auch die größten vorhandenen Tanker von mehr als 500 000 t dw gehörten; sie wurden regelmäßig für Einzelreisen gechartert.⁷⁴ Zumindest unter den spezifischen Kostenbedingungen der gegenwärtig in Fahrt befindlichen Großtanker, besonders ihres geringen Restwertes, konnte somit von einer gewissen Renaissance dieses Tankertyps gesprochen werden.

b. Weitere Festigung des Tankfrachtrateniveaus

Der Anstieg der Nachfrage sowohl nach Rohöl als auch nach Tanktonnage zu dessen Beförderung in die Verbrauchsländer bildete die Grundlage für eine weitere Festigung der Tankfrachtenmärkte. Die Reisecharterraten waren zwar vielfach noch bis über die Jahresmitte 1997 hinaus niedriger als im Vorjahr (vgl. hierzu Tabelle 21 und Schaubild 6). Zu Beginn des Jahres mag dazu die Neubewertung der Worldscale-Basisraten, die wieder mit einer Anhebung der Dollarwerte verbunden war,⁷⁵ beigetragen haben, später auch die Bunkerpreisentwicklung. Der Markt zog zwar im 2. Halbjahr rasch an, doch stieg das Ratenniveau nur für die VLCC kräftig.

Tabelle 21 – Frachtratenindex für die Tankfahrt 1997

Monat ^a	Größenklasse ^b				
	I	II	III	IV	V
Januar	255,8	198,4	164,1	114,1	59,1
Februar	237,7	201,4	155,9	109,1	58,4
März	223,4	193,9	201,3	119,7	62,0
April	213,7	181,2	182,0	110,4	52,3
Mai	202,8	203,0	182,6	110,9	63,4
Juni	181,2	185,5	172,5	107,2	63,8
Juli	175,7	176,2	159,9	100,4	70,3
August	170,3	179,5	148,1	110,6	93,4
September	163,9	181,6	152,6	113,9	76,2
Oktober	149,6	164,6	166,5	114,9	89,5
November	184,0	180,1	138,9	110,6	74,3
Dezember	175,0	140,7	150,3	110,4	55,3

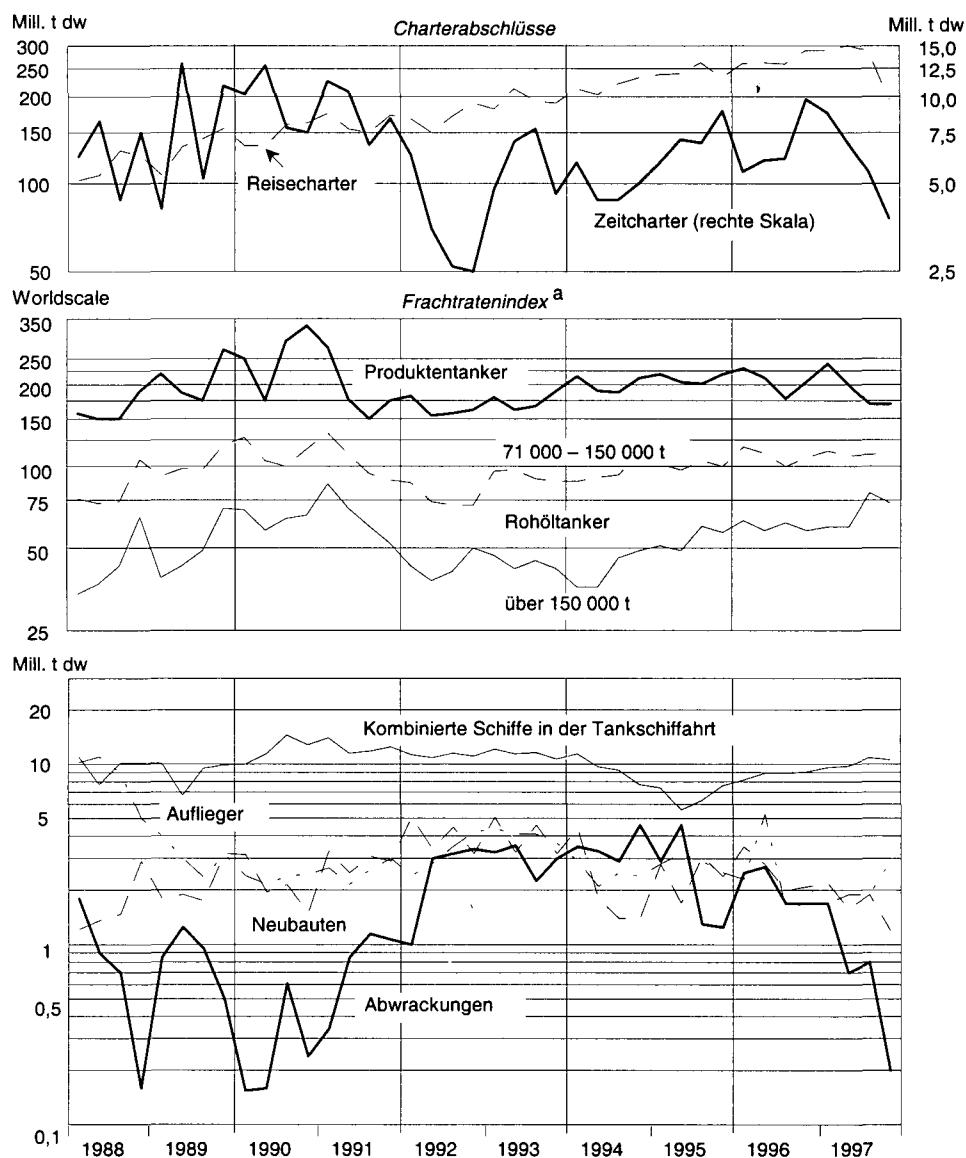
^aOriginalwerte (geteilte Monate) um einen Monat rückwärts versetzt (A/B = A). —^bI: Clean ships (bis 60 000 t dw); II: Handy size, dirty, bis 35 000 t dw; III: Crude and product tankers (30–70 000 t dw); IV: Medium size crude tankers (70–150 000 t dw); V: VLCC/ULCC (150 000 plus).

Quelle: *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.).

Abgesehen von der kleinsten Tankerkategorie („handy size“ bis zu 35 000 t dw) stieg das Ratenniveau. Im Jahresdurchschnitt wurde das entsprechende Vorjahresniveau für Rohöltanker bis zu 70 000 t dw um fast 8,5 vH, für Schiffe von 70 000–150 000 t dw (Afra/Panamax- bis Suezmax-Schiffe) um 1,4 vH und für VLCC ab 150 000 t dw um 12 vH überschritten. Eine weitere Belebung im Herbst begünstigte vor allem die letzteren. Der Durchschnitt der im Oktober für VLCC gezahlten Raten übertraf den entsprechenden Vorjahresstand um mehr als 60 vH; für die Tanker bis zu 70 000 t dw waren es 22 vH. Dagegen vergrößerte sich der Rückstand bei den kleinen Rohöltankern von etwa 8,5 auf 11,5 vH. Jedoch war beides nicht von längerer Dauer.

Aufgrund der vorwiegend von asiatischen Öliefuhren aus dem Mittleren Osten ausgelösten neuerlichen Ratensteigerungen im Spätsommer konnten *Großtanker* bei Höchstwerten von über WS 100 (Arabischer Golf/Japan) bzw. WS 78 (Arabischer Golf/Westeuropa) unerwartet hohe Erlöse erzielen. Dies blieb jedoch auf eine relativ kurze Phase beschränkt, da die Sätze trotz weiter kräftiger Nachfrage rasch wieder fielen und erneut zwischen etwa WS 55 und WS 50 für die gleichen Relationen pendelten. Dabei dürfte auch eine Rolle gespielt haben, daß Tanker in den Ladegebieten oft nur unregelmäßig kurzfristig verfügbar sind; dies ist unter anderem von der Dauer der Rundreisen abhängig. Wie schon in Erholungsphasen der Vorjahre zeigte sich, daß Schrumpfung oder Stagnation der Tankerflotte wesentlich zu der Überwindung der langdauernden Folgen der Ölkrise (vor allem der von 1979) beigetragen haben, daß das verfügbare Angebot aber immer noch groß genug ist, um Ansätze eines wirklichen „Booms“ rasch zu ersticken. Immerhin zeigte sich auch, daß sich die Einsatzmöglichkeiten für VLCC inzwischen wieder verbessert haben (obwohl sich dies zunächst nur auf die großenteils abgeschriebenen vorhandenen Schiffe bezieht und eine Grundlage für dauerhafte Rentabilität neuer Schiffe noch keineswegs gesichert erscheinen kann).⁷⁶

Schaubild 6 – Indikatoren zur Entwicklung der Tankschiffahrt 1988–1997



^aNach „Lloyd's Ship Manager/Shipping News International“; Monatsdurchschnitte in laufenden Worldscale-Punkten.

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tabellen 4, 8 und 19) und (lfd. Jgg.) *Yellow Pages. Markets Reports*; *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.); ISL (lfd. Jgg.: Tabellen 1.2.1 und 1.3.1); *Lloyd's Register of Shipping* (lfd. Jgg.).

Im Mittelpunkt des Interesses hatte in der Rohöltankfahrt als Reflex der von 1975 bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre extrem deprimiven Lage der VLCC und ULCC seit langem die als deren „Erben“ angesehene Klasse der *Suezmax-Tanker* — mit einer Ladefähigkeit von rund 1 Mill. Barrel etwa halb so groß wie Standard-VLCC — gestanden. Eine Aufwärts-tendenz der Frachtsätze war 1997 auch hier

nicht zu übersehen, blieb aber deutlich hinter dem Anstieg der VLCC-Raten zurück (wobei allerdings auch das jeweilige Ausgangsniveau eine Rolle spielte). Gerade in den Hauptfahrtgebieten der *Suezmax-Schiffe* wie vor allem den von Westafrika ausgehenden Relationen, aber auch im Ladegebiet Mittelmeer, kam es verschiedentlich zu einer fühlbaren Konkurrenz der VLCC.

Unter den anderen Größenklassen haben die *Aframax-Schiffe* ebenfalls erhebliche Bedeutung für den Rohöltransport. Im Vergleich der Jahresdurchschnitte veränderte sich das Ratenniveau für diese Schiffe gegenüber 1996 nur wenig.⁷⁷ Es bewegte sich für die meisten Routen etwa in der Bandbreite WS 100–110. Dabei gab es während des Jahres verschiedentlich starke Ausschläge nach beiden Seiten, die zum Teil die kurzfristigen Nachfrageschwankungen reflektierten. Auch hier dürfte der Wettbewerb zwischen Aframax- und den größeren Tankern aber ebenso ein Faktor gewesen sein wie der anhaltend starke Zugang von Neubauten, der sich 1997 sogar noch beschleunigte. Zur Entwicklung der Frachtraten für die *kleineren Tankerklassen* bis zu 70 000 t dw (vgl. die Tabelle 21).

Manches spricht dafür, daß der Einfluß der technischen Ausstattung und Qualität der Tanker auf die Entscheidungen der Charterer zunimmt. So wird einem selektiveren Verhalten der asiatischen Befrachter — vornehmlich in Japan und Südkorea — zugeschrieben, daß die VLCC-Raten vom Arabischen Golf nach Ostasien meistens deutlich höher sind als westwärts nach Europa oder Nordamerika. Dieses Verhalten orientiert sich offenbar stärker an den MARPOL-, SOLAS- und ähnlichen Vorschriften; neueren Schiffen wird oft der Vorzug gegeben.⁷⁸

Die Tankmärkte weisen außerdem ähnliche strukturelle Komponenten der Frachtratenbildung auf, wie sie in der Trockenladungsfahrt zu beobachten sind. Sie beruhen darauf, daß Ballastreisen vom Löschen zum nächsten Ladehafen vermieden werden können. Eine solche Eigenart hat sich in der transatlantischen Tankfahrt herausgebildet. In diesem Fall werden Tanker, die Rohöl vom Mittelmeer zum US-Golf befördern, für eine anschließende Rückreise von einem Ladehafen an der Ostküste Mexikos wiederum zum Mittelmeer (oder einem west-europäischen Platz) befrachtet. Von dort kann nach dem Löschen und einer kurzen Zwischenreise die nächste westwärts bestimmte Ladung übernommen werden. Die Folge ist ein oft starker Unterschied der Raten für die primäre westgehende und die sekundäre ostgehende Reise. Im Jahr 1997 betrug dieser z.B. für 130 000 t

Rohöl im August rund 22 WS-Punkte (29 vH), im Dezember 34 Punkte (31 vH).

Mit dem Anstieg der Reisecharterraten festigte sich auch das Niveau der Zeitcharterentgelte. Es erhöhte sich für Rohltanker — mit steigender Schiffsgröße zunehmend — im Durchschnitt um etwa 5–11 vH gegenüber dem Vorjahr, für VLCC sogar um rund ein Fünftel (jeweils für 12-Monats-Chartern). Diese Raten bewegten sich während des Jahres in einer verhältnismäßig geringen Bandbreite. Im letzten Quartal lagen sie meistens über dem Jahresdurchschnitt; um 1990 gebaute VLCC erzielten Höchstsätze von 35 000 \$/Tag. Eine Ratendifferenzierung zu Lasten älterer gecharterter Schiffe war nicht eindeutig erkennbar. Die Zahl der Abschlüsse war zudem eher gering.⁷⁹

Den Fluktuationen der Frachtraten entsprechend schwankten auch die Erträge der Reedereien heftig. Die erwirtschafteten Beiträge zur Deckung der Kapitalkosten bewegten sich z.B. für VLCC mit starken kurzfristigen Veränderungen innerhalb einer Schwankungsbreite von knapp 13 000 \$/Tag am Jahresbeginn und über 43 500 \$/Tag im November 1997 (Tabelle 22). Relativ noch größer war diese Breite bei „handysize“-Tankern (minimal 1 675 \$/Tag, maximal 16 438 \$/Tag). Damit konnten ältere VLCC, die oft von ihren Eignern zu niedrigen Second-hand-Preisen angekauft worden waren, beträchtliche Gewinne einfahren; für Neubauten

Tabelle 22 – Beiträge aus Chartererlösen für Tanker zu deren Kapitalkosten 1997 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	VLCC ^a	Suezmax	Handy ^b
Januar	12 777	11 605	9 784
Februar	20 725	22 914	16 438
März	19 470	26 156	12 875
April	19 759	24 513	11 783
Mai	30 371	21 789	8 608
Juni	.	.	.
Juli	21 954	20 924	5 877
August	30 009	17 397	10 067
September	31 770	30 437	6 391
Oktober	33 603	23 001	5 060
November	43 564	23 520	1 675
Dezember	26 984	28 297	10 140

^aMotorschiff. — ^b30 000 t dw.

Quelle: Svensk Sjöfarts Tidning (1997e).

wurde vermutlich die volle Deckung der Kapitalkosten nur mit der Höchstrate des Jahres 1997 kurzfristig erreicht. (Darin liegt ein wesentlicher Grund der für viele Marktbeobachter unerwarteten Langlebigkeit der bereits in der ersten Hälfte der siebziger Jahre gebauten Großtanker.) Trotz solcher Einschränkungen war die Lage in der Tankfahrt aber im ganzen gesehen günstiger als in der Trockenladungsfahrt, wenn auch die Neubaupreise für Tanker vergleichsweise höher sind.

c. Bestimmungsfaktoren der Marktentwicklungen

Der große Umfang der Charterabschlüsse für Rohöltanker war, wie bereits erwähnt, auf die schnell zunehmende Nachfrage aus Ost- und Südostasien zurückzuführen. Das zeitweilig stark gesteigerte Niveau der Verschiffungen auch von anderen Ladegebieten und nach anderen Importregionen wirft aber die Frage auf, inwieweit darauf auch politische Faktoren eingewirkt haben. Dafür kommen die zugelassenen Ölexporte aus dem Irak, aber möglicherweise auch bereits Ungewißheit bei den Importeuren über die Sicherheit der Lieferungen aus dem Mittleren Osten in Betracht. Konkreten Anlaß boten die drohenden Auseinandersetzungen mit dem Irak über die von den Vereinten Nationen durchgeführten, jedoch von der irakischen Regierung behinderten Rüstungskontrollen. Sie könnten der Auslöser für vorgezogene Käufe zwecks Abdeckung eines solchen Risikos durch erhöhte Lagerhaltung gewesen sein.

Einen nicht unwesentlichen Einfluß dürfte außerdem die Angebotspolitik der Ölförderländer gehabt haben. Sie beeinflußte die Preisbildung auf den Ölmarkten und belebte indirekt die Tankfahrt. Die OPEC hatte noch im Herbst 1996 versucht, die Preise deutlich anzuheben. Wohl unter dem Druck einzelner Mitgliedsländer, die ihre Exporte ohne Rücksicht auf die Quote des Kartells steigerten (z.B. Venezuela), aber auch der zunehmenden Ölverkäufe durch freie Anbieter wie Mexiko und die Nordseeproduzenten war dieser Versuch nicht von Dauer. Vielmehr wurden im Herbst die Quoten der

OPEC-Mitglieder, vor allem Saudi-Arabiens erhöht.

Eine wesentliche Bedingung dafür, daß sich die Tankmärkte weiter festigten und die Raten-tendenz in deutlichem Gegensatz zur Trocken-ladungsfahrt aufwärts zeigte, war wie schon in den Vorjahren durch die geringe Veränderung des Tonnageangebots erfüllt. Die Flotte der Rohöl-tanker hat im Jahr 1997 insgesamt nur um 0,8 vH zugenommen (Fearnleys 1998a: Table 3). Dabei nahmen die Größenklassen von 10 000–50 000 t dw (ohne Produktentanker) um 2,5 vH ab und von 100 000–200 000 t dw um 3,5 vH zu; das Angebot der 50 000–100 000 t dw großen Tanker und der Großtanker von mehr als 200 000 t dw stagnierte. Auch innerhalb dieser arithmetisch bestimmten Intervalle gab es nicht unwesentliche Unterschiede,⁸⁰ die auf die Ratenentwicklung einwirkten.

Auch der Wechsel Kombinierter Schiffe in die Tankfahrt vergrößerte das Tonnageangebot für den Öltransport nur relativ wenig; mit etwa 2,5 Mill. t dw machte er nur einen Teil der aus der trockenen Massengutfahrt abgezogenen Tonnage aus. Offenbar wurde ein Teil der aus der Bulkfahrt gezogenen Schiffe entweder aufgelegt oder zum Abwracken verkauft. Aus der Reaktivierung aufgelegter oder sonst aus der Fahrt genommener Tanker⁸¹ rührte ebenfalls kein nennenswerter Angebotszuwachs her. Das Angebot reichte aber doch aus, um die expandierende Nachfrage zu befriedigen. Vermutlich ist das Gesamtsystem der Tankfahrt somit infolge noch vorhandener Reserven, die bei ausreichenden Ratenanreizen auch kurzfristig mobilisierbar sind, noch immer hinreichend elastisch. Das zeigt sich letztlich auch an der hohen Reagibilität der Raten nach unten.

Darauf deuteten außerdem das zögernde Verhalten der Charterer und die gedämpfte Entwicklung auf den Zeitchartermärkten hin. Die weitere Abschwächung des Abschlußvolumens dürfte zwar zum einen darin begründet sein, daß viele Verlader inzwischen kurzfristige Dispositionen eindeutig bevorzugen. Sie sahen aber offenbar auch keinen aktuellen Anlaß, sich gegen das Risiko abzusichern, daß sich die verfügbare Tonnage verknappen und die Frachtraten auf längere Dauer kräftig anziehen könnten.

d. Produktentankfahrt unter dem Druck wachsenden Angebots

Die Märkte der Produktentankfahrt boten ein anderes Bild. Mit einer *Zunahme der Transportmenge* um 1,5 vH setzte sich die langjährige Aufwärtstendenz fort, wenngleich sich das Tempo der Zunahme gegenüber den vorangegangenen Jahren stark verlangsamte. Insgesamt wurden 1997 rund 410 Mill. t Produkte über See befördert. Die durchschnittliche Transportentfernung blieb mit etwa 5 000 sm konstant. An der Spitze der Importländer standen die Vereinigten Staaten, Westeuropa und Japan.

Gleichwohl mußte es überraschen, daß die Chartertätigkeit auf diesem Frachtenmarkt recht schwach tendierte. Der Zunahme der Rohölcharter stand eine kräftige Abnahme der Abschlüsse für Produktentanker gegenüber, die über das ganze Jahr 1997 gesehen um ein Achtel auf etwa 115 Mill. t zurückfielen (Tabelle 19). Auffallend gering waren diese Buchungen im Dezember; sie waren aber auch in den Spätsommermonaten spürbar zurückgeblieben. Die Kontraktion gegenüber 1996 erfaßte alle Verladegebiete. Besonders betroffen waren die Region „Mittelmeer“ (-20,5 vH) sowie Singapur. Ihnen standen mit vergleichsweise geringen Einbußen die Karibik und der Arabische Golf gegenüber. Auf einen Anstieg der Transporte von Ölprodukten deutete nichts hin. Allerdings war nicht feststellbar, wie weit andere Befrachtungsformen die kurzfristigen Abschlüsse ersetzt hatten oder diese zu einem geringeren Teil als im Vorjahr bekanntgegeben wurden. Die der Produktenfahrt zuzurechnenden Zeitcharterabschlüsse machten 1997 reichlich 5 Mill. t dw aus. Sie lagen damit um etwa 15 vH unter dem Stand des Vorjahres.⁸²

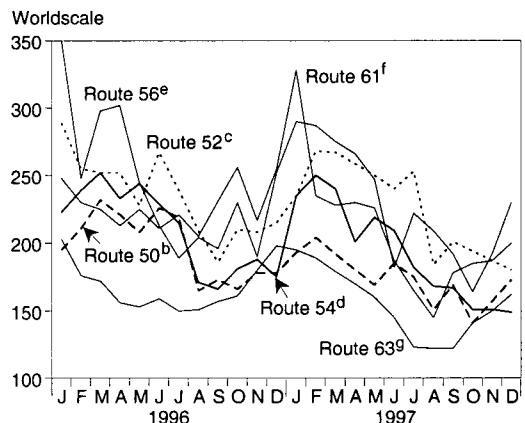
Die *Ratenentwicklung* in der Produktentankfahrt entsprach der Abschwächung der (erkennbaren) Nachfrage nach Transportleistungen. Zwar begann das Jahr mit einem saisonbedingt sehr festen Markt; der Vorjahresstand der Raten wurde sogar noch um etwa 8 vH übertroffen, weil zahlreiche Tanker bereits für transatlantische Reisen gechartert worden waren und z.B. für prompte Abschlüsse von den nordwesteuropäischen Ladegebieten gesuchte Tonnage nicht ausreichend verfügbar war. Später schwächten

sich die Frachtsätze fortgesetzt ab. Das durchschnittliche Ratenniveau war um 4–5 vH niedriger als 1996, der Unterschied vergrößerte sich jedoch im Herbst darüber hinaus und ließ deutlich eine dem Marktgeschehen unterliegende Schwäche erkennen. Im Oktober betrug der Rückstand gegenüber dem Vorjahr nicht weniger als 48 Worldscale-Punkte (-24,2 vH).

Vor allem große Schiffe waren wenig gefragt. Dazu mag beigetragen haben, daß in den ost- und südostasiatischen Ländern trotz des Neubaus von Raffinerien der Export gegenüber dem lokalen Verbrauch zurücktrat.⁸³ Japan und Indien importierten allerdings in großem Umfang Ölprodukte, die vorwiegend aus den mittelöstlichen Ländern geliefert wurden. Die Raffinerien der karibischen Region steigerten ihre Lieferungen an Abnehmer im OECD-Bereich zwar um reichlich 12 vH; aber auch dieses Mehr schrumpfte im Herbst auf 3 vH zusammen. Die Abschwächung dürfte im Zusammenhang mit einem anhaltenden Überhang der Lagervorräte an Ölprodukten in den Vereinigten Staaten gestanden haben. Auch danach blieb eine breite saisonale Belebung durch Winterbevorratung u.ä. aus. Nur in einzelnen Relationen stiegen die Raten an.

Die *Reisecharterraten* für eine Anzahl ausgewählter Relationen bestätigen diese Beobachtungen. Auf mehreren Routen blieben die Sätze überdurchschnittlich stark hinter dem vergleichbaren Vorjahresstand zurück. Das galt sowohl für Verladungen vom Arabischen Golf nach östlichen Zielhäfen als auch für das Mittelmeer. In der wichtigen Relation Karibische See-US Atlantikküste entsprach der Ratenfall gegenüber 1996 etwa dem Gesamtdurchschnitt (vgl. hierzu Schaubild 7). Im Hinblick auf die Schwäche der Reisechartersätze überrascht demgegenüber, daß die durchschnittlichen (geschätzten) *Zeitcharterraten* für große Produktentanker (rund 45 000 t dw) für eine Laufdauer von 12 Monaten etwas über dem Vorjahresniveau lagen, allerdings mit im Jahresverlauf fallender Tendenz.⁸⁴ Für die kleineren Schiffe von etwa 30 000 t dw wurde dagegen zum Teil weniger als 1996 erzielt. Dabei könnte der MARPOL-Standard der durchweg relativ neuen größeren Schiffe eine Rolle gespielt haben.

Schaubild 7 – Reisecharterraten in der Produktentankfahrt
1996–1997



^aFür Ladungen von 25 000–35 000 t. — ^bIntra-Nordwesteuropa.
— ^cIntra-Mittelmeer, 17 000–25 000 t. — ^dMittelmeer–Nordwesteuropa. — ^eKaribik–US-Ostküste. — ^fArabischer Golf–Ostwärts. — ^gArabischer Golf–Ostwärts, 50 00–80 000 t.

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tabelle 9).

Die vergleichsweise ungünstige Entwicklung der Produktentankfahrt ging nicht nur auf die schwache Nachfrage zurück, wenn sich auch gegen Jahresende möglicherweise bereits die Krise in Asien auszuwirken begann. Der intraasiatische Produktenhandel dürfte auch mit einer Verkürzung der Distanzen und damit der erforderlichen Tonnenmeilenleistung der Tanker einhergegangen sein, so daß die vorhandene, dort eingesetzte Flotte eine größere Periodenleistung erbringen konnte. Zudem hatten die Charterer noch weniger als in der Rohölfahrt Anlaß, zur längerfristigen Aufnahme von Schiffen überzugehen. Denn die bereits seit einigen Jahren fortlaufend vergrößerte Produktentankerflotte wuchs 1997 erneut um über 6 vH (Vorjahr: 4,8 vH). Dabei nahm aber die Tonnage der Schiffe von jeweils mehr als 40 000 t dw nahezu dreimal so schnell zu. Der entstandene Überhang war somit eine der wesentlichen Ursachen der Ratenschwäche, die in diesem Sektor herrschte. Zu den 47 Neubauten mit zusammen 1,046 Mill. t dw⁸⁵ stießen außerdem auch Chemikalientanker, die aufgrund mangelnder Nachfrage in ihren eigentlichen Einsatzbereichen Beschäftigung in der „sauberen“ Tankfahrt suchten und dort das Angebot erweiterten. Nur wenige Produkten- und Chemikalientanker wurden abgewrackt. Die Steigerung der Schiffs-

größen — die ebenso wie in anderen Teilen der Welthandelsflotte zu einer Senkung der Stückkosten führt — dürfte das bislang vorwiegend von Produktentankern um 30 000 t dw bestimmte Ratenniveau ebenfalls tendenziell herabgedrückt haben. Das war vermutlich zumindest auf solchen Routen möglich, auf denen die großen Schiffe bereits vorherrschen.

3. Spezialtankfahrt

a. Marktschwäche auch in der Chemikalientankfahrt

Wie bereits erläutert, geriet die Produktentankfahrt im Verlauf des vergangenen Jahres unter den Einfluß depressiver Tendenzen, die sich in der Chemikalientankfahrt ausbreiteten. Die günstige Marktlage, die dort bis vor etwa 1,5–2 Jahren geherrscht hatte, gehörte damit der Vergangenheit an. Die Folge war ein deutlicher Ratenverfall, der sich in der zweiten Jahreshälfte beschleunigte und teilweise auch bereits mit der Krise in den asiatischen Ländern in Verbindung gebracht wurde. Es ging aber auch um verzögerte Wirkungen der starken Nachfrage nach Chemikalientankern in den vorangegangenen Jahren. Die damit verbundene gute Ertragslage war für die Reeder der Anlaß gewesen, den Werften umfangreiche neue Aufträge zu erteilen. Der Neubau hatte spürbar zugenommen, so daß 72 Schiffe dieses Typs mit 1,1 Mill. t dw 1997 in Fahrt kamen (Lloyd's Register of Shipping 1997c). Ein Entlastungseffekt war trotz der Abwanderung von Chemikalientankern in die Produktentankfahrt vorerst nicht zu erkennen.

Die Flotte der Chemikalientanker wird zur Zeit auf 22–23 Mill. t dw veranschlagt. Sie besteht zu etwa drei Vierteln aus Schiffen mit weniger als 10 000 t dw, die mit einer durchschnittlichen Größe von etwa 3 100 t dw den besonderen Bedingungen dieses Marktes angepaßt sind. Ihr Anteil an der Gesamttragfähigkeit erreichte jedoch nur 23,5 vH (ermittelt aus Lloyd's Register of Shipping 1997a: Table 8). In der Chemikalienfahrt sind sehr unterschiedliche Ladungen zu transportieren. Sie teilen sich in einige Basisprodukte der chemischen Indu-

striе sowie in eine große Zahl von Erzeugnissen auf, die jeweils in kleineren Partien anfallen.⁸⁶ Die Struktur des Marktes hängt wesentlich von den Standorten dieser Industrie ab; sie wird gegenwärtig noch von den Vereinigten Staaten, Europa und Japan beherrscht. Doch hat sich der Anteil anderer asiatischer Länder an der Produktion wichtiger chemischer Produkte bereits deutlich vergrößert. Bei einer Tendenz zu divergierender Entwicklung der Produktion und der Nachfrage in einzelnen Regionen können neue Impulse für den Seetransport erwartet werden. Eine dauerhafte Festigung dieses speziellen Marktes setzt jedoch voraus, daß sich wieder ein Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot an Schiffsraum entwickelt, das den Reedereien eine Kostendeckung erlaubt. Damit wird derzeit nicht gerechnet (*Fairplay* 1998e).

b. Divergierende Tendenzen in der Flüssiggasfahrt

Auch in der Flüssiggastankfahrt entwickelten sich die Fracht- bzw. Charterraten je nach Ladungsart und Schiffsgröße unterschiedlich. Auf dem Seetransportmarkt für „liquefied petroleum gas“ (LPG) beläuft sich das Ladungsvolumen gegenwärtig auf gut 40 Mill. t, die sich aus verschiedenen Arten verflüssigter Gase zusammensetzen. Damit wird etwa ein Viertel des gesamten Welthandels mit LPG über See transportiert. Unter den Importländern dominiert Japan mit rund 15 Mill. cbm LPG, mehr als einem Drittel des Gesamtvolumens; es dürfte dieses Niveau auch 1997 gehalten haben. Die Zahl der LPG einführenden Länder hat jedoch zugenommen; dazu gehört die Volksrepublik China, deren Importe von knapp 2,5 Mill. cbm ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres lagen (Januar–September). Die Bezugsquellen verschoben sich vom Arabischen Golf nach Südostasien (*Drewry* 1998a). Diesem Teilmarkt werden zwar günstige Entwicklungsaussichten vorausgesagt, unter anderem als Folge steigender Flüssiggaseinfuhren nach Indien und (bisher auch) anderen asiatischen Ländern. Auch hier stellt sich jedoch vorerst die Frage nach der künftigen Importfähigkeit der Länder in dieser von der Krise betroffenen Region (*Fairplay* 1998b, 1998c).

Die aktuelle Situation ist ohnehin durch eine Schwäche der Charterraten gekennzeichnet, die bereits mehrere Jahre andauert. Die Zeitcharteraequivalente für einjährige Laufdauer waren in der Größenklasse von 24 000 cbm im Durchschnitt des Jahres 1997 um 10 vH niedriger als im Vorjahr; für die Klasse von 52 000 cbm überschritten sie den Stand von 1996 nur um 4 vH.⁸⁷ Eine deutliche Verbesserung war dagegen für die Schiffe mit der größten in der Quelle erfaßten Ladefähigkeit von 72 000 cbm festzustellen. Für diese stiegen die Raten im Durchschnitt um fast ein Viertel, vor allem wohl, weil sich das Angebot in der gleichen Zeit nur durch wenige Neubauten vergrößerte, so daß der Ratenrückgang der Vorjahre durch einen nahezu fortlaufenden Anstieg abgelöst werden konnte. Der anhaltende Druck auf die kleinere Klasse dürfte hingegen auch auf eine größere Zahl neuer LPG-Tanker zurückgeführt werden können.⁸⁸ In den letzten Monaten des Jahres 1997 — vornehmlich im Dezember — sind Reisewie Zeitcharterraten jedoch auch für große Schiffe wieder stark gefallen.

Für die kleinen Gastanker (meistens Schiffe von weniger als 10 000 cbm Ladefähigkeit) bestehen relativ enge Verbindungen zur Chemikalien- und Produktentankfahrt. Sie befördern neben Petroleumgasen vorwiegend Produkte der Chemischen Industrie, da sie aufgrund ihrer technischen Beschaffenheit alternativ beide Ladungsarten befördern können. Sie werden zu einem größeren Teil für Einzelreisen gechartert. Im Verlauf des Jahres 1997 fielen die Spot-Raten vor allem in den von Europa ausgehenden Relationen erheblich. Damit setzte sich die Tendenz der Vorjahre fort, wenngleich sich das Tempo des Rückgangs verlangsamte. Auf anderen Routen, etwa Nordamerika/Karibische See nach dem Fernen Osten oder Europa, machten sich saisonale Einflüsse stärker bemerkbar (*The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 16)).⁸⁹ Die Zeitcharterentgelte hatten im Verlauf von 1997 ebenfalls stark fallende Tendenz, die bis in das letzte Quartal — normalerweise ein Saisonhoch — anhielt.⁹⁰

Seit dem Beginn der sechziger Jahre hat sich mit einer zunehmenden Dynamik der zweite Markt der Flüssiggasfahrt — *der Transport von*

„Liquid Natural Gas“ (LNG) — entwickelt. Dieser Markt wird fast ausschließlich auf der Basis langfristiger Kontrakte mit außerordentlich kapitalintensiven Spezialschiffen bedient. Die Flotte der LNG-Tanker bestand Ende 1997 aus 100 Schiffen mit insgesamt 11,12 Mill. cbm Ladefähigkeit; für 19 weitere (2,46 Mill. cbm) waren Aufträge erteilt (Jacobs & Partner 1997a: 42). Diese Schiffe haben meistens eine sehr große Ladefähigkeit und sind damit wesentlich größer als die LPG-Tanker.

Das Ladungsaufkommen auf dem LNG-Markt hat 1997 weiter kräftig zugenommen. Im Vorjahr hatte es bei 76,5 Mill. t gelegen. Sein Schwerpunkt hat sich bereits seit längerem immer mehr nach Asien verschoben, da die europäischen Länder das Gas nicht mehr verflüssigt über See, sondern zunehmend durch Rohrlei-

tungen beziehen.⁹¹ Wichtigster Abnehmer ist seit langem Japan mit einem — allerdings rückläufigen — Anteil von nahezu zwei Dritteln; in den neunziger Jahren haben Taiwan und die Türkei begonnen, LNG einzuführen. Unter den Exportländern dominiert Indonesien mit etwa einem Drittel. Erstmals wurde LNG von Australien in die Vereinigten Staaten verschifft. Auch für die Zukunft wird eine nachhaltige Expansion dieses Sektors um jährlich etwa 5,5 vH erwartet. Fernöstliche Länder wie Japan, Südkorea, Taiwan, Indien und vermutlich auch die Volksrepublik China sollen dabei wichtige Nachfrager sein. Sowohl die Zahl der Importländer als auch die der Exporteure nimmt weiter zu. In Indien werden zur Zeit Empfangsterminals gebaut oder geplant (Bhattacharyya 1997; Nadkami 1997).

VII. Die Linienfahrt

1. Die Märkte: stark belebte Nachfrage, rasche Angebotsausweitung, gute Auslastung

Ein ähnliches Spannungsverhältnis zwischen einer anhaltend expandierenden Nachfrage nach Transportleistungen und einer noch rascheren Zunahme der vorhandenen Kapazitäten wie in der Bulkfahrt bestimmte im Jahr 1997 auch die Linienschiffahrt. Die konjunkturellen Aufwärts-tendenzen im Welthandel sorgten zusammen mit der immer intensiveren weltweiten Verflechtung der Investitions- und der Konsumgüterindustrien dafür, daß sich die bereits länger andauernde Zunahme des Linienladungsaufkommens nicht nur zwischen den industriellen Kernregionen, sondern auch zwischen ihnen und neu industrialisierten sowie anderen Ländern fortsetzte. Allerdings gab es Unterschiede, vor allem angesichts der schwachen gesamtwirtschaftlichen Wachstumskräfte in Japan. Nach wie vor gehörte Südamerika zu den Wachstumsregionen.

Die von den Linienreedereien/„operators“ eingesetzten Kapazitäten waren namentlich in

den Hauptfahrtgebieten gut ausgelastet. Der Auslastungsgrad der Containerschiffe reichte teilweise bis an 90 vH heran. Dennoch begrenzte das fortlaufend ausgeweitete Angebot an Containerstellplätzen den Spielraum für die Frachtratenpolitik der Reedereien wiederum erheblich. Zwar hielten die Konzentrations- und Rationalisierungstendenzen vor allem in der Containerfahrt mit Großschiffen an; immer wieder werden aber auch neue Dienste eingerichtet. Außerdem werden schrittweise jeweils kleinere Schiffe aus ihren bisherigen Fahrtgebieten (Teilmärkten) verdrängt, wenn zunächst neue Großschiffe die in den betroffenen Märkten bislang eingesetzten Schiffe ablösen.⁹² Der Wettbewerbsdruck ist deshalb sowohl in der Ratengestaltung als auch im Einsatz nicht optimaler — weil zu großer — Schiffe fühlbar. Er löst Bemühungen aus, „überzählige“ Slots um jeden Preis (Frachtrate) zu füllen. Während diese Kette gewöhnlich beim Einsatz der Größtschiffe beginnt, kann sie durchaus auch diese selbst unter „zurückkehrendem“ Druck halten, der von den gleichen ratenorientierten Abwehrstrategien der ursprünglich betroffenen Anbieter ausgeht. Was den längerfristigen Ratentrend anlangt, so ist

hier ebenfalls darauf hinzuweisen, daß auch bei einer vollen Kostendeckung die steigende Größe und Produktivität der Schiffe zu fallenden Stückkosten und daher zu einer tendenziell sinkenden Gewinnschwelle führen.

Zur Entwicklung des Ladungsaufkommens im Jahr 1997 liegen nur wenige statistische Daten vor. Das betrifft sowohl die Containerlinienfahrt als auch die konventionellen Dienste. Das weltweite Containeraufkommen dürfte zwischen etwa 40 und 45 Mill. TEU/Jahr liegen, seine Zunahme gegenüber 1996 bei 7–8 vH. Die wesentlichen Entwicklungstrends sind auch anhand der Hafenumschlagszahlen zu erkennen. Danach hielt der kräftige Anstieg des weltweiten Containerumschlags auch 1997 an (Tabelle 23). Diese Zahlen müssen jedoch mit Vorsicht interpretiert werden, insbesondere weil ihre Zuwachsrate merklich von derjenigen des eigentlichen Verkehrsaufkommens abweichen kann. Der Gesamtumschlag wird gegenwärtig auf mehr als 150 Mill. TEU geschätzt. Die große Differenz zwischen dieser Zahl und der eigentlichen Transportmenge — sie beträgt vermutlich etwa das 3,5–4fache der letzteren — ist vornehmlich dem Mehrfachumschlag zuzuschreiben, der mit dem immer weiter ausgebreiteten Feederverkehr verbunden ist. (Ein Verhältnis von 2 zu 1 wäre zwangsläufig, da die Ladung zweimal angefaßt werden muß.)

Tabelle 23 – Containerumschlag in den Seehäfen 1977–1996

	Umschlag (Mill. TEU)	Zuwachs ^a (vH)	Index (1977=100)
1977	22,992	.	100
1978	27,039	17,6	118
1980	36,350	.	158
1986	61,090	.	266
1987	67,259	10,1	293
1988	72,928	8,4	317
1989	79,816	9,4	347
1990	85,597	7,2	372
1991	93,646	9,4	407
1992	102,906	9,9	447
1993	112,440	9,3	489
1994	127,540	13,4	554
1995	137,239	7,6	597
1996	147,348	7,4	641

^aZuwachs jeweils gegenüber dem Vorjahr.

Quelle: Eigene Zusammenstellung.

Mit Blick auf die anhaltende Expansion des Ladungsaufkommens und die gute Auslastung der eingesetzten Schiffe bemühten sich die Reedereien bzw. Konferenzen vor allem in den Hauptfahrtgebieten, die bereits vor mehreren Jahren begonnene Politik einer „rate restoration“ fortzusetzen. Deren Erfolge waren bislang allerdings gering, weil das Angebot ständig ausgeweitet und zugleich eine eher auf höhere Marktanteile als auf Gewinn orientierte Strategie verfolgt wurde. Die neuerlichen Bemühungen stießen verschiedentlich wieder auf nachhaltigen Widerstand der Verladerverbände.⁹³

Für die drei wichtigsten Fahrtgebiete der Linienfahrt mit ihren sechs Relationen ließ das beschränkte Datenmaterial⁹⁴ einige Entwicklungstendenzen der durchschnittlichen Ratenniveaus erkennen (Tabelle 24). Danach fielen diese im Verlauf des Jahres 1997 zunächst teilweise nicht unerheblich, zogen im 3. Quartal aber — wohl unter Saisoneinflüssen — vorübergehend wieder an. Danach gerieten die von den Vereinigten Staaten ausgehenden Relationen unter starken Druck. Im Jahresdurchschnitt 1997 schwächten sie sich in allen Richtungen ab; den geringsten Rückgang gab es auf dem Nordatlantik (westwärts), den stärksten in der Relation Vereinigte Staaten–Asien. Die absolut höchsten Ratenniveaus wurden in Verkehren beobachtet, an denen die Vereinigten Staaten beteiligt sind: im ostgehenden Nordatlantikverkehr sowie von Asien in die Vereinigten Staaten. Am niedrigsten waren die Frachtsätze trotz der langen Seestrecken absolut und insbesondere je TEU/sm im Ostasienverkehr, wahrschein-

Tabelle 24 – Veränderung der Linienfrachtraten in ausgewählten Fahrtgebieten 1997 (vH)^a

	I/97	II/97	III/97	IV/97	IV/96–IV/97 ^b
Europa/Asien	-12	4	3	-1	-7,1
Asien/Europa	-13	4	3	-3	-9,8
Europa/USA	-3	-4	5	-1	-3,7
USA/Europa	-10	-1	11	-9	-10,0
USA/Asien	-7	0	12	-17	-14,1
Asien/USA	-5	-4	-3	-1	-12,1

^aVeränderung von Quartalsende zu Quartalsende. Die prozentualen Veränderungen sind gerundet. — ^bDurchschnitt der fünf Quartalswerte.

Quelle: C. I. (Ifd. Jgg.).

lich auch unter dem Einfluß der dort eingesetzten größten Containerschiffe.

Die Durchschnittswerte verdecken allerdings eine erhebliche Spannweite zwischen den Tarif-sätzen für bestimmte Ladungsarten und kurzfristige, teilweise starke Ratensenkungen, die einzelne Anbieter abweichend von den Tarifen vornahmen, um ihre Tonnage besser auszulasten. Solche „independent actions“ ziehen meistens eine entsprechende Reaktion der Wettbewerber nach sich. Was die verschiedenen Zuschläge zu den Konferenz-Tarifraten angeht, so wurden die Währungsausgleichsfaktoren (CAF) aufgrund des gestiegenen Dollarkurses verschiedentlich, so z.B. im Nordatlantikverkehr, weiter ermäßigt, ebenso die Bunkerzuschläge (BAF) aufgrund des Falls der Bunkerölpreise (Schaubild 3). Eine Ausnahme stellte das Fahrtgebiet Europa–Südamerika dar; dort wurde der CAF als Folge der Dollaraufwertung erhöht, weil die Konferenztarife seit den siebziger Jahren in DM festgesetzt werden. Außerdem gab es eine Tendenz zur Erhöhung der Terminal Handling Charges, z.B. durch das Transpacific West-bound Rate Agreement (TWRA) für Japan (um 50 vH ab Herbst 1997; C. I. 1997d).

2. Wichtige Linienfahrtgebiete

Die *Einzelfahrtgebiete* der Linienfahrt entwickelten sich im Jahr 1997 wie folgt:⁹⁵

Nordatlantik: Bei zunehmendem Ladungsaufkommen waren die Schiffe voll ausgelastet. Die Frachtraten gaben jedoch nach. Westgehend ging das Ratenniveau im Verlauf des Jahres 1997 um etwa 4 vH zurück. Im ostgehenden Verkehr sank es sogar um etwas mehr als 10 vH. Das Trans-Atlantic Conference Agreement (Taca)⁹⁶ ermäßigte den CAF mit Wirkung vom 1. Juli 1997. Hier wurden ostwärts die absolut höchsten durchschnittlichen Raten der drei Hauptfahrtgebiete ermittelt. Das Linienangebot wurde durch mehrere neue Dienste vergrößert.⁹⁷

Nordpazifik: In diesem Fahrtgebiet bestanden zunächst deutliche Unterschiede zwischen west- und ostgehendem Verkehr. Ostgehend herrschte ein besonders starker Wettbewerb; seit der Jah-

resmitte nahm der Wettbewerbsdruck aber — offenbar als Auswirkung der Asien-Krise — auch westgehend stark zu, weil das Ladungsaufkommen zu schrumpfen begann. Das Ratenniveau lag Ende 1997 in der Richtung Asien–Vereinigte Staaten im Durchschnitt um 12 vH unter dem Stand vom Jahresanfang, in der Gegenrichtung (USA–Asien) um fast 14 vH. Nach vorangegangenem Absinken hatte sich das Niveau dagegen unter Saisoneinfluß in den Sommermonaten erheblich gefestigt. Im Rahmen einer Neuorganisation ihrer Linienstruktur nahm die „Global Alliance“ einen neuen Dienst zwischen der US-Westküste und nordchinesischen Häfen auf.

Europa–Ostasien: Das ostgehende Ladungsaufkommen stieg um schätzungsweise 7–10 vH; die Auslastung der Schiffe lag in dieser Relation bei mehr als 90 vH. Aufgrund neuer Bemühungen um eine Konsolidierung des Angebots erhöhte sich der Marktanteil der nunmehr aus 14 Mitgliedern bestehenden Far Eastern Freight Conference (FEFC) wieder. Die vorgesehene „restoration“ der Konferenzfrachtraten wurde zwar zur Mitte 1997 für ostgehende Verladungen durchgeführt. Dennoch gingen die durchschnittlichen Raten im Jahresverlauf ostgehend nach Asien um reichlich 7 vH zurück, von Asien nach Europa um fast 10 vH. Die seit dem Frühjahr 1997 in beiden Richtungen beobachtete Festigung war vermutlich auch hier eher saisonbedingt. — Für die von Shanghai nach Europa verladenen Güter setzte die Shanghai Shipping Exchange obligatorische Minimumraten fest, die — verbunden mit einer Strafandrohung — am 1. Mai 1997 wirksam und zum 1. Juli 1997 erhöht wurden. Andere chinesische Häfen sind davon nicht betroffen.

Europa–Südafrika: In diesem Fahrtgebiet setzte sich der Aufschwung des Verkehrs, der die Vorjahre prägte, nicht mehr fort; nordgehend herrschte Stagnation, südgehend gingen das Ladungsaufkommen und die Frachtraten zurück. Die resultierende scharfe Konkurrenz wurde durch neue Anbieter (Maersk Line mit Umładung via Algeciras) verstärkt, obwohl ein neu in den Markt eingetretener Wettbewerber nach relativ kurzer Zeit wieder ausschied.⁹⁸ Im Fahrtgebiet Europa–Westafrika schrumpfte das

Ladungsaufkommen im Verkehr mit Nigeria, dem wichtigsten Land dieser Küste. Die hohen Ratenzuschläge führten zu wiederholten Auseinandersetzungen zwischen Reedereien und Verladern. Die Maersk Line bezog den angole-sischen Hafen Luanda in ihren Westafrikadienst via Algeciras ein (mit Umladung nach Lissabon). Im Anschluß an ihren Südafrikaverkehr richtete diese Reederei außerdem einen Feederdienst nach Réunion/Mauritius ein, der damit in Wettbewerb zu den Direktdiensten zu diesen Inseln tritt. Umgekehrt nahm die französische CGM einen Umladeverkehr vom westlichen Mittelmeer nach Südafrika über das bereits von ihrem Dienst zum Indischen Ozean angelaufene Réunion auf. Die Reederei hat sich außerdem aus dem Südafrika-Konsortium zurückgezogen und betreibt diese Fahrt nunmehr in einer neuen Kooperation mit einem anderen Unternehmen.

Europa–Südamerika: Das Fahrtgebiet hat seit einigen Jahren erheblich an Attraktivität gewonnen. Es wurde auch 1997 von einem kräftigen Wirtschaftswachstum in den meisten Ländern bestimmt. Die Importe stiegen kräftig, während die Ausfuhren bei steigender Inlandsnachfrage eher gedämpft waren. Im Verkehr zur Ost- wie zur Westküste ergab sich ein fortschreitendes Übergewicht der südgehenden Ladung. Gegen Ende des Jahres 1997 machten sich u.a. in Brasilien erste Auswirkungen der Asien-Krise bemerkbar (OECD 1997: 145). Die Reedereien setzen verstärkt deutlich größere Schiffe ein. Die als Folge der Deregulierung und Liberalisierung eingetretene, mit scharfen Ratenrückgängen verbundene Wettbewerbszunahme hatte auch organisatorische Veränderungen zur Folge (Schmitz 1997). Bestehende Kooperationen wurden aufgelöst, neue Allianzen gebildet. Die Privatisierungspolitik in den Häfen an Ost- und Westküste wurde fortgesetzt. Die Aufwärtsentwicklung der letzten Jahre hat sich nicht auf den Verkehr mit den Häfen an der Ost- und Westküste Südamerikas beschränkt, sondern auch den traditionell gesonderten Bereich Nordbrasilien erfaßt.⁹⁹ Die neue brasiliensischen Schiffahrtspolitik hat dort ebenfalls zu vermehrtem Wettbewerb geführt; die zuvor außerordentlich hohen Frachtraten sind stark gesunken.

Vereinigte Staaten–Südamerika: In diesen Fahrtgebieten (USEC/USWC/SAOK/SAWK) herrschten ähnliche Bedingungen wie in der Fahrt zwischen Europa und Südamerika. Bei stabilem Ladungsanfall kam der Ratenrückgang südgehend zum Stillstand; nordgehend herrschte trotz wachsender Ladungsmengen unverändert äußerst scharfer Druck auf die Raten, der zu weiteren Rationalisierungsmaßnahmen veranlaßte (z.B. Gruppenbildung).

Europa–Mittelost/Indien: Der Ladungsanfall war in ostgehender Richtung teils unverändert stabil, teils stabilisierte er sich im Verlauf von 1997. Im westgehenden Verkehr verschärfte sich der Wettbewerb als Folge des Versuchs einzelner Anbieter, ihre Marktanteile zu vergrößern. Dementsprechend waren die Frachtraten westgehend niedriger als in der Gegenrichtung. In den einzelnen Fahrtgebieten dieser Region zeichnen sich infolge eines Aufholens der (Konsumgüter-)Importe Indiens und Pakistans strukturelle Änderungen der Richtungsverkehre ab. Das Angebot wird weiter konsolidiert.

Europa/Mittelmeer: Der Druck, den die auf den Langstrecken von Europa bzw. Nordamerika nach Fernost bzw. zum Indischen Ozean verkehrenden Linienreedereien bereits im Vorjahr auf die hier tätigen Direktdienste ausübten, nahm infolge des Einsatzes weiterer Großschiffe zu. Diese befördern Ladung zwischen Nordkontinent und Mittelmeer und umgekehrt im „wayport“-Verkehr von und nach den neuen „hubs“ in diesem Raum; die Frachtraten hatten daher fallende Tendenz. Um die Jahreswende 1997/98 spitzte sich die Situation zu.

Australasia–Asien: In diesem Fahrtgebiet waren Nachfrage und Raten 1997 stabil. Es besteht aus zwei Teilmärkten, in denen Australien/Neuseeland mit Japan und Südkorea einerseits, mit Hongkong und Südostasien andererseits verbunden werden. In nordgehender Richtung wird in steigendem Umfang Kühlladung befördert (zu Details vgl. Crisp 1997).

Australasia–Pacific Islands: In diesem geographisch weit ausgedehnten Fahrtgebiet, das seit längerer Zeit auch für deutsche Küstenschiffsreedereien von Interesse war, zeichneten sich schon im Vorjahr Veränderungen des Status quo ab. Der Wettbewerb hat sich 1997

durch neue Anbieter verstärkt und Rationalisierungsbemhungen sowie den Zusammenbruch mindestens eines etablierten „operators“ ausgelöst.¹⁰⁰ Es handelt sich um einen Nischenmarkt, auf dem zahlreiche teils kleine regionale, teils große „deep sea“-Anbieter ein weitgespanntes Netz regelmiger Dienste mit unterschiedlicher Frequenz unterhalten; das Gesamtaufkommen ist gering; zahlreiche Inseln liefern keine oder nur wenig Rückladung.

Außer den vorstehend aufgeführten gibt es zahlreiche weitere Linienfahrtgebiete. Darunter sind auch Round-the-World-Dienste abseits der üblichen Routen.¹⁰¹ Besonderes Gewicht haben die asiatisch-pazifischen Linienmrkte. Sie verbinden die zahlreichen Länder dieser Region miteinander und haben auch aus der Sicht westlicher Reedereien fortlaufend an Bedeutung gewonnen. Bei im einzelnen sehr unterschiedlicher Größe und Struktur weisen sie eine starke Entwicklungsdynamik mit strukturellen Wandlungen auf.

Im Vordergrund steht der Linienverkehr innerhalb Asiens. Er stellt mit einem Aufkommen von reichlich 5 Mill. TEU gegenwärtig den weltweit zweitgrößten und bislang rasch expandierenden Containertransportmarkt dar. Daneben entwickelt sich der Verkehr mit der Volksrepublik China, der bereits einen Umfang von 1,5 Mill. TEU erreicht haben drfste. Allein auf den Handel zwischen Japan und China entfiel 1997 vermutlich ein Volumen von etwa 1 Mill. TEU. Eine japanische Reederei nahm einen regelmigen Dienst zwischen Japan und Hafen am Yangtse-Kiang (aufwärts bis Wuhan) auf. Die starke Verkehrszunahme zieht Veränderungen der Linienstrukturen in der Region nach sich. Asiatische Anbieter eröffnen neue regionale Direktdienste. Sie stützen sich teilweise auf fremde Chartertonnage, so daß dieses Fahrtgebiet auch für europäische Reedereien attraktiv ist. Ebenso nehmen die auf den Hauptlinien von und nach Asien verkehrenden Reedereien zusätzliche „deep sea“-Dienste auf. Diese Reedereien zeigen aber ähnlich wie zwischen Nord-europa und dem Mittelmeer auch zunehmendes Interesse am innerasiatischen Verkehr als Teil ihrer Langstrecken („wayport traffic“).

Ein ebenfalls stark expandierender asiatischer Linienmarkt ist bis 1997 Indonesien gewesen. Die über die gesamte Inselwelt des Landes verstreute Bevölkerung von rund 180 Mill. Menschen ist auf eine entsprechende maritime Infrastruktur angewiesen. Das Land erreichte bisher ein kräftiges wirtschaftliches Wachstum, bei dem der industrielle Sektor expandierte und — hnlich wie etwa in Indien — auch der Import von Konsumgutern anstieg. Davon wurden die Containerverkehre mit allen Teilen der Welt nachhaltig begünstigt. Sie werden teilweise als Direktdienste, zu einem wesentlichen Teil — so etwa von und nach Europa — jedoch im Umladeverkehr über den „hub“ Singapur geführt. Der Umschlag in den indonesischen Hafen hat sich im letzten Jahrfnf nahezu verdoppelt. Zum Abbau der Verstopfungen, von denen besonders die Hafen Javas betroffen sind, werden neue Hafenbauprojekte geplant.¹⁰²

3. Beschleunigte Konzentration in der Linienfahrt

Seit dem Übergang zum Containerverkehr ist die Linienschiffahrt von einem grundlegenden Strukturwandel geprägt, der sich mehrmals beschleunigte und inzwischen ein vielschichtiges Bild aufweist. Das Jahr 1997 machte davon keine Ausnahme. Wesentliche Elemente sind

- die fortlaufende organisatorische Veränderung der Linienstrukturen,
- die Konzentration des Angebots in verschiedenen, sich wandelnder Gestalt,
- die Einbeziehung der Hinterlandverkehre in die Angebote der Reedereien im Zuge der Bildung von Transportketten „Haus zu Haus“.

Eine der Haupttriebkrfte ist nach wie vor die Steigerung der in der Containerfahrt eingesetzten Schiffsgrößen. Sie erhielt bereits in den Vorjahren neue Anstoe und hat inzwischen — wenn auch noch als Einzelfall — zu Schiffen von annähernd 7 000 TEU nomineller Ladefigkeit geführt. Auf die daraus in Verbindung mit der Kapazitätsausweitung folgenden mehr-

stufigen Verdrängungsprozesse zwischen den Schiffsgrößen wurde bereits hingewiesen. Die vielgestaltige Reorganisation der Liniendienste verfolgt das Ziel, Rationalisierungseffekte und Effizienzgewinne durch den Einsatz größerer Schiffe zu erreichen und dabei zugleich deren Zahl zu verringern, ohne daß die Abfahrtsfrequenz verringert werden muß.

Diese Bemühungen erzwingen eine Konzentration zwischen den Anbietern, die sich aus den traditionellen Formen der Gemeinschaftsdienste und der Konferenzen entwickelt und inzwischen über gegenseitiges „slot chartering“, teilweise im Rahmen strategischer Allianzen wachsenden Ausmaßes, bis zur echten Fusion traditioneller Großreedereien (zumindest ihrer Containerabteilungen) geführt hat. Nach den bereits 1996 vollzogenen Zusammenschlüssen in verschiedener Rechtsform¹⁰³ setzte sich diese Tendenz auch 1997 fort. Solche Schritte waren zum Beispiel

- die Übernahme der Lykes Lines (USA) und der Contship Containerlines (UK) durch die kanadische Reederei CP Ships (nach Ankauf von Cast und CanMar in den Vorjahren) (DVZ 1997e);¹⁰⁴
- der Erwerb der American President Lines (USA) durch die Neptune Orient Lines (Singapur);
- die Beteiligung der Safmarine (Südafrika) an CMBT (Belgien);
- die Gründung eines neuen, einzigen Konsortiums für das Fahrtgebiet Europa–Indien durch Aufnahme des IPEX (India Pakistan Express) Konsortiums;
- die Veränderung der Mitgliedschaft in der New World Alliance und der Grand Alliance (Zuwachs der letzteren).

Besonders augenfälliges Beispiel einer weltweiten Ausdehnung der Containernetze durch Kooperation sind die Maersk Line (Dänemark) und die Sea-Land Service Inc. (USA), die 1997 ihre Dienste nach Südamerika und Südafrika ausweiteten und jetzt verschiedene Einzeldienste weiträumig über „hubs“ verknüpfen.

Der technisch-organisatorische Wandel im Containerverkehr beschränkt sich nicht auf den

Seetransport. Er ist auch treibende Kraft für erhebliche Veränderungen des Hinterlandverkehrs der Seehäfen, d.h. des Zu- und Ablaufs der zu verladenden bzw. angeladenen Container. Teilweise ist es auch zu einer Konkurrenz zwischen Seeschiffahrt und leistungsfähiger gewordenen Eisenbahnen gekommen, vor allem wo die Schiffahrt lange Umwege in Kauf nehmen muß. Die Auswirkungen, die sich in den Vereinigten Staaten aus der technisch einfachen Neuerung „double-stack container flatcars“ ergaben, sind seit längerer Zeit sichtbar.¹⁰⁵ In Europa hat die Öffnung des Ostens dem Containertransport mit nichtbahneigenen Linienzügen erheblichen Auftrieb gegeben. Solche regelmäßig verkehrenden Züge, die ähnliche Aufgaben wie die Feederschiffe wahrnehmen, werden teilweise von Spediteuren, teilweise unter Mitwirkung von Seehäfen sowie von Reedereien betrieben.¹⁰⁶ Diese Entwicklungen werden durch die Liberalisierung des Bahnverkehrs gefördert, neuerdings auch durch die Einführung der sogenannten „freeways“.¹⁰⁷

Die fortschreitende Bildung immer größerer Organisationen hat zahlreiche Folgewirkungen für die Seeschiffahrt, so z.B. die Wettbewerbeffekte innerhalb der Containerschiffahrt selbst. Es geht beispielsweise darum, ob die in den vergangenen Jahren stark geschrumpften Marktanteile der Linienkonferenzen künftig, wenn auch möglicherweise in anderer Form (d.h. als Anteile der Großkonsortien), wieder zunehmen werden. Die Anforderungen an die Landverkehrssysteme sowie deren künftige Gestaltung, die industriellen Standortstrukturen und der Hafenwettbewerb werden ebenfalls verändert. Letztlich müssen deshalb auch die Stellung und der Nutzen des immer größeren Containerschiffs, das eine wesentliche Quelle des Wandels war und ist, kritisch analysiert werden.

Dazu ist zunächst zu fragen, welche Gründe die Entscheidungen der Unternehmen für das Großcontainerschiff und für die Bildung immer größerer Unternehmenseinheiten bestimmen. Was die Schiffsgrößen betrifft, so sind dies vor allem das Streben nach Rationalisierung des Transportleistungsangebots, Synergieeffekte bei seiner Erstellung, die Verringerung der für einen Liniendienst erforderlichen Schiffszahl

und die dadurch erzielbaren Stückkostensenkungen. Schließlich sollen die Möglichkeiten für neue Schiffsgrößensteigerungen und damit für eine weitere Runde der Kostensenkung verbessert werden.

Eine Kostensenkung durch Skalenerträge ist vielfach nachweisbar; allerdings wird die erzielbare Stückkostendegression bei weiterem Größenwachstum der Schiffe vermutlich deutlich schwächer.¹⁰⁸ Zudem setzt die empirische Bestätigung der theoretischen Überlegungen stets voraus, daß die zugrunde gelegte Auslastung des Schiffes tatsächlich in ausreichendem Umfang realisiert werden kann. Andernfalls tritt das Gegenteil ein — die Stückkosten steigen.

Schwer zu erkennen ist, ob bzw. welche Synergien aus Neuorganisationen der technischen Grundlagen der Liniendienste und aus der Organisation der landseitigen Abwicklung resultieren. Offenbar sind die von den Zusammenschlüssen der letzten Jahre erwarteten Vorteile, die sich in weiteren Kostensenkungen niederschlagen sollten, bislang nicht oder nur zu einem Teil eingetreten. Möglicherweise sinken die Kosten zwar, doch kann ein Gewinn nicht erzielt werden, weil gleichzeitig der Wettbewerb vor allem durch die marktanteilsorientierte Kapazitätsausweitung der Reedereien verschärft wird und die Raten gesenkt werden, um Vollauslastung der (zu großen?) Schiffe zu erreichen. Davon haben die Verlader Vorteile, es kommt aber möglicherweise zu einer Kapital-

verschwendug. Gleichwohl ist nicht sicher, daß es sich um eine kurzfristige Erscheinung handelt. Bei Eintritt neuer Anbieter in den Markt kann sie sich nach den bisherigen Beobachtungen durchaus wiederholen.

Selten erörtert wird die Frage nach der optimalen Betriebsgröße in der Containerlinien-schiffahrt. Deshalb drängt sich die weitere Frage auf, ob bzw. inwieweit es sich bei der gegenwärtigen Tendenz zu steigenden Unternehmensgrößen letztlich um eine „Mode“ handelt, die offensichtlich „wirtschaftsweit“ zu beobachten und somit nicht auf die Schiffahrt beschränkt ist.¹⁰⁹ Dies weckt Erinnerungen, die gerade in der Seeschiffahrt bis weit in die erste Hälfte des Jahrhunderts zurückgreifen, insbesondere aber in die Jahre nach dem ersten Weltkrieg, als Fusionen oder Konzernbildungen sehr großen Ausmaßes die Linienschiffahrt weltweit beherrschten. Nach den damaligen Erfahrungen können deutliche Nachteile einer solchen Strategie nicht ausgeschlossen werden.¹¹⁰ Sie röhren daher, daß lediglich die kurzfristig erzielbaren Vorteile gesehen werden, jedoch nicht die Gefahr der Erstarrung durch Überschreitung der optimalen Unternehmensgröße (statische versus dynamische Effizienz). Für diese Ansicht kann z.B. sprechen, daß die Unternehmensstrukturen regional dezentralisiert werden, offenbar mit dem Ziel, solchen Erscheinungen entgegenzuwirken.

VIII. Tendenzen in der Seehafenwirtschaft

1. Starke Umschlagszunahme und neue Herausforderungen

Die Wandlungen in der Seeschiffahrt haben seit geraumer Zeit verstärkt auf die Seehäfen vieler Länder übergegriffen. Neue Herausforderungen gehen vor allem vom Linienverkehr aus. Viele Häfen erweisen sich auch aus anderen, z.B. organisatorischen, Gründen immer mehr als Engpässe der wirtschaftlichen Entwicklung, wo es um die Eingliederung eines Landes in die weltweite industrielle Arbeitsteilung geht. Dabei

sind veraltete Eigentums- und Administrationsformen häufig — und nicht nur in Entwicklungsländern — ein wesentliches Hemmnis für notwendige Anpassungen. Die auch 1997 anhaltende konjunkturelle Expansion der Weltwirtschaft mit den bereits dargestellten Zuwächsen des Ladungsaufkommens brachte weitere Anforderungen an die Seehäfen mit sich. Sie werden durch das steigende Umschlagsvolumen in vielen Häfen verdeutlicht.

Wirft man zunächst einen Blick auf die Nordseehäfen, so stand Rotterdam in 1997

weltweit an erster Stelle. Dort wurden insgesamt 307 Mill. t Güter aller Art umgeschlagen (Zuwachs von 5,2 vH). Nach wie vor dominieren Massengüter wie Mineralöle, Steinkohle und Erze. Mit einem Umschlag von 5,3 Mill. TEU (Zuwachs von 8,2 vH) war Rotterdam auch der drittgrößte Containerhafen (*Nordsee-Zeitung* 1998a). Gegenüber 1990 stieg der Gesamtumschlag infolge der starken konjunkturellen Schwankungen beim Massengut nur um 6,5 vH, der Umschlag von Containern jedoch um 120 vH. In den deutschen (Stückgut-)Nordseehäfen wurde ebenfalls mehr Ladung umgeschlagen. So wies Hamburg 1997 eine Gesamtzunahme um knapp 8 vH auf. Der Containerumschlag stieg dort auf deutlich über 3,3 Mill. TEU (Anstieg um 9,3 vH). Die Bremerischen Häfen steigerten ihren Gesamtumschlag etwa ebenso stark, den Containerumschlag sogar noch stärker von etwa 1,5 auf 1,7 Mill. TEU (Collard 1998).

Der Containerverkehr und -umschlag ist auch langfristig gesehen der dynamische Mittelpunkt der Seehafenwirtschaft. (Einen Überblick über die erbrachten Umschlagsleistungen gibt die Tabelle 23.) Die Veränderungen sind in diesem Bereich besonders auffällig und tiefgreifend. Im weltweiten „port ranking“ nehmen bereits seit längerer Zeit asiatische Häfen — Singapur, Hongkong — die vordersten Plätze ein. Dort ist der Umschlag überdurchschnittlich rasch gewachsen. Er ist im Zeitraum 1990–1996 z.B. in Hongkong um 164 vH, in Singapur um 148 vH (Basis jeweils TEU, einschließlich Leercontainer) gestiegen. Andere Häfen mit bedeutendem Aufkommen und hohem Zuwachs sind Kaohsiung (45 vH) und Pusan (68 vH). Die höchste Zuwachsrate im Fernen Osten wies jedoch Shanghai mit 332 vH auf.¹¹¹ Diese Umschlagsleistungen verdeutlichen das Ausmaß der Anforderungen, die durch wirtschaftliche Expansion und durch neue Transportmethoden an die Seehäfen gestellt werden und diese zu fortlaufender Anpassung z.B. der Zufahrten, der Kaianlagen, der Umschlagsgeräte, des Transports auf immer größeren Terminalflächen und der leistungsfähigen Anbindungen an die Landverkehrsnetze zwingen.

2. Schwerpunkte der Hafenentwicklung

Unter den Reaktionen, mit denen neuen Anforderungen begegnet wird, nehmen Reformen des rechtlichen Status vieler Häfen einen besonderen Platz ein. In den meisten wichtigen Ländern ist — oft im Rahmen umfassenderer ordnungspolitischer Reformen — eine Privatisierung auf den Weg gebracht worden. Dazu gehören besonders die Häfen Südamerikas, deren geringe Produktivität wiederholt zu erheblichen Verstopfungen sowohl auf der Wasserseite als auch an Land führte und dadurch den Außenhandel stark behinderte (Böhme 1997a: 40–41). Der Fortgang der Reformen stößt dort zwar nach wie vor auf zahlreiche Hemmnisse, macht aber erkennbare Fortschritte. Ähnliche Veränderungen sind in der ehemaligen Sowjetunion notwendig; sie kommen ebenfalls eher langsam voran. (Zur Entwicklung in den Ländern an der östlichen Ostsee und in Polen vgl. Böhme et al. 1998). Die konkreten Formen der Privatisierung sind die Möglichkeit des Erwerbs, der Pacht, der Neuanlage u.ä. von Seehafenanlagen, verschiedentlich auch ganzer Häfen durch einzelne oder mehrere Unternehmen (auch z.B. europäischer Häfen bzw. solcher in den Industrieländern).

Die Öffnung der Häfen hat echte „Globalisierungstendenzen“ hervorgerufen. Neben private Betreiber oder Eigentümer aus dem jeweiligen Land sind international operierende Hafenunternehmen mit weltweiten Anlagen bzw. Beteiligungen getreten. Dazu gehört beispielsweise das Unternehmen Hutchison Port Holdings mit eigenen oder gepachteten Seehäfen in zahlreichen Ländern.¹¹² In Europa ist die Hamburger Eurokai KGaA bereits seit längerer Zeit Miteigner von Containerumschlagsanlagen in Portugal und Italien. Das Rotterdamer Unternehmen ECT hat vor kurzem eine Konzession im Hafen Triest erworben, die Hamburger Hafen und Lagerhaus AG bewirbt sich um eine Beteiligung in Südamerika. Eine andere Tendenz geht zum „dedicated port/terminal“ im Eigentum oder auch in Exklusivpacht einzelner Reedereien. Damit werden teilweise traditionelle Bewirtschaftungsformen aufgegriffen, die in der kon-

ventionellen Stückgutlinienfahrt verbreitet waren.¹¹³

Gleichzeitig mit den Wandlungen des Linienverkehrs haben sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten neue Hafenstrukturen im Stückgutcontainerverkehr gebildet. Ihre Basis war eine regionale Konzentration: Die Reedereien verringerten die Zahl der Anlaufhäfen, und es bildeten sich „hub and spoke“-Systeme aus. Gegenwärtig sind Tendenzen zu weiteren „hubs“ zu beobachten, die teilweise Einzugsgebiete außerordentlicher Ausdehnung bedienen sollen.¹¹⁴ Damit verbunden sind noch weiter ansteigende Anforderungen an die Ausstattung der Terminals einschließlich Telekommunikation und Datenverarbeitung. Beispiele für die angestrebte weiträumige Rolle der „hubs“ liefert derzeit vor allem der lateinamerikanische Raum. So sind am pazifischen wie am karibischen Eingang des Panamakanals moderne Containerterminals angelegt worden, die sich bemühen, eine zentrale Funktion in dieser Großregion zu übernehmen. Ebenso wird — vorerst wohl eher visionär — erwogen, den gesamten Linienverkehr der Ost- und der Westküste Südamerikas über jeweils nur einen „hub port“ abzuwickeln.¹¹⁵ Dahinter steht offenbar der Übergang zu größeren Containerschiffen in diesen Fahrtgebieten sowie namentlich im Fall Panamas die Verknüpfung von Ost-West- mit Nord-Süd-Verkehren. Voraussetzung wäre, daß eine Reduzierung der Direktanläufe angesichts der relativ langen Verteilerstrecken und der entsprechenden Kosten der Feederdienste wirtschaftlich sein kann. Ähnliche Tendenzen — allerdings mit einer beschränkteren Ausdehnung — gibt es gegenwärtig in anderen Teilen der Welt.

3. Der Mittelmeerraum als Beispiel neuer Strukturen

Ein anschauliches Beispiel für Veränderungen, die der Einsatz neuer, größerer „main line“-Schiffe auslösen kann, gibt derzeit der Mittelmeerraum. Dort ist eine Reihe neuer Häfen entstanden. Sie liegen abseits der traditionellen Verkehrswege, aber in unmittelbarer Nähe zu

den durch das Mittelmeer führenden Liniediensten zwischen Europa oder Nordamerika und asiatischen oder anderen Häfen „east of Suez“. Im westlichen Mittelmeer hat Algeciras eine Zentralhafenfunktion; dieser ehemals unbedeutende Platz hat einen Umschlag von (1996) 658 000 geladenen und 648 000 gelöschten TEU erreicht. Er ist vor allem ein Knoten für verschiedene Liniendienste der Maersk Line, die dort weiträumig verknüpft werden.¹¹⁶ Im zentralen Mittelmeer haben sich neue Häfen wie Marsaxlokk und Gioia Tauro rasch zu „hub ports“ entwickelt. Daneben bemühen sich die traditionellen, in den vergangenen Jahrzehnten meistens wenig wettbewerbsfähigen Plätze am nördlichen Mittelmeer (so etwa Genua) verstärkt, ihre Position zu verbessern. Sie sind jedoch von den neuen Umladehäfen bereits weit überholt worden.¹¹⁷ Außerdem wird Häfen wie Port Said, Limassol oder Piräus, die zunächst als „transhipment ports“ benutzt wurden, diese Position von den neuen süditalienischen Häfen, die zentraler gelegen sind, mehr oder minder streitig gemacht.

Einen außerordentlich raschen Aufstieg konnte der neue Hafen Gioia Tauro an der Küste Calabriens verzeichnen, der am 15. September 1995 als „Medcenter“ eröffnet wurde (Tinsley 1995; Fairplay 1996; Bascombe 1996). Er war ursprünglich für den Umschlag von Massengütern für ein geplantes, aber nicht verwirklichtes Stahlwerk bestimmt, blieb lange unvollendet und wurde erst in den neunziger Jahren zu einem Containerhafen fertiggebaut. Der Hafen dürfte 1997 bereits 1,4 Mill. TEU umgeschlagen haben (1996: 572 000 TEU) und konnte eine Reihe bedeutender Reedereien anziehen (Gray 1997).¹¹⁸ Ein solcher Hafen „auf der grünen Wiese“ hängt allerdings sehr weitgehend von funktionsfähigen, kostengünstigen Feederverkehren ab, da sein Hinterland nur schwach entwickelt ist.

Ziel der Häfen am Mittelmeer ist es gegenwärtig, ihr Einzugsgebiet zu erweitern und dabei sowohl den nordkontinentalen Häfen Ladung zu entziehen als auch in den Bereich des früheren RGW (bis hin zur Ukraine) vorzustoßen und dort neue Funktionen zu entwickeln. Zumindest vorerst werden dieser Strategie je-

doch Grenzen durch den Zwang zum mehrfachen Umschlag — zwischen „main line“- und Feederschiff sowie weiter zum/vom Landverkehrsträger — und auch durch die Beschaffenheit der Landverkehrswege gezogen. Allerdings bemühen sich vor allem die Träger des Schienennahverkehrs, ihre Wettbewerbsposition zu stärken und Zubringer- bzw. Verteilerfunktionen über große Entfernung zu entfalten.¹¹⁹ Ein Nebeneffekt der Linienstrategien der Langstrecken-Reedereien, die hinter diesen hafenswirtschaftlichen Entwicklungen stehen, ist die Substitution der Direktdienste zwischen Nordseehäfen und dem Mittelmeerraum durch „wayport“-Angebote, die zur Zeit wohl überwiegend der Auffüllung sonst ungenutzter Slots der Großschiffe dienen.¹²⁰

Für die nordkontinentalen Seehäfen stellt sich daher die Frage, ob ihre bisherige, weitgehend (z.B. auch in Süddeutschland) unangefochtene Stellung im Wettbewerb mit den Häfen am Nordrand des Mittelmeeres gefährdet werden könnte. Dies setzt allerdings voraus, daß die derzeitige Situation in der Linienfahrt nicht vorübergehend, sondern dauerhaft ist. Außerdem müssen die Gesamtkosten eines „main line/feeder line“-Systems unter Einschluß der Transportkosten im Hinterlandverkehr geringer sein als die des Direktverkehrs. Die Entfernungskomponente spielt dabei eine wichtige Rolle.¹²¹

Mit Blick auf diese Bedingungen der „transhipment“-Verkehre über „hub ports“ im Mittelmeerraum ergeben sich einige Argumente, die den optimistischen Erwartungen in den Mittelmeerhäfen einerseits, den — allerdings eher vereinzelt — in den Nordseehäfen geäußerten Besorgnissen andererseits gegenübergestellt werden können.

So kann kaum unterstellt werden, daß sich die genannten Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Seehäfen zwangsläufig in der einmal begonnenen Richtung fortsetzen. Vielmehr sind auch Tendenzzumkehr oder -abschwächung zu beobachten, obwohl die Schiffsgrößenzunahme als auslösendes Moment weitergeht. Dadurch ist durchaus die Möglichkeit gegeben, daß die Konzentration der Liniendienste auf (immer) wenige(r) Häfen mit „hub“-Cha-

rakter weniger konsequent fortschreitet, die Zahl der Anlaufhäfen sogar wieder zunimmt. Gründe können einerseits die landseitigen Folgen einer extremen Konzentration des Seeverkehrs sein, die mit steigenden Umschlags- und Hinterlandtransportkosten einhergeht und eine Neuorientierung nahelegen kann. Eine neue optimale Variante der Linienorganisation in einem (großen) Fahrtgebiet kann sich auch ergeben, wenn sich einzelne Verkehrsströme fortlaufend verdichten und die steigenden Ladungsmengen neue Bedingungen für die Wiederaufnahme zuvor aufgegebener Direktdienste schaffen. Dann kann es sinnvoll werden, die zuvor zu einem Gesamtdienst gebündelten Teilströme — mit Umladung auf/von Feederdienste(n) — wieder in mehrere Direktdienste aufzulösen. Ob und in welchem Ausmaß es dabei zu einer Hafenkonzentration in den Teilbereichen kommt, hängt von den spezifischen regionalen Gegebenheiten für einen einfachen, kostengünstigen Hinterlandverkehr ab.¹²²

Als Beispiel einer „Rückentwicklung“ kann der Hafen Göteborg angesehen werden. Seine Überseeliniedienste wurden zunächst fortlaufend zugunsten von Feederverbindungen mit den „hubs“ an der Nordsee eingestellt. Nachdem ihr vollständiges Verschwinden gegen 1990 bereits absehbar war, sind inzwischen neue Direktdienste aufgenommen worden.¹²³ Ein weiteres Beispiel ist die Auflösung der „main lines“ Europa–Fernost in mehrere Einzeldienste (loops, slings) mit jeweils weniger Anlaufhäfen, aber Direktbedienung. Dabei dürften insgesamt wieder mehr Häfen direkt angelaufen werden.

Welche Wirkungen eintreten, wenn eine große Zahl als „hub“ in Betracht kommender Containerterminals miteinander um diese Funktion konkurriert — wie es in der karibischen Region der Fall ist¹²⁴ —, läßt sich nur schwer beurteilen. Möglicherweise bilden sich mehrere an der Nutzerzahl und dem Gesamtumschlag gemessen kleinere, aber funktionierende „hubs“ heraus, die jeweils wenigen, vielleicht sogar nur einem einzigen „main line operator“ zur Verfügung stehen oder auch von ihm betrieben werden. Andernfalls dürfte sich zunächst ein Verdrängungsprozeß abspielen, der eine Reihe der konkurrierenden Häfen entweder auf andere La-

dungsbereiche beschränkt oder ihnen im Containerverkehr die Rolle eines End-/Anfangshafens zuweist, der jedoch nur mit Umladung über einen „hub“ bedient wird. Es hängt jeweils weitgehend von Größe und Ergiebigkeit des Hinterlandes ab, wie weit solche Häfen sich entwickeln können.

4. Neue Hafenaktivitäten

Der vielschichtige, weitgehend von den strategischen Planungen der großen Linienreedereien bestimmte Wandlungsprozeß stellt die Seehäfen vor große Herausforderungen. Um sie zu meistern, müssen die Häfen ihre Wettbewerbsbedingungen fortlaufend aktiv verbessern. Gegenwärtig zeichnen sich Bemühungen um eine stärkere Kooperation zwischen verschiedenen Häfen ab, genauer zwischen den dort ansässigen Unternehmen.¹²⁵ Der zunehmenden Macht der Reedereien soll zum einen ein größeres Gewicht entgegengestellt werden; zum anderen soll die Grundlage für das Bestehen im Wettbewerb mit den Zentralhäfen gefestigt werden.

Da der Hinterlandverkehr an Bedeutung für die Wettbewerbsposition der Seehäfen gewinnt, gilt es für die europäischen Häfen auch, bereits für die EU beschlossene Grundsätze in die Praxis umzusetzen. Das betrifft vor allem die Realisierung der Chancen, die in der Liberalisierung des Inlandverkehrs liegen. Beispielsweise hat im landseitigen Zu- und Ablaufverkehr der deutschen Häfen die Eisenbahn traditionell eine überdurchschnittlich starke Stellung, so daß die erforderliche Infrastruktur zumeist vorhanden ist. Da besonders im Containerverkehr weitere erhebliche Mengenzunahmen erwartet werden,

und auch im Hinblick auf den Bau und die Betriebsgrundlagen der „Betuwe-Linie“ für den Hinterlandverkehr der niederländischen Häfen,¹²⁶ werden künftig weitere Verbesserungen erforderlich sein. Sie werden vor allem die Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene betreffen.

Die bisherigen Erfahrungen mit Bemühungen um organisatorische und andere betriebliche Verbesserungen lassen allerdings eine noch immer zu geringe Flexibilität der DB AG ebenso erkennen wie deren Bemühen, den Verkehr in ihrer eigenen Hand zu behalten und nach ihren eigenen Bedürfnissen zu organisieren. Offensichtlich kann es für die Seehäfen zweckmäßig sein, den Verkehr auf der Schiene, wahrscheinlich auch mit eigenem rollenden Material einschließlich Traktion, in eigene Regie zu nehmen.¹²⁷ Daher wird es entscheidend darauf ankommen, die Liberalisierung der Bahn — einschließlich der Autonomie des Netzbetreibers — wirklich durchzusetzen. Dies ist allerdings eine vorwiegend verkehrspolitische Aufgabe. Die Verkehrspolitik muß ihre eigenen Zielsetzungen realisieren und unabhängigen Anbietern mit Nachdruck einen hindernisfreier Zugang zum Netz und eine entsprechende Abwicklung (z.B. Trassenzuweisung) ihres Verkehrs sichern. Damit kann zu einer Verkehrsteilung zwischen den Seehäfen und zu einem Hinterlandverkehr beigetragen werden, bei denen Aufwendungen für volkswirtschaftlich nicht sinnvolle Landtransporte vermieden werden (wie sie mit einer übermäßigen Hafenkonzentration verbunden sind). Ebenso kann die Entscheidung über die Seehafengeographie aus der alleinigen Kompetenz der Reedereien (oder auch der Politik) genommen werden.

IX. Schiffahrtspolitik

1. Kurzer Überblick über eine vielfältige Szenerie

Die schiffahrtspolitische Szene bot 1997 wiederum ein facettenreiches Bild. Aus der Viel-

zahl von Schwerpunkten sind die folgenden hervorzuheben:

- die Bemühungen um mehr Sicherheit im See-Verkehr;

- das weitere Stagnieren des OECD-Abkommens zum Abbau der Schiffbausubventionen in allen Mitgliedsländern der Organisation;
- die noch nicht beendete kontroverse Erörterung der vorgesehenen Reform des US Shipping Act of 1984 und andere schiffahrtspolitische Schritte in den Vereinigten Staaten;
- verstärkte wettbewerbspolitische Aktivitäten der Europäischen Union (GD IV) gegenüber der Seeschifffahrt;
- die Vorlage eines Grünbuches zu einer europäischen Seehafenpolitik durch die EU-Kommission (Kommission 1997);
- neue Bemühungen um die Sicherung eines „Schiffahrtsstandortes Europa“.

Im Mittelpunkt der Sicherheitspolitik steht zur Zeit die Umsetzung des von der International Maritime Organisation (IMO) beschlossenen „International Safety Management Code“. Zum 1. Juli 1998 wird ein wesentlicher Teil dieses Abkommens in Kraft treten. Ein beträchtlicher Teil der Welttonnage — Tanker, Bulkcarrier, Gastanker, Fahrgastschiffe und Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe von mehr als 500 GT — hat bis zu diesem Zeitpunkt einen Zertifizierungsprozeß zu durchlaufen. Dabei wird geprüft, ob der Zustand des Reedereimanagements und jedes einzelnen Schiffes den Vorschriften entspricht; abschließend wird jeweils ein entsprechendes Dokument ausgestellt. Dieser Prozeß lief nur schleppend an.¹²⁸ Auch nach dem Ende des Jahres 1997 besteht noch Unklarheit darüber, in welchem Umfang die erforderlichen Zertifikate bereits erteilt werden konnten. Vielfach ist vermutet worden, manche — eher viele — Reedereien setzten auf eine Verschiebung der „deadline“. Die IMO hat jedoch wiederholt offiziell und mit großem Nachdruck erklärt, die Frist für die Zertifizierung — die bereits 1994 beschlossen wurde — werde keinesfalls verlängert. Ebenso wurde angekündigt, daß die Hafenstaatkontrollen wesentlich verschärft werden sollen, wenn das Ziel zu einem erheblichen Teil nicht erreicht wird.¹²⁹ In jedem Fall wird sich erweisen müssen, ob das gewählte Verfahren erfolgreich sein kann.

In anderen Feldern der Politik waren sichtbare Fortschritte nicht zu erkennen. In der Frage des Schiffbauabkommens der OECD, das die

Beseitigung der Subventionen an die Werften vorsieht, hat es keine neue Bewegung gegeben. Nach wie vor zeigen sich in den Vereinigten Staaten starke Widerstände gegen das Abkommen. Vermutlich stellt auch die Krise in Asien und besonders in der Schiffbauindustrie Südkoreas ein neues Hindernis dar. Hierzu wie zum „International Safety Management Code“ wird auf die Ausführungen im Bericht für das Jahr 1996 verwiesen.¹³⁰

In den Vereinigten Staaten stand eine Reform des US Shipping Act of 1984 nach wie vor zur Diskussion. Dabei war auch die Aufhebung des Jones Act — der die Kabotagevorbehalte zugunsten der US-amerikanischen Flagge enthält — weiterhin ein umstrittener Punkt.¹³¹ Zu einer internationalen Auseinandersetzung kam es zwischen den Vereinigten Staaten und Japan in der Frage der Behandlung amerikanischer Schiffe bzw. Unternehmen in japanischen Häfen. Dabei wurde kurzfristig japanischen Schiffen bei jedem Anlaufen eines amerikanischen Hafens ein hohes Bußgeld auferlegt, um eine Lösung des Problems zu erreichen (C.I. 1997k; ITZ 1997b).¹³² Die Federal Maritime Commission hat, um der Gefahr zu begegnen, daß sie der Deregulierung in den Vereinigten Staaten zum Opfer fällt, ihre Untersuchungen zur Wettbewerbslage in der Linienenschifffahrt vor allem im Fahrtgebiet Nordpazifik intensiviert. Die FMC hat außerdem eine Strategie für die kommenden fünf Jahre vorgelegt (C.I. 1997l).

Ebenso bewegt sich die wettbewerbspolitische Tätigkeit der EU-Kommission weiter auf den bekannten Bahnen. Zum Vorgehen in diesem Bereich ist anzumerken, daß zwar der Konzentrationsprozeß mit dem Vordringen des Großschiffes neue Impulse erhalten hat, daß aber die Frage noch zu beantworten ist, ob die Wettbewerbspolitik nicht de facto der weiteren echten und nicht mehr umkehrbaren Konzentration durch Fusion Vorschub leistet. Außerdem deuten Auseinandersetzungen innerhalb der Verladerschaft darauf hin, daß möglicherweise auch Interessen der Großverlader im Vordergrund stehen, die z.B. durch individuelle Kontrakte ohne öffentliches „tariff filing“ auf Kosten kleinerer Verlader realisiert werden können.¹³³

2. Maritime Politik in Europa

a. Die EU-Kommission zur Seehafenpolitik

Im Jahr 1996 hatte die Europäische Kommission ihre Leitlinien für eine neue schiffahrtspolitische Strategie in einer Mitteilung an verschiedene europäische Institutionen niedergelegt.¹³⁴ Im Spätherbst 1997 stellte sie das Grünbuch zu einer europäischen Seehafenpolitik fertig. Es hatte bereits im Vorfeld zu intensiven Erörterungen vor allem auf Seiten der Betroffenen geführt. Inzwischen wurden zahlreiche, von der EU-Kommission gewünschte Stellungnahmen von diesen vorgelegt.

Mit einer europäischen Seehafenpolitik soll nach Vorstellung der Kommission eine Lücke in dem Konzept der „Transeuropäischen Netze“ geschlossen werden, das in seiner eigentlichen Form nur Inlandverkehrsträger, den Wasserweg daher nur in Gestalt der Binnenwasserstraßen und der Binnenhäfen, berücksichtigt.¹³⁵ Die Ausweitung zielt allerdings nicht allein darauf ab, daß Häfen als Teil der Infrastruktur geschaffen werden müssen. Die Kommission hat auch ihr Interesse erklärt, im Rahmen einer europäischen Seehafenpolitik einen „fairen“ Wettbewerb zwischen den Häfen herbeizuführen. Dazu gehören in ihrer Sicht vor allem die Beseitigung öffentlicher Subventionen für den Bau und Betrieb von Häfen sowie einheitliche Wettbewerbsregeln (Stares 1997).

In dem Grünbuch werden unter anderem die folgenden Schwerpunkte angesprochen:

- EU-Häfen und die gemeinsame Verkehrspolitik,
- Finanzierung und Anlastung der Kosten der Hafen- und Seeverkehrsinfrastruktur,
- ein gemeinsamer Rahmen für die Finanzierung von Häfen und die Erhebung von Hafengebühren,
- TEN und finanzielle Unterstützung der EU für den Auf- und Ausbau der Infrastruktur,
- Organisationsstruktur und Marktzugang bei Hafendiensten.

Dazu wurden jeweils vorgesehene Maßnahmen erläutert.

Eine seehafenpolitische Konzeption der EU kann dazu beitragen, die häufig kritisierten nationalen staatlichen Förderungsmaßnahmen für die Häfen zu vereinheitlichen oder abzuschaffen. Damit könnte zugleich den komparativen Vorteilen, die für die unterschiedlichen Seehafenstandorte gegeben sind, stärker zum Durchbruch verholfen werden. Bislang ist der Seehafenwettbewerb demgegenüber nur beschränkt von ökonomischen bzw. marktorientierten Kriterien gesteuert. Häfen und Wasserwege werden meistens als Teil einer Infrastruktur angesehen, die staatlicherseits vorzuhalten ist und — wie in anderen Bereichen auch — nicht an einer Kostendeckung ausgerichtet sein soll. Die Entwicklung der Großschiffe hat verdeutlicht, daß dies dazu beiträgt, ökonomisch nicht immer vorteilhafte technische Entwicklungen voranzutreiben. Dabei wird häufig nicht ausreichend auf entstehende Folgekosten (externe Kosten) z.B. im Hinterlandverkehr geachtet.

Grundsätzlich wäre es zwar (auch) ökonomisch richtig, kostendeckende Preise nach dem „user pays“-Prinzip für Hafenleistungen zu erheben.¹³⁶ Ob die dafür vorgeschlagenen Preisbildungsprinzipien realisierbar sind, bedarf allerdings einer Überprüfung. Das Prinzip kann überdies dann nicht gelten, wenn es nicht gleichzeitig auch für alle anderen Verkehrswege und -einrichtungen durchgesetzt wird. Andernfalls kann es zu gravierenden Verzerrungen kommen, die allein zu Lasten desjenigen Verkehrsträgers gehen, der — wie von der EU-Kommission selbst in ihrer Forderung nach einer Politik des „from road to sea“ niedergelegt — in vieler Hinsicht als vorteilhaft angesehen wird, wobei die vergleichsweise geringe Belastung der Umwelt nicht den unwesentlichsten dieser Vorteile darstellt (hier sieht allerdings auch das Grünbuch Differenzierungen vor; vgl. Kommission (1997: u.a. Ziff. 70 ff.)).

Eine europäische Seehafenpolitik sollte sich jedoch auf die Schaffung von Rahmenbedingungen beschränken, die wie in anderen Bereichen Orientierungspunkte für das Verhalten der Häfen setzen. Sie sollte sich jedoch unmittelbarer Eingriffe in deren laufende Aktivitäten

enthalten. Das gilt besonders für die Preisbildung. Überdies besteht die Gefahr, daß es zu einer zentral gesteuerten Investitionspolitik kommt, die zwar einzelstaatliche Subventionen bzw. Seehafeninfrastrukturpolitik ersetzt, deren Schwächen aber nicht nur nicht beseitigt, sondern die Gefahr neuer Verwerfungen dadurch birgt, daß eine Arbeitsteilung zwischen den Häfen vorgegeben und umgesetzt werden soll. Diese Gefahr ist nicht von der Hand zu weisen. Sie würde die im weltwirtschaftlichen Strukturwandel erforderliche Anpassungselastizität auf Seiten der Seehäfen mit hoher Wahrscheinlichkeit willkürlich verringern und somit auf längere Sicht kontraproduktiv wirken.¹³⁷

Die Befürchtung, es könne zu einer zentralistisch ausgerichteten Planwirtschaft der EU im Bereich der Infrastruktur des Verkehrs kommen, ist nicht unbegründet. So fragt sich, welche Häfen als Schnittstellen im Rahmen der Transeuropäischen Netze benannt werden und nach welchen Kriterien dies geschieht. Ein entsprechendes Problem ist bereits bei der Planung der TEN-Wege (Straßen, Eisenbahnen) zutage getreten. Dort hat die konkrete Ausgestaltung deutliche politische Einflüsse erkennen lassen, die zur Einbeziehung auch solcher Verkehrswägen in das „Netzwerk“ geführt haben, die ohne gesamteuropäische Bedeutung sind.¹³⁸

Die Auswahl geeigneter Hafenprojekte schwankt zwischen der einen Gefahr, daß ihre Zahl aufgrund politischer Interessen zu groß wird und sie an ihrer angesteuerten europäischen Funktion vorbeigehen, und der anderen Gefahr, Ideen aufzusitzen, die z.B. in Schlagworten wie „single port“, „main port“ und „European Gateway“ zum Ausdruck kommen, hinter denen jedoch nicht immer ein sinnvolles ökonomisches Konzept erkennbar ist.¹³⁹ Denn dieses muß darauf Bedacht nehmen, daß ein Hafen als Schnittstelle zwischen Land und Wasser auch meistens eine mehr oder weniger peripherie Lage zu den landwirtigen Standorten der ladungserzeugenden Wirtschaftszweige hat. Nur unter besonderen geographischen Bedingungen, die zumindest in Kontinentaleuropa keineswegs gegeben sind, kann *ein Hafen* die günstigste Lösung für einen weit ausgedehnten Gesamttraum sein. Dabei ist zu beachten, daß

die Transportkosten zu Lande immer noch erheblich höher sind als die Kosten auf dem Seeweg. Außerdem steht häufig die Ansicht, daß Hafenpolitik in erster Linie eine Form der Regionalpolitik, weniger eine Verkehrspolitik darstelle. Hier besteht die Gefahr, daß finanzielle Mittel verschwendet werden und Investitionsruinen entstehen, weil die erstellten Bauten von der Verkehrswirtschaft nicht angenommen werden.¹⁴⁰

Die theoretischen Grundlagen der Vorstellung einer europäischen Seehafenpolitik, wie sie von der EU angestrebt wird, erscheinen im ganzen gesehen zwar plausibel und mit der grundsätzlich verfolgten wirtschaftlichen Linie konsistent. Die erforderliche Umsetzung in die Praxis wirft jedoch offensichtlich erhebliche konzeptionelle wie realisierungsbezogene Fragen und Probleme auf. Angesichts der Bestrebungen der EU, auch Kompetenz in der Beschaffung finanzieller Mittel und deren Zuweisung an bestimmte Projekte zu erlangen, liegt die Möglichkeit, daß es zu einer Investitionslenkung anhand im einzelnen unbestimmter Kriterien kommen könnte, durchaus nahe.¹⁴¹

b. Schiffahrtspolitische Tendenzen

Was die schiffahrtspolitische Strategie der EU betrifft, so hat sie den Vorschlag eines gemeinsamen europäischen Schiffsregisters — EUROS — mit ihrem Strategiepapier im Jahr 1996 zurückgezogen. Inzwischen haben jedoch mehrere Mitgliedstaaten der Union Maßnahmen zur Förderung ihrer nationalen Handelsflotte ergriffen.¹⁴² Diese Maßnahmen sind von der Kommission gebilligt worden. Dabei steht das steuerpolitische Konzept der Niederlande im Vordergrund, das vom Prinzip einer gewinnunabhängigen Tonnagesteuer¹⁴³ ausgeht und eine Verbesserung der Wettbewerbslage niederländischer Reedereien bewirkt. Die deutsche Bundesregierung legte im Juli 1997 eine neue Strategie vor, die ebenfalls eine am niederländischen Vorbild orientierte Tonnagesteuer vorsieht (DVZ 1997d). Sie wurde 1997 allerdings (noch) nicht in Kraft gesetzt, da sie einen Teil der gescheiterten Steuerreform darstellte.¹⁴⁴

Um die Personalkosten zu senken, enthält das Konzept auch eine Reform der Schiffsbesetzungs vorschriften, die eine weitere Reduzierung der geforderten Zahl der Besatzungsangehörigen aus dem Registerland des Schiffes zuläßt. Dies ist auf Kritik von Gewerkschaftsseite gestoßen. In diesem Zusammenhang muß aber bezweifelt werden, daß die angestrebte Rück- bzw. Einflaggung der deutschen bzw. EU-Reedereien gehörenden Schiffe überhaupt realisierbar wäre, selbst wenn die Voraussetzungen dazu auf der Kostenseite gegeben wären. Vermutlich würde es vielmehr zu einer kaum überwindbaren Knappheit an Seeleuten kommen, wie sie in Deutschland bereits in den sechziger Jahren herrschte und damals zum Anheuern vorzugsweise spanischer und portugiesischer

Besatzungen führte. Auf einen schon jetzt herrschenden und sich ausbreitenden Mangel an europäischem fahrendem Personal ist häufig auch in Großbritannien hingewiesen worden (so kürzlich Grey 1998).¹⁴⁵

Nach dem Investitionsboom der letzten Jahre, der sich auf der Basis der Abschreibungsvergünstigungen für Anlagen in Seeschiffen entwickelte und in die nachfolgende, oben bereits dargestellte Ratenbaisse auf dem Chartermarkt für Containerschiffe mündete, ist dieses Förderungsprinzip ebenfalls zunehmend auf Kritik gestoßen, da es offensichtlich einer genaueren Definition der angestrebten Ziele bedurfte, wenn Fehlinvestitionen vermieden werden sollen. Diese Kritik stammte nicht zuletzt aus der Seeschiffahrt selbst.

X. Auf dem Weg in eine neue Schiffahrtskrise?

1. Die konjunkturelle Lage am Jahresbeginn 1998

Der weltwirtschaftliche Ausblick für 1998 und darüber hinaus ist nach wie vor nicht ungünstig. Für die Europäische Union wurde eine Zunahme des Wachstums des Bruttoinlandprodukts auf 2,8 vH vorausgesagt, für die Vereinigten Staaten dagegen eine leichte Verlangsamung auf jedoch noch immer gut 3 vH; die Exportaussichten sind dort bereits ungünstiger geworden. In Japan wird der Anstieg mit 0,5 vH noch schwächer ausfallen als im vergangenen Jahr. Die drei von der Krise in Ost- und Südostasien am meisten betroffenen Länder Indonesien, Südkorea und Thailand müssen in 1998 jeweils mit einer Schrumpfung der Wirtschaftsleistung rechnen. Das Wachstum in den anderen Ländern der Region wird zumeist stark gedämpft sein. Die realwirtschaftliche Entwicklung in den Krisenländern hat ihren Tiefpunkt noch nicht erreicht. Angesichts der erheblichen Verwerfungen kann nicht ausgeschlossen werden, daß die Krise gravierender ist und länger anhalten wird als erwartet. In Lateinamerika dürfte sich die Expansion wieder verstärken, wenn die

dämpfenden Einflüsse der Ereignisse in Asien abklingen.

Das Welthandelsvolumen wird um voraussichtlich 7 vH steigen, erheblich langsamer als 1997 (Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute 1998: 7–15). Seine Zunahme war im Herbst 1997 noch auf 8,2 vH und für 1999 auf 7,4 vH geschätzt worden (OECD 1997: Table 6). Die Industrieerzeugnisse sollten danach den gleichen fallenden Trend der Zuwachs raten zeigen (10,2 – 8,7 – 7,7 vH). Die Einfuhren der Nicht-OECD-Länder in 1998 sollten sich um 6,3 (Vorjahr: 6,8) vH erhöhen, deren Ausfuhren dagegen beschleunigt mit 7,9 (nach 6,1) vH expandieren. Diese Werte dürften im ganzen deutlich unterschritten werden.

Auf den Seeverkehrsmärkten war der Auftakt des neuen Jahres für die Reeder wenig befriedigend. In der Trockenladungsfahrt fielen die Raten zeitweilig sehr stark ab; davon waren auch die 1997 begünstigten „cape size“-Schiffe betroffen, wenn die Tendenz auch nicht einheitlich war. Auf den Spezialschiffsmärkten verschlechterte sich die Lage in der Kühl schiffahrt überraschend beträchtlich. Die Frühjahrssaison blieb erneut weit hinter den Erwartungen zurück;

Tabelle 25 – Daten zur Marktentwicklung im Frühjahr 1998

	Einheit	Januar	Februar	März	April
<i>Charterabschlüsse</i>					
Trockenfrachter ^a	Mill. DWCT	19,530	17,010	14,926	15,253
Trockenfrachter ^b	Mill. t dw	12,574	9,273	11,889	12,873
Trockenfrachter ^c	Mill. t dw	2,138	3,232	2,919	1,605
Rohöltankera	Mill. DWCT	113,6	95,1	97,4	100,4
Produktentanker ^a	Mill. DWCT	10,6	8,7	8,2	9,4
Containerschiffe, ^d	TEU	81 937	104 746	80 589	94 320
Größenklasse 1		5 118	6 440	6 324	8 434
Größenklasse 2		13 001	16 773	9 737	20 667
Größenklasse 3		35 534	26 912	34 198	36 257
Größenklasse 4		28 284	54 621	30 338	28 956
<i>Frachtratenindizes</i>					
Trockenladungsfahrt ^e	1985 = 100	158	141	155	151
Größenklasse 1		121	132	130	177
Größenklasse 2		141	144	151	193
Größenklasse 3		159	138	155	171
Größenklasse 4		159	136	159	151
Größenklasse 5		161	156	140	103
Trampcontainer-Index ^d	1987 = 100				
Größenklasse 1		114	110	115	107
Größenklasse 2		120	118	128	110
Größenklasse 3		123	110	118	116
Größenklasse 4		117	114	121	103
Tankfrachten-Index ^f	Worldscale-punkte				
Größenklasse 1		171,4	175,5	161,9	155,1
Größenklasse 2		154,5	146,5	160,6	156,6
Größenklasse 3		142,1	132,9	145,7	122,1
Größenklasse 4		104,8	96,7	106,1	91,8
Größenklasse 5		54,6	68,6	72,4	70,3
Baltic Freight Index ^g	4.1.1995 = 100	1 175	936	1 084	983
Handy-size-Index ^h		803	742	718	793

^aReisecharter. — ^bTrip charter. — ^cZeitcharter. — ^dGrößenklasse 1: bis unter 400 TEU, 2: 400–699 TEU, 3: 700–1 499 TEU, 4: 1 500 TEU und darüber. — ^eGrößenklasse 1: 12 000–19 999 t dw, 2: 20 000–34 999 t dw, 3: 35 000–49 999 t dw, 4: 50 000–84 999 t dw, 5: 85 000 t dw und darüber. — ^fGrößenklasse 1: „handy size“-Produktentanker unter 60 000 t dw. 2: „handy size“-Rohöltanker bis 35 000 t dw. 3: Rohöl- und Produktentanker 35 000–70 000 t dw. 4: Rohöltanker 70 000–150 000 t dw. 5: Rohöltanker 150 000 t dw und darüber. — ^gJeweils zur Monatsmitte. — ^hI.E. Hyde Shipping Index, jeweils etwa zum Monatsbeginn..

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Tables 4, 8, 23, 30); *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.); *Lloyd's List* (lfd. Ausgaben) Markets, Dry Cargo Chartering; *Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.) Executive Summary; Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.); eigene Berechnungen.

Ursache waren Auswirkungen des Klimaphämons „El Niño“.

In der Tankfahrt hielten Schwankungen an; bedingt durch einen milden Winter und hohe Lagervorräte war die Nachfrage nach Transportleistungen schwächer als es dem normalen Saisonverlauf entspräche. Zeitweilig wurde jedoch auch wieder viel Tonnage aufgenommen. VLCC und ULCC standen wieder im Vordergrund. Die Frachtraten fluktuierten kräftig, blieben jedoch allgemein hinter dem Vorjahresstand zurück (Tabelle 25).

Auf die Linienschiffahrt — und teilweise davon abhängig auch auf die Containercharterfahrt — strahlten bei nach wie vor hohem Ladungsaufkommen in zunehmendem Maße die Auswirkungen der Krise in Asien aus. Die Effekte sind uneinheitlich.

Außerhalb der Asienfahrt stützte die weitere konjunkturelle Expansion das Ladungsaufkommen. Der hohe Kapazitätszuwachs in der Linienschiffahrt sorgte aber weiter dafür, daß trotz vielfach guter Auslastung der Schiffe die Raten eher noch nachgaben. Starker Wettbewerb und organisatorische Anpassung dauern fort.

Für den Seeverkehr bedeutsame Auswirkungen der Krise in den asiatischen Ländern gingen vor allem von den Wechselkursänderungen aus. Sie haben den Außenhandel in den vergangenen Monaten erheblich verändert. Die Importe sind stark zurückgegangen, während die Verbesserung der Wettbewerbsposition aufgrund der Abwertungen teilweise sehr kräftige Exportsteigerungen hervorrief. Von diesen Verschiebungen ist nicht nur die Linienschiffahrt betroffen. Fallende Rohstoffeinfuhren belasten vorwiegend die Massengutfahrt und verschärfen deren schon 1997 ungünstige Lage. Auf längere Sicht lassen sich einigermaßen zuverlässige Beurteilungen noch nicht machen. Dagegen scheint die lange zu den wichtigsten Motoren des Seeverkehrs gehörende Wirtschaft Japans künftig die früheren Zuwachsraten nicht mehr zu erreichen.

Einzelheiten zu den Ereignissen in Asien werden nachfolgend in den Kapiteln für die verschiedenen Teilmärkte behandelt. Dazu liegen inzwischen eine Reihe von Daten über die Entwicklung im ersten Vierteljahr 1998 vor. Sie machen den aktuellen Stand deutlicher, als es schon am Ende des Jahres 1997 möglich gewesen wäre. Es zeigt sich, daß die Seeschiffahrt vielfältig und vorwiegend nachteilig beeinflußt wird. Was eine Normalisierung in den asiatischen Ländern betrifft, so muß jede Prognose unter dem Vorbehalt stehen, daß gegenwärtig nicht absehbar ist, wie rasch die Krise überwunden werden kann. Es erscheint gerechtfertigt, mit einer durchgreifenden Erholung nicht vor dem Jahr 1999 zu rechnen. Ebenso können real-

wirtschaftliche Anpassungen und Strukturwandlungen, die den Seeverkehr auch auf längere Dauer beeinflussen können, nicht ausgeschlossen werden.

In fast allen Sektoren wird die weitere Entwicklung außerdem in erheblichem Maß von der oft raschen Vergrößerung des Tonnageangebots geprägt werden. Sie hat für die nachfolgende Vorausschau auf die Seeverkehrsmärkte in den Jahren 1998/99 daher besondere Bedeutung.

2. Tendenzen der Frachtenmärkte¹⁴⁶

a. Trockenladungsfahrt: im Zeichen der Krise

Langsamere Zunahme des Angebots

Das Angebot von Trockenladungstonnage wird weiter vergrößert. Für die hier im Vordergrund stehende Massengutfahrt befanden sich Ende 1997 insgesamt 22 Mill. t dw Bulktonnage in Auftrag. Davon sind 58 vH im Jahr 1998 und 33 vH im folgenden Jahr zu liefern. Das entsprach einem (Brutto-)Zugang neuer Schiffe von 8,8 vH des Flottenbestandes. Die Schwerpunkte der Neubautätigkeit liegen in den Größenklassen 60 000–80 000 t dw und 150 000–175 000 t dw. Im Vergleich dazu war der Auftragsbestand an „general cargo“-Trockenfrachtern mit weniger als 2,5 vH dieser Flotte gering.¹⁴⁷

Tabelle 26 – Entwicklung der Bulktonnage und der Tanktonnage 1998–2000

Größenklasse	Bulkcarrier					Tanker				
	Flottenbestand ^a			Veränderung in		Flottenbestand ^a			Veränderung in	
	1998	1999	2000	1998	1999	1998	1999	2000	1998	1999
	Mill. t dw			vH		Mill. t dw			vH	
10 000–50 000	117,9	120,9	120,2	2,5	-0,6	36,8	38,2	39,1	3,8	2,4
50 000–100 000	69,6	71,3	72,4	2,4	1,5	55,7	55,5	55,4	-0,4	-0,2
100 000–200 000	68,6	67,6	69,3	-1,5	2,5	49,1	52,8	58,1	7,5	10,0
200 000 und mehr	10,7	10,2	10,1	-0,5	-1,0	125,3	126,5	130,4	1,0	3,1
<i>Insgesamt</i>	266,8	270,0	272,0	1,2	0,7	267,0	273,0	283,0	2,2	3,7

^aJeweils am Jahresbeginn; 1999 und 2000 geschätzt.

Aufgrund dieser Aufträge wird für die Bulkflotte mit einer Zunahme um insgesamt knapp 1,5 vH bis Ende 1998 und knapp 1 vH im Jahr 1999 gerechnet (Tabelle 26). Die darin enthaltenen Annahmen über das Abwrackvolumen — für 1998 etwa drei Viertel der Neubautonnage — bilden wie üblich einen Unsicherheitsfaktor.¹⁴⁸ Der Nettozuwachs wird 1998 in den Größenklassen 10 000–50 000 und 50 000–100 000 t dw am stärksten sein. Bei den „cape size“-Schiffen (100 000–200 000 t dw) und den noch über diese Größe hinausgehenden Bulkfrachtern ist ein Rückgang wahrscheinlich (−1,5 bzw. −0,5 vH). Kurzfristige zusätzliche Angebotsvergrößerungen über den Zugang von Neubauten hinaus sind kaum möglich.¹⁴⁹ Es ist bereits zu erkennen, daß die Abschwächung der Tonnagenachfrage Asiens Beschäftigungsprobleme hervorruft, die u.a. zu umfangreichen interregionalen Tonnagewanderungen führen. (Zur Schiffbauentwicklung im ersten Vierteljahr 1998 siehe Tabelle 27).

Tabelle 27 – Flotten- und Auftragsbestand bei Containerschiffen 1997 und 1998

Größenklasse	Flottenbestand ^a		Auftragsbestand	
	1997	1998	31.12.1997	
	1 000 TEU	Zahl	1 000 TEU	
<i>Insgesamt</i>	3 072	3 586	344	659
unter 1 000 TEU	375	409	107	45
1 000–1 999 TEU	902	1 023	107	145
2 000–2 999 TEU	718	825	63	150
3 000–3 999 TEU	545	614	18	67
4 000–4 999 TEU	} 532	} 714	28	125
über 5 000 TEU			21	126

^aJeweils am 1. Januar.

Quelle: Lloyd's Register of Shipping (1996, 1997b, 1998).

Die Rohstoffeinfüllen Asiens fehlen

Die Krise in Asien steht zwar im Vordergrund des Interesses. Die vorwiegend kontraktiven Effekte sind jedoch nicht alles. Außerhalb Asiens dürfte das Ladungsaufkommen für die Bulkfahrt konjunkturell bedingt auch 1998 und darüber hinaus hoch bleiben. So entwickelte sich die Stahlerzeugung im ersten Vierteljahr 1998 im ganzen noch immer positiv; bei einer Steigerung (66 Länder) um 3,1 vH gegenüber dem

Vergleichszeitraum 1997 gab es jedoch erhebliche Unterschiede. Der Ausstoß in der EU und in Nordamerika nahm um 9–10 vH zu. In Asien schrumpfte die Produktion um 1 vH, in Japan allein um fast 7 vH.¹⁵⁰ Mit einiger Wahrscheinlichkeit wird die Importkrise Asiens jedoch auch die Stahlindustrie in den „westlichen“ Ländern beeinträchtigen.¹⁵¹ Der Transportbedarf dieser Industrie wird daher allgemein zurückgehen; Anzeichen dafür könnte sein, daß die saisonbereinigten Produktionsdaten fast überall abwärts weisen. Überdies sind die Stahlverschiffungen nach Asien bereits zurückgegangen.

Angesichts des hohen Anteils der asiatischen Länder wird die weitere Entwicklung ihrer Eisenerz- und Kokskohlekäufe sowie der Kesselkohlenbezüge den Ausschlag geben. Das Bild ist zwar gegenwärtig differenziert; mit Einbußen muß aber gerechnet werden. Von besonderer Bedeutung wird der erwartete Rückgang der Stahlproduktion in Japan (−9 vH) sein, das immer noch die bei weitem größte Transportnachfrage entfaltet. (In bezug auf Japan wird auch an andere Veränderungen gedacht werden müssen, die vom „Reifen“ der Volkswirtschaft dieses Landes ausgehen können). Die Einfuhren Ostasiens, die für kleinere Bulkcarrier — die „handy-sizes“ — Bedeutung haben, sind ebenfalls stark zurückgegangen. Dazu gehören Stahl, Schrott, Zement, Forstprodukte und ähnliches.

Auch bei einer insgesamt relativ guten Weltkonjunktur, die die Stahlindustrie einschließt, muß deshalb aufgrund der Probleme in Asien mit einer spürbaren Dämpfung des Seeverkehrs gerechnet werden. Doch sind auch Gegenkräfte vorhanden. So wird in den asiatischen Ländern nach wie vor ein hoher Einfuhrbedarf an Steinkohle für die Energieerzeugung (Kesselkohle) vorausgesehen, der angesichts seines großen Umfangs zumindest eine Stütze für die Großbulkcarrier sein könnte. Die Höhe der Rohölpreise dürfte hier nicht ohne Einfluß sein.

Noch unsicher ist, wieweit das schnelle Wachstum in der Volksrepublik China einen Ausgleich für die Ausfälle an Rohstoffkäufen und damit an Tonnagenachfrage in dieser Region bieten kann. Vermutlich muß dies eher als ein mittelfristig wirksamer Faktor angesehen

werden. Darüber hinaus werden auch für China bessere Exportperspektiven erwartet, z.B. in der Stahlerzeugung, die ebenfalls vor allem für „handy size“-Schiffe von Interesse ist.

Allgemein muß die Lage in Ost- und Südostasien als ein zumindest potentiell gravierendes Problem auch für die Seeschiffahrt angesehen werden, weil weit überwiegend besonders (men-gen-)einfuhrintensive Gebiete von der Krise betroffen sind. Anders als in der Linienfahrt mit ihren Rundreisen sind in der Bulkfahrt kaum dauerhafte Kompensationsmöglichkeiten im Export von Ostasien zu finden. Schon unter normalen Bedingungen ist dies eine Hauptursache für die spezifischen Ratenstrukturen.

Zudem stellt sich die Frage, wer künftig — zumindest kurzfristig — die von den asiatischen Ländern benötigten Rohstoffe liefert. Bisher wurde der Tonnagebedarf durch die teilweise sehr langen Seestrecken nicht unwesentlich mitbeeinflußt. Vermutlich werden die Importländer — vergleichbare Beschaffungspreise vorausgesetzt — bestrebt sein, möglichst nahe gelegene Lieferländer zu bevorzugen, um die cif-Kosten der Einfuhren möglichst gering zu halten. Daraus können Verkehrsverlagerungen mit einem kontraktiven Effekt auf die Tonnenmeilenleistung folgen. Sie würden die Beschäftigung der Schiffe zusätzlich einschränken. So zeichnete sich schon gegen Ende 1997 im südostasiatisch-australischen Raum eine durch krisenbedingten Wechselkursfall bedingte Konkurrenz zwischen den Kohlenexportländern Australien und Indonesien ab, die eine Verkürzung der Transportwege zum Fernen Osten und damit des Tonnagebedarfs bewirken kann.

Die Getreidefahrt dürfte im 1. Halbjahr 1998 noch von der leichten Zunahme gestützt werden, die für das Wirtschaftsjahr 1997/98¹⁵² vorhergesagt war (Tabelle 14). Die Verschiffungen der Frühjahrssaison 1998 vom La Plata setzten verspätet ein. Von der Krise in Asien dürfte die Getreidefahrt nur relativ wenig beeinflußt werden. Für die zweite Hälfte des Wirtschaftsjahres 1997/98 schätzte der International Grain Council (IGC) eine Abnahme der Getreideeinfuhren um lediglich 1 vH. In einzelnen Ländern ist mit größeren Rückgängen zu rechnen, so in Südkorea (-6 vH) und Taiwan (-10 vH). Die stärk-

sten Einbußen werden bei den „coarse grains“ erwartet, die für die Tierfütterung verwendet werden. Für das Wirtschaftsjahr 1998/99 sieht eine erste Schätzung des IGC eine leichte Steigerung des Weltweizenhandels um etwa 2 vH (entsprechend rund 2 Mill. t) als wahrscheinlich an (Drewry 1998c). Im übrigen dürften sich die „coarse grain“-Exporte bis zum Ende des Wirtschaftsjahres im Herbst stärker als ohnehin erwartet verringern, jedoch dürften deutlich mehr Reis und Ölsaaten zu befördern sein als ein Jahr zuvor. Insgesamt gesehen ist in diesem Sektor auch für die zweite Jahreshälfte 1998 ein etwa gleichbleibendes Ladungsaufkommen wahrscheinlich.

Ein zusätzlicher Effekt, der zumindest zeitweilig zu einer erhöhten Tonnagebindung führt und insoweit einem zusätzlichen Ladungsaufkommen entspricht, ist eine Beeinträchtigung der Verkehrsbedingungen im Panamakanal — eine Folge der durch „El Niño“ verursachten klimatischen Veränderungen. Sie wirken sich besonders auf die Getreidefahrt aus. Noch vor Ende des Jahres 1997 hatte sich angedeutet, daß die Abladung z.B. der Getreideschiffe, die vom US-Golf nach Fernost den Panamakanal benutzen, aufgrund fallenden Kanalwasserstandes verringert werden mußte.¹⁵³

Es wird angenommen, daß für Panamax- und „handymax“-Bulkcarrier im dominierenden Verkehr zwischen US-Golf und Ostasien bereits bei 36 Fuß zulässigen Tiefgangs Kostengleichheit zwischen Kanalpassage und dem Weg um das Kap der Guten Hoffnung besteht.¹⁵⁴ Die Wahl dieses Weges ist jedoch mit einer erheblichen Distanzveränderung verbunden (New Orleans–Yokohama rund 9 100 sm, New Orleans–Yokohama via Cape rund 15 750 sm). Der Tonnagebedarf steigt daher bei gleichem Ladungsaufkommen möglicherweise noch stärker als bei Passage des Panamakanals mit verringelter Abladung. In jedem Fall gehen insofern stabilisierende Wirkungen auf die Märkte aus, als für eine gegebene Gesamtmenge an Ladung, die je Zeiteinheit befördert werden muß, eine größere Zahl von Schiffen erforderlich ist. Es ist derzeit nicht absehbar, wie lange diese besonderen Wirkungen anhalten werden.

Die Märkte: Ratenschwäche und „Strukturumkehr“

Das Ladungsaufkommen außerhalb des Pazifiks ist zwar vorerst nur mäßig beeinflußt worden. Die Beschäftigungssituation hat sich aber in den ersten Monaten nach der Jahreswende auch im atlantischen Bereich deutlich verschlechtert. Die Reeder waren nun eher bestrebt, ihre im pazifischen Raum infolge des dortigen Importrückgangs überzählige Tonnage zunehmend in den Atlantik zu verlagern. Das dort verfügbare Angebot wurde bereits erheblich vergrößert.

Die Folge war ein starker Ratendruck. Phasen des Falls und der Erholung wechselten rasch ab. Der Baltic Freight Index unterschritt wiederholt die 1 000-Punkte-Linie. Die allgemeine Marktschwäche zeigte sich auch darin, daß die Ballastvergütungen, die für die Anreise zu einem entfernten Ladehafen gezahlt werden, stark gesunken sind. Ferner haben sich die interregionalen Ratenstrukturen (vgl. dazu Kapitel V) teilweise umgekehrt. Die übliche Differenz mit höheren Raten zum Pazifik ist aufgrund der Angebotsverlagerung weitgehend verschwunden.¹⁵⁵ Beispielsweise ist die wichtige Getreiderate US-Golf-Japan stark gefallen. Die Tatsache, daß dies nicht nur für die typische Partie von 54 000 t (Panamax) gilt,¹⁵⁶ sondern „handy size lots“ von etwa 35 000 t ebenfalls bereits weniger als 20 \$/t zahlten, spiegelte eine weitere Veränderung der normalen Marktbedingungen wider, nämlich eine Richtungsumkehr im Wettbewerb zwischen den Größenklassen. Während noch im Vorjahr die Konkurrenz der Großschiffe eher auf die Panamax-Bulkcarrier drückte und diese wiederum die Beschäftigung der „handy size“-Schiffe verschlechterten, geht die Konkurrenz nun eher von den letzteren „nach oben“.

Die Aussichten für eine baldige, kräftige und nachhaltige Festigung der Märkte in der Trockenladungsfahrt sind gering. Der schon seit 1996 wirksam gewordene, durch die schnelle Flottenvergrößerung bedingte Angebotsüberschall hatte trotz der konjunktuell kräftigen Tonnagenachfrage ausgereicht, den starken Ratenfall seit dem Frühjahr 1996 herbeizuführen. Er dürfte durch die inzwischen in Asien entstandene Nachfragelücke verschärft werden.¹⁵⁷

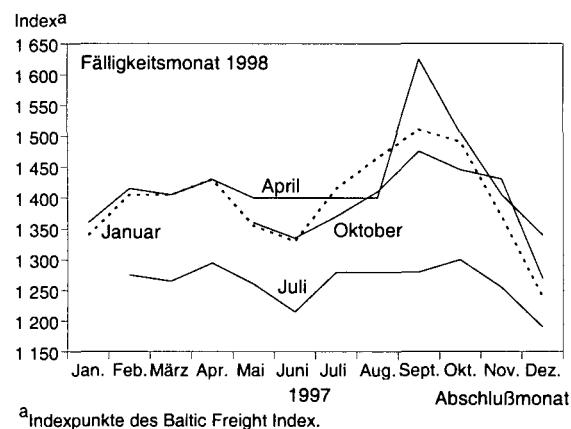
Da der Zugang von Neubauten — wenn auch gegenüber den Vorjahren verlangsamt — anhält, dürfte deren Wirkung noch vergrößert werden. Der Ratendruck wird daher anhalten. Er wird sich unvermeidlich auch auf nichtpazifische Gebiete erstrecken. Vorerst dürfte sich die interregionale Ratenstruktur noch nicht wieder normalisieren, es sei denn, daß die Tonnagebewegungen vom Atlantik zum Pazifik sich infolge dort überraschend wieder steigender Nachfrage — oder auch infolge des im Atlantik inzwischen relativ zur Ladung überproportionalen Angebots — wieder ausweiten und ein Teil der wieder dorthin disponierten Tonnage im pazifischen Bereich verbleibt.¹⁵⁸ Das könnte den in den atlantischen Ladegebieten entstandenen Ratendruck, der durch den anomalen Angebotszufluß vom Pazifik verursacht worden ist, wieder mildern. Vorerst erscheint dies allerdings noch nicht aussichtsreich.

Angesichts der herrschenden und auch weiter zu erwartenden Ratentendenzen ist außerdem anzunehmen, daß von seiten der Zeitchartennachfrage belebende Impulse nicht ausgehen werden. Die Laufzeiten neuer Verträge sind nach wie vor kurz; bei den relativ wenigen für längere Dauer abgeschlossenen Chartern liegen die Raten kaum signifikant über dem Niveau auf dem Spotmarkt. Somit dürften sich auf dem Zeitchartermarkt weder das Abschlußvolumen noch die Laufzeitstruktur nachhaltig verändern. Ähnliche Schlüsse auf die weitere Entwicklung ergeben sich aus der Analyse des Handels mit Frachtmarktdervataten (BIFFEX).

Der BIFFEX kann zwar nur einen eher beschränkten Einblick in die erwartete Marktentwicklung vermitteln, weil die Zahl der Abschlüsse relativ gering ist. Aus Schaubild 8 ist aber zu erkennen, daß sich die Einschätzung des Marktes für die vorausliegenden Termine — sämtlich im Jahr 1998 — im Verlauf von 1997 erheblich verschlechterte. (Es ist zu beachten, daß die Saisonschwankungen nicht im Verlauf der einzelnen Kurven — diese stellen jeweils die Bewertung der Ratsituation zu einem bestimmten künftigen Termin dar, die sich an aufeinanderfolgenden Abschlußterminen ergibt — zum Ausdruck kommen, sondern nur in der Lage der verschiedenen Kurven zu-

einander.) Offensichtlich verbesserte sich das Geschäftsklima im Herbst 1997, als die Spotmärkte der Trockenladungsfahrt anzogen. Noch vor der Jahreswende wurden jedoch alle Fälligkeitstermine rasch wieder erheblich niedriger bewertet. Derzeit sind nachhaltige Veränderungen, die auf eine optimistischere Beurteilung der Trockenladungsfahrt im weiteren Verlauf von 1998 und bis in 1999 hindeuten könnten, auch anhand des BIFFEX nicht zu sehen.

Schaubild 8 – Notierungen für BIFFEX-Terminkontrakte



^aIndexpunkte des Baltic Freight Index.

Quelle: *Lloyd's List* (lfd. Jgg.) Markets, Dry Cargo Chartering.

Für die einzelnen Schiffsgrößenklassen kann folgende Entwicklung für 1998 und darüber hinaus erwartet werden:

- Die Schiffe der „cape size“ werden voraussichtlich weiter vom gesunkenen Importvolumen der asiatischen Länder — ausgenommen die Volksrepublik China — betroffen sein. Es muß daher mit einer anhaltend schwachen Ratentendenz gerechnet werden, auch wenn eine geringe Abnahme des Tonnagebestands erwartet wird und das verfügbare Angebot durch einen Abzug Kombinierter Schiffe noch verringert werden könnte. Das 1997 verbesserte Ratenniveau dürfte deutlich unterschritten werden.
- Die Raten für die Panamax-Klasse sind als Folge der Verringerung der Einfuhren in die asiatischen Länder bei starkem Wettbewerb auch im Atlantik erheblich gefallen. Da das Angebot 1998 voraussichtlich um etwa 2,5

vH zunehmen wird (dazu muß die unterstellte Abwrackquote von rund 11 vH erfüllt werden), muß auch hier mit einer Fortdauer der Ratenschwäche gerechnet werden. Nachfrage und Raten könnten sich dann festigen, wenn das im Juli beginnende neue Getreidewirtschaftsjahr 1998/99 eine derzeit noch nicht absehbare ins Gewicht fallende Zunahme des Weizenhandels mit sich brächte.¹⁵⁹

- Schiffe der im Vorjahr benachteiligten „handy size“ sind zumindest zeitweilig als Folge besonderer Marktbedingungen wenigstens relativ gegenüber den beiden anderen Klassen begünstigt. Diese Bedingungen dürften eher vorübergehend sein. Zudem wird der Flottenbestand durch Neubauten weiter um ebenfalls 2,5 vH gesteigert. Eine anhaltende Wende in dem bisher schwachen Trend wird daher schon 1998 kaum erreichbar sein.

Der Tonnageüberhang wird den Wettbewerb zwischen Schiffen unterschiedlicher Größen voraussichtlich verschärfen. Hier ist der Effekt von Interesse, den die Situation am Panamakanal für Schiffe unterschiedlicher Größe hatte. Während bei unzureichendem Ladungsaufkommen häufig ein Druck des Angebots von Großschiffen auf die jeweils kleineren Größenklassen zu beobachten ist, ist aus der bei der Passage des Panamakanals notwendig gewordenen Tiefgangsverminderung anscheinend ein „inverser“ Wettbewerbsdruck der kleinen auf die großen Schiffe (besonders Bulkcarrier) entstanden. Hieraus darf allerdings kaum auf einen dauernden Vorteil für die „handy size“-Schiffe geschlossen werden. Dazu müssen präzise Voraussetzungen erfüllt sein, was wohl kaum noch möglich ist, wenn die außergewöhnlichen Probleme der Wasserversorgung des Kanals nachlassen.¹⁶⁰

Für die weitere Entwicklung wird es wesentlich darauf ankommen, wie wirksam die Momente, von denen die Veränderungen ausgelöst wurden, sein werden. Es geht vor allem um die Entwicklung der Importfähigkeit der krisenbetroffenen Länder, die sich gegenwärtig nur schwer abschätzen läßt.

Falls die bisherigen Wirkungen der Krise andauern, ist vorauszusehen, daß Bulktonnage

auch bei starken Ratenzugeständnissen der Reeder unbeschäftigt bleibt und aus der Fahrt gezogen wird. Es kann zu vermehrten Auflegungen, zumindest aber zu gesteigerter „idleness“ mit allen Arten von Minderauslastung der Transportkapazität kommen. Die Abstände zwischen Charterabschlüssen für jeweils ein bestimmtes Schiff dürften sich dabei spürbar vergrößern. Bislang sind alle Größenklassen betroffen, doch dürfte sich Beschäftigungsmangel vornehmlich auf die Großbulkcarrier konzentrieren, da diese — wie in Kapitel II gezeigt — zu einem besonders großen Teil von den Rohstoffeinfuhren des Fernen Ostens abhängig sind. Sowohl schrumpfende Ladungspartien als auch die verfügbaren Hafenabmessungen (nicht allein die Wassertiefe) können dabei die relative Position der „handy size“-Schiffe wieder verbessern, wenngleich das Ratenniveau stark gedrückt bleiben dürfte.

Im Ergebnis ist zunächst zu erwarten, daß mehr Tonnage in irgendeiner Form aus der Fahrt genommen wird. Vermutlich wird in den besonders von unzureichenden Erträgen betroffenen Größenklassen auch der Anreiz zu erhöhten Abwrackungen zunehmen. (Das gilt auch für die Kombinierten Schiffe, vor allem wenn ein Wechsel in die Tankfahrt keine Verbesserung darstellt). In welchem Umfang dann Schiffe verschrottet werden und wieweit das Vorjahresvolumen überschritten wird, muß offen bleiben. Um allein die Zugänge von Neubauten aller Größen im Jahr 1998 zu neutralisieren, müßten rechnerisch 13 Mill. t dw verschrottet werden.

b. Die Tankschiffahrt

Wieder beschleunigtes Tonnagewachstum

Die Verbesserung der Marktlage in der Tankfahrt, die 1997 eintrat, war durch den Rückgang bzw. — zuletzt — die Stagnation des Angebots ermöglicht worden. Da sich die Auftragsvergabe für den Bau neuer Tanker außerordentlich beschleunigt hat, dürfte der Herbst des Jahres 1997 das vorläufige Ende dieser tendenziellen Annäherung an ein neues Gleichgewicht auf den Tankmärkten markiert haben. Dabei ist zu erinnern, daß das Angebot von Transportkapazität stets ausreichend war, um die zeitweilig

auch stoßartig expandierende Nachfrage ohne mehr als kurzfristige Ratensteigerungen zu verkraften. Die vorhandene Flotte war durchaus groß genug, um die zunehmenden Transportmengen zu bewältigen.

Am Jahresende 1997 standen 449 Öltanker von jeweils mehr als 10 000 t dw in den Auftragsbüchern der Werften. Die Gesamttonnage belief sich auf 40,212 Mill. t dw. Das waren fast 15 vH der vorhandenen Flotte. Im Jahr 1998 sollen der Tankerflotte insgesamt etwa 12 Mill. t dw Neubautonnage zulaufen. Die Zugänge im folgenden Jahr werden sogar auf 17 Mill. t dw veranschlagt; für das Jahr 2000 war die Ablieferung von rund 6,5 Mill. t dw vorgesehen (Ende 1997). Den ersten Platz bei diesem starken Neubau nehmen die Großtanker ein; weitere Schwerpunkte liegen bei den Suezmax- und großen Aframax-Tankern.¹⁶¹

Der für die Marktentwicklung ausschlaggebende Netto-Zuwachs des Tonnagebestandes in der Tankfahrt wird für das volle Jahr 1998 auf voraussichtlich — d.h. ebenfalls unter der Annahme von Abwrackungen im Umfang von etwa 50 vH des Neubauzugangs, die sich jedoch überproportional auf VLCC/ULCC konzentrieren — etwa 2–2,5 vH geschätzt (Fearnleys 1998a: Tables 15 und 16; Tabelle 26). Das ist eine gegenüber 1997 deutliche Beschleunigung des wieder ansteigenden Trends. Die einzelnen Größenklassen sind von diesem Wachstum nach den verwendeten Schätzungen sehr unterschiedlich erfaßt: Einem Rückgang bei den kleineren Aframax/Panamax-Tankern (−0,4 vH) stehen danach (Netto-)Zunahmen zwischen 1 vH bei den Großtankern und 7,5 vH im darunter liegenden Intervall 100 000–200 000 t dw gegenüber. Die Tonnage der „handy sizes“ wird um knapp 4 vH ausgeweitet; der größte Teil wird auf Produktentanker entfallen. Es ist zu beachten, daß innerhalb der Größenintervalle eine Tendenz zum „oberen Rand“ vorhanden ist.¹⁶² Besonders bei den VLCC und ULCC ist der Nettozugang mit lediglich 1 vH recht niedrig angesetzt. Dieses Ergebnis hängt von einer relativ hohen Abwracktonnage ab. Es erscheint fraglich, ob diese Voraussetzung tatsächlich erfüllt wird, zumindest solange die in den Vorjahren kennzeichnende Situation anhält, die den al-

ten VLCC hohe Erträge brachte und den Abwrackanreiz blockierte. In der Produktentankfahrt wird der Neubauzugang sich beschleunigen. Er wird bei den Schiffen von mehr als 40 000 t dw mit mehr als 14 vH der vorhandenen Tonnage am größten sein und sich 1999 voraussichtlich noch verstärken (Zahlen nach Jacobs & Partner 1997a: 46, 50).

Expansion im Atlantik, aber im Osten ..?

Das Ladungsaufkommen und die Nachfrage nach Transportleistungen in der Tankfahrt werden 1998 weiter leicht expandieren. Die International Energy Agency (IEA) sieht aber eine geringere Zunahme des Ölverbrauchs voraus (2,3 vH nach 2,7 vH in 1997).¹⁶³ Ein Unsicherheitsfaktor ist das Verhalten der OPEC-Länder und auch wohl der anderen Ölproduzenten. Auch wenn eine neue Übereinkunft zur Reduzierung der Förderquote zustande kommt, erscheint es nach den bisherigen Erfahrungen nicht sicher, daß die Preise anziehen und damit die Nachfrage dämpfen.

Von den Industrieregionen werden kaum zusätzliche Impulse auf die Nachfrage nach Rohöl oder Ölprodukten ausgehen, zumal die Bezüge aus nahegelegenen Fördergebieten wie dem karibischen Raum, Nordwesteuropa, Nordafrika und auch Rußland gesteigert werden. Die Wachstumsregionen außerhalb der „reifen Volkswirtschaften“ sind daher für eine mögliche Expansion der Ölimporte entscheidend geworden. Dabei steht Ost- und Südostasien im Vordergrund.

Die dortige Krise wird die Tankfahrt erheblich beeinflussen, besonders den Einsatz der Großtanker (Arabischer Golf–Fernost). Die Stagnation in Japan dürfte den Ölverbrauch bremsen. Die erwartete Abschwächung des Wirtschaftswachstums — bis hin zu einem spürbaren Rückgang — in den anderen wichtigen Ländern der Region wird ebenfalls kontraktiv auf die Ölmarkte wirken. Die Lieferländer können zwar Preiszugeständnisse machen (Beispiel Saudi-Arabien), die zumindest einen Teil der Verteuerung durch die Abwertungen neutralisieren. Der spezifische wachstumsbezogene Effekt kann dadurch jedoch nicht ausgeglichen werden.

Bereits Anfang 1998 sind die Öleinfuhren der Krisenländer zurückgegangen. Mit einer mehr oder weniger deutlichen Abschwächung der Ölimporte ist auch weiterhin zu rechnen. Zusätzliche negative Wirkungen auf die erforderliche Transportleistung der Tankfahrt können von Routenverlagerungen ausgehen. Die Dauer solcher Einflüsse ist derzeit noch nicht absehbar.

Das weitere Wachstum in Lateinamerika kann zwar den Ölverbrauch weiter steigen lassen und positive Impulse für die Tankfahrt haben. Mit etwa 75 Mill. t/Jahr ist das Gesamtvolumen jedoch zu gering, um Verluste in Asien vollständig zu kompensieren. Es hat daher den Anschein, daß die angegebenen Schätzungen der IEA unterschritten werden könnten.

Tankmärkte (I): Zu viele Rohöltanker suchen Ladung

Die Ausgangslage für die Markttendenzen im Jahr 1998 hatte sich schon im letzten Vierteljahr 1997 abgezeichnet. Von ihrem Höhepunkt im Oktober gingen die Raten rasch wieder zurück. Sie haben sich in den ersten Monaten des neuen Jahres nicht anhaltend erholt, wenn die Reisecharterabschlüsse im 1. Vierteljahr auch um 6 vH höher waren als ein Jahr zuvor. Allerdings traten erneut die bereits charakteristischen kurzweligen Schwankungen auf, die wohl teilweise als Reflex (Echo-Effekte) der Rundreisezyklen der Tanker und damit der Spot-Fähigkeit in den Ladegebieten anzusehen sind (Tabelle 25).

Die weitere Marktentwicklung in der Tankfahrt wird wieder stärker als in den Vorjahren vom Tonnageangebot bestimmt sein. Da eine zunehmende Divergenz zwischen dem Schiffsneubau und der Nachfrage nach Transportleistungen zu erwarten ist, muß im Durchschnitt mit einer schwächeren Ratentendenz gerechnet werden. Dabei sind allerdings weitere kräftige Schwankungen nicht ausgeschlossen. Sie dürfen aber ähnlich kurzlebig sein wie die 1996 und 1997 beobachteten.

Für die einzelnen Tankerklassen zeichnen sich folgende Aussichten ab:

VLCC/ULCC: Der beschleunigte Zulauf von Neubauten wird das durchschnittliche Ratenniveau voraussichtlich unter den Stand von 1997 drücken. Diese Tendenz dürfte auch das Jahr 1999 kennzeichnen. Eine Stabilisierung auf der Vorjahreshöhe wird nur möglich sein, wenn der Nettozugang zur Flotte durch gesteigerte Verschrottung nachhaltig verringert werden kann. Das erscheint nach den bisherigen Erfahrungen zweifelhaft. Kurzfristige Nachfrage- und Ratenabschübe sind zwar nicht auszuschließen, sie werden aber wohl nur ähnlich kurz sein können wie in den Vorjahren.

Suezmax: Der hohe Angebotszugang (Orderbestand 21 vH der Flotte, Zugang 1998 über 8 vH) wirkt sich für die Anbieter ebenfalls nachteilig aus. Eine möglicherweise verstärkte Tendenz zu Mittelstreckentransporten im atlantischen Raum, wie sie aufgrund der Nachfrageschätzungen zu erwarten ist, begünstigt diese Schiffsgröße, es muß aber mit einem gegenüber 1997 noch verstärkten Wettbewerb von Großtankern in den entsprechenden Verladegebieten gerechnet werden. Der zuletzt auf diesem Teilmarkt beobachtete Ratendruck dürfte daher auf absehbare Zeit anhalten.

Aframax: Für die großen Aframax-Tanker von mehr als 100 000 t dw gilt im wesentlichen das gleiche. Diese Schiffe sind zwar noch erheblich vielseitiger verwendbar als Suezmax-Tanker und können in zusätzlichen Fahrtgebieten eingesetzt werden (z.B. Karibische See oder Mittelmeer). Die erwartete Nachfrageabschwächung auf dem wichtigen südostasiatischen Markt und der gleichzeitig außerordentlich hohe Zugang von Neubauten (Orderbestand 53 vH der Flotte, Zugang 1998 über 23 vH) dürften aber voraussichtlich wirksame Dämpfungsfaktoren sein. Ihre Wirkung kann durch einen zunehmenden Wettbewerb der größeren Tanker („Konkurrenz von oben“) noch verstärkt werden. Die Aussichten für die kleineren Aframax-Schiffe um 80 000 t dw erscheinen etwas günstiger, da kaum neue Schiffe dieser Klasse zur Flotte stoßen werden und diese eher etwas reduziert wird. Im Wettbewerb mit dem schnell wachsenden größeren Flottensegment könnten die kleineren Schiffe allenfalls durch ihre geringeren Abmessungen Vorteile haben.

Panamax/“handy size“: Das Flottenwachstum ist relativ gering. Ein großer Teil der Neubauten ist für die Produktentankfahrt bestimmt. Die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig und werden weiterhin besonders durch die Einfuhren der Vereinigten Staaten aus den karibischen Ländern, Mexiko und aus dem Mittelmeerraum sowie Nordwesteuropa begünstigt.

Im ganzen gesehen muß damit gerechnet werden, daß die vergleichsweise günstige Tendenz der Tankfrachtenmärkte, die in den Jahren 1996 und 1997 herrschte, nur dann gehalten werden kann, wenn gleichzeitig Tanker in erheblichem Umfang abgewrackt werden. Andernfalls wird die wachsende Transportkapazität die bisher relativ vorteilhafte Ratenentwicklung beenden, wenn die Neubauten in der vorgesehnen Weise dem Markt zulaufen. Dieses Problem wird noch längere Zeit bestehen, da etwa ein Sechstel der neuen Tanktonnage erst im Jahr 2000 abzuliefern ist.¹⁶⁴ Wird das zur Kompensation der Flottenzüge erforderliche Abwrackniveau nicht erreicht, werden VLCC sowie jeweils die großen Suezmax- und Aframax-Schiffe besonders betroffen sein. Die Befürchtungen, die von der beschleunigten Erteilung neuer Tankeraufträge ausgelöst worden sind, dürften sich mit hoher Wahrscheinlichkeit als nicht unbegründet erweisen und die Tankmärkte auch für den Rest des Jahrzehnts kennzeichnen.

Angesichts dieser Perspektiven könnte sich die bislang sehr niedrige Aufliegerquote in der Tankfahrt wieder erhöhen. Zumindest dürfte sich der Beschäftigungsgrad der Flotte durch die verschiedenen Formen von „idleness“ oder sonstiger Minderauslastung verschlechtern. Bei durchschnittlich erneut schwächeren Frachtraten könnte die Lagerung von Rohöl an Bord gecharterter Tanker wieder an Interesse für die Ölexportiere gewinnen, besonders wenn mit ähnlichen politischen Unsicherheiten wie 1997 gerechnet wird. In einigen Fällen sind die im Reisechartervertrag für die Reise vom Arabischen Golf nach den Vereinigten Staaten vorgesehenen anschließenden Lageroptionen bereits genutzt worden. Dadurch wird zwar Tonnage gebunden, von einer echten Entlastung der

Märkte kann aber nicht gesprochen werden, denn die Option wird nur in Anspruch genommen, weil niedrige Raten einen Anreiz bieten.

Tankmärkte (II): Angebotsdruck auch in der Produktenfahrt

Die Produktentankfahrt wird über das Jahr 1998 hinaus durch die noch anhaltende Kapazitätsausweitung geprägt bleiben. Ende 1997 waren den Werften Aufträge zum Bau neuer Produktentanker mit insgesamt 7,5 Mill. t dw erteilt. Das entsprach einer Zunahme des Tonnagebestandes um 14 vH. Besonders rasch wird dabei die Flotte der großen Produktentanker von mehr als 40 000 t dw wachsen. In der Klasse von 40 000–49 999 t dw, auf die nahezu die Hälfte des Orderbuches entfiel, kam dieser Zuwachs auf 57 vH.¹⁶⁵

Angesichts der hohen Zuwachsrate bei einem noch relativ jungen Flottenbestand stellen die Produktentanker dieser Größe ein besonderes Problem dar. Diese Schiffe hängen in hohem Maß von Asien ab. Der Importbedarf der asiatischen Länder an Ölprodukten stieg bis 1997 trotz der Erweiterung eigener Raffineriekapazitäten weiter an. Er wurde vornehmlich durch Lieferungen aus den Ländern am Arabischen Golf gedeckt. Bisher war das die wichtigste Grundlage für den Einsatz großer Produktentanker bis zu 60 000 t dw und mehr, deren Zahl bereits erheblich vergrößert worden ist. Es wird sich erweisen müssen, ob die Pläne für den Bau neuer Raffinerien mit etwa 1,5 Mill. Barrel/Tag bzw. rund 70 Mill. t/Jahr (*Petroleum Economist* 1997c) von den asiatischen Ländern wie beabsichtigt realisiert werden oder ob es vorerst bei dem Importverkehr — wenn auch auf stagnierender oder reduzierter Grundlage — bleiben wird.

In den meisten anderen Größenklassen kann ebenfalls nicht damit gerechnet werden, daß der hohe Zugang neuer Produktentanker durch Abwrackungen ausgeglichen wird. Das verfügbare Angebot wird auch nicht durch die Nachfrage nach Transportleistungen ausgelastet werden. So setzte sich die Tendenz des Vorjahres in den ersten drei Monaten 1998 mit einem Rückgang der Charterabschlüsse um 10 vH gegenüber dem 1. Vierteljahr 1997 fort. Der Markt wird da-

her weiter unter anhaltendem Angebotsdruck stehen. Die Frachtraten in diesem Sektor der Tankfahrt werden in den Jahren 1998 und 1999 wie schon in den Vorjahren von Schwächen- denzen bestimmt sein.

c. Die Linienfahrt: Wandlungen in der Asienfahrt

Neubau noch auf Hochtouren

Die in der Linienfahrt angebotenen Kapazitäten werden weiter vergrößert. Die Größenzunahme wird andauern, ebenso die Tendenz zum Ersatz der bislang in den einzelnen Fahrtgebieten verkehrenden Schiffe durch größere Schiffe. Damit ist die Ausweitung von Netzwerken einschließlich „hub and spoke“-Verkehren verbunden. Vor allem in den obersten Größenklassen werden wieder zahlreiche neue Containerschiffe in Dienst gestellt; der Auftragsbestand in der Klasse „4 000 TEU und mehr“ betrug Ende 1997 rund 251 000 TEU. Es handelt sich durchweg um linieneigene Tonnage; in den nach unten anschließenden Größenklassen haben Trampcontainerschiffe einen hohen und noch steigenden Anteil (zur Zeit rund ein Drittel). Insgesamt waren Schiffe mit fast 660 000 TEU geordert.¹⁶⁶ Vom Gesamtbestand (Basis t dw) sollten 75 vH in 1998 und 24 vH in 1999 abgeliefert werden. Die Zuwachsrate lag (bezogen auf den Flottenbestand von Ende 1997) für 1998 bei 12,5 vH, für 1999 bei 4,0 vH. Es ist damit zu rechnen, daß ein (allerdings eher geringer) Teil davon durch Abwrackverkäufe alter Tonnage kompensiert werden wird. Dafür ist ein beschränkter Spielraum in Gestalt des Anteils von Schiffen von mehr als 25 Jahren Dienstzeit vorhanden.¹⁶⁷

Nachfrage weiter auf Expansionskurs

Das Ladungsaufkommen in der Linienschiffahrt wird bei anhaltend günstiger Konjunkturlage weiter expandieren können. Jedoch muß ebenso mit den üblichen regionalen Unterschieden wie mit spürbaren Einflüssen der Veränderungen in wichtigen Ländern Ostasiens, vor allem in Südkorea, gerechnet werden. Die Expansion des

Welthandels dürfte mit etwa 7 vH und damit voraussichtlich etwas geringer sein als 1997.

Auswirkungen der asiatischen Krise auf die Linienschiffahrt waren in den vergangenen Monaten bereits klar erkennbar. Sie dürften vorerst anhalten. Die Folge der Wechselkursänderungen ist der erwähnte Richtungs „wechsel“ im seewärtigen Außenhandel, der danach einsetzte. Bei Fortbestand der neuen Kursrelationen werden die vom Fernen Osten bzw. Südostasien nach Europa und Amerika ausgehenden Linienverkehre mit einer Zunahme des Ladungsaufkommens gegenüber den Vorjahren rechnen können. Ihr noch unbekanntes Ausmaß hängt eher von der Aufnahmefähigkeit der Käuferländer als von den asiatischen Exporteuren ab. Demgegenüber werden die von Europa bzw. den Vereinigten Staaten nach der fernöstlichen Region beförderten Ladungsmengen zurückgehen oder allenfalls stagnieren. Weniger spürbar dürften die Ausfuhren nach Asien allerdings dort betroffen sein, wo es um Güter geht, die als Inputs der Industrie benötigt werden. Dazu gehören z.B. Altpapier und andere recyclingfähige Altstoffe. Sie werden vor allem von den Vereinigten Staaten auch mit Linienschiffen befördert. Dennoch hat sich als ein Nebeneffekt dieser strukturellen Veränderungen ein gravierender Mangel an Leercontainern für den Export der asiatischen Länder ergeben.

Die Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums in der Region beeinträchtigt ferner den sehr intensiven intraregionalen Austausch zwischen den Ländern, die durch verschiedene Meeresteile getrennt und auf die Seeschiffahrt angewiesen sind. Der in den letzten Jahren fortlaufend gesteigerte Seehandel kann daher schrumpfen. Betroffen sind zwar in erster Linie asiatische Reedereien, aber auch die Reedereien mit Trampcontainerschiffen.¹⁶⁸

Wenn sich dieses — von einer Fortdauer der kontraktiven Einflüsse Asiens ausgehende — Szenarium als zumindest bis zum Jahr 2000 beständig erweist, wird der aufgrund des starken Containerschiffsneubaus ohnehin vorauszusehende Kapazitätsüberhang in der Linienfahrt von der Seite der Nachfrage noch verstärkt. Er wird von den Asienverkehren auf andere Fahrtgebiete übergreifen. Dies wird wesentlich da-

von abhängen, wieweit die Wirkung, die von der Umschichtung im Außenhandel der asiatischen Länder ausgeht, von den Reedereien aufgefangen werden kann, ohne daß sich die Ertragslage verschlechtert und ein Einsatz der Schiffe in anderen Fahrtgebieten aussichtsreicher erscheinen muß. Allerdings ist fraglich, ob sich für die im Asienverkehr eingesetzten überdurchschnittlich großen Schiffe eine alternative Einsatzmöglichkeit überhaupt finden läßt. Gegebenenfalls könnte der Wettbewerbsdruck auf die Raten in solchen „Ersatz“-Fahrtgebieten so stark werden, daß der angestrebte Ausgleichseffekt nicht erreicht werden kann. Vielmehr könnte sich die Ertragslage auch bei den dort ständig verkehrenden Reedereien als Folge einer Überreaktion nachhaltig verschlechtern.

Außerhalb der Asienrouten dürfte sich das Ladungsaufkommen in einigen wichtigen Fahrtgebieten unter den angenommenen konjunkturrellen Bedingungen wahrscheinlich wie folgt entwickeln:

Europa-Nordamerika: Die leicht gegenläufigen Wachstumsraten in den beteiligten Regionen sprechen für eine etwas langsamere Zunahme im westgehenden Verkehr bei gleichzeitiger Beschleunigung im ostgehenden; sollte der Dollar-Kurs noch einmal deutlich anziehen, könnten diese Effekte jedoch ausgeglichen werden, die zur Zeit durch den leicht abgeschwächten Kurs eher gestützt werden.

Europa-Lateinamerika: Bei erneuter Zunahme der Wachstumsraten in den Ländern Lateinamerikas bestehen gute Aussichten für ein in beiden Verkehrsrichtungen höheres Ladungsaufkommen, zumindest soweit es sich um südamerikanische Exporte handelt, die nicht im Wettbewerb mit einer expandierenden Inlandsnachfrage stehen. Sollten die in Brasilien aufgrund der asiatischen Probleme ergriffenen Importrestriktionen aufgehoben werden, könnte dies den südgehenden Verkehr beleben.

Europa-Afrika: In diesem Fahrtgebiet sind die Aussichten eher gedämpft, weil mit einer wirtschaftlichen Belebung vor allem in Südafrika derzeit kaum zu rechnen ist.

Auch hier ist der Vorbehalt erforderlich, daß die relevanten volkswirtschaftlichen Wachs-

tumsraten nicht durch asiatische Einflüsse spürbar gedämpft werden.

Strukturanpassung bei den Linienfrachttarifen

Die Entwicklung der Linienraten hängt teilweise davon ab, daß die Veränderungen im Außenhandel der asiatischen Krisenländer in den meisten betroffenen Fahrtgebieten die Balance der Richtungsverkehre verschlechtern. Da sich *ceteris paribus* auch eine Verschlechterung der Einnahmen-Kosten-Situation ergibt, werden die Reedereien danach streben, die Frachttarife auf den ladungsstärkeren Teilen der Rundreise anzuheben, sie in der Gegenrichtung aber entweder stabil zu halten oder sogar zu senken, um mehr Ladung zu gewinnen.¹⁶⁹ Die Ratenbildung wird dementsprechend tendenziell in Richtung auf das Muster der Verkehre mit jeweils einer Ballastreise (z.B. Tankfahrt) verschoben. Ein solche Reaktion auf die veränderten richtungsbezogenen Einnahmen in der Asienfahrt, deren Ziel die Kompensation von Einnahmenausfällen und eine Stabilisierung der Gesamteinnahmen ist, muß insbesondere dann als wirtschaftlich gerechtfertigt angesehen werden, wenn die Ursachen lange andauern. Die Verlader bzw. Empfänger werden damit um so eher leben können, als ihre fob-Preise stark gesunken sind.

In anderen Fahrtgebieten wurden für 1998 neue Ratenanhebungen angekündigt, wobei jedoch nicht eindeutig feststellbar ist, ob es sich um eine Anhebung des gesamten Tarifniveaus oder um eine Erhöhung einzelner Raten handelt. Offen bleibt außerdem, ob die geplanten Erhöhungen dauerhaft realisiert werden können. Dafür wird eine erhebliche Rolle spielen, daß der Wettbewerb sich durch die aktuelle und die schon früher realisierte Kapazitätszunahme weiter verschärft.

Allgemein wird infolge der weiteren starken Vergrößerung der angebotenen Kapazitäten nicht nur der Druck auf die Raten weiterbestehen, sondern auch der Verdrängungswettbewerb zwischen den Schiffen unterschiedlicher Größen innerhalb der einzelnen Fahrtgebiete neue Impulse erhalten. Solche Effekte wären besonders wahrscheinlich, wenn in der Asienfahrt Tonnage freigesetzt würde, die dann in

andere Fahrtgebiete drängt. Die Linienreedereien dürften weitere Reorganisationsmaßnahmen ergreifen, um ihre Märkte zu stabilisieren. Vorerst hat die Krise in Asien bei den dort verkehrenden Linien allerdings nach den vorliegenden Nachrichten zu spürbaren Einbußen auf der Ertragsseite geführt.¹⁷⁰

d. Die Containertrampfahrt: Die Wende ist noch nicht in Sicht

Die Ereignisse in Asien wirken sich gerade auch auf die Containertrampfahrt aus. Einerseits hat der „slowdown“ des Containerverkehrs von Europa bzw. Nordamerika nach Asien einen geringeren Charterbedarf und eine abwartende Haltung der ohnehin mit eigenen Neubauten belasteten Linienreedereien zur Folge. Zum anderen wird der innerasiatische Handel gebremst, der zahlreiche kleinere und mittlere Containerschiffe beschäftigt und dessen schnelle Expansion bislang Beschäftigungschancen für einen Teil der Neubauten schuf.

Das verfügbare Angebot von Containertrampschiffen wird bis zum Ende des Jahrzehnts weiter kräftig zunehmen. In den dafür besonders in Betracht kommenden Größenklassen von etwa 1 000–3 000 TEU liegt der Auftragsbestand derzeit bei etwa 18 vH. In den ersten Monaten 1998 wurden (zwar nur) Neubauten mit 15 000 TEU abgeliefert, das waren 0,8 vH der Ende 1997 vorhandenen Flotte. Angesichts der starken Bautätigkeit wird der Zustrom aber nach wie vor beträchtlich sein und erneut deutlich über dem Nachfragezuwachs liegen (Tabelle 28).

Die Marktschwäche wird vorerst andauern. Dafür sprechen außer der Zunahme der auf den Chartermärkten verfügbaren Kapazität auch die sehr hohen Zuwachsraten der linieneigenen Großschiffstonnage, die den Bedarf an Containerschiffen sehr wahrscheinlich beschränken werden. Das Ratenniveau wird sich deshalb voraussichtlich kaum erholen können, eher noch weiter absinken. Im ersten Quartal 1998 war bereits ein weiterer, wenn auch abflachender Rückgang zu beobachten. Mit einer Festigung des Marktes ist daher frühestens im Jahr 1999 zu rechnen. Die Neubauaufträge für Containerschiffe gehen

Tabelle 28 – Schiffbaudaten für das 1. Vierteljahr 1998 (Mill. t dw)

	Ablieferungen	Neue Aufträge	Auftragsbestand ^a	Liefertermine ^b	
				1998	1999
Alle Schiffe ^c	9,740	7,712	76,833	30,539	33,928
Rohöltanker	2,340	1,380	29,627	9,486	13,680
Produktentanker	0,219	1,274	7,129	2,104	3,235
Chemikalentanker	0,535	0,314	3,809	1,685	1,850
Bulkcarrier ^d	3,819	3,127	20,364	8,693	9,479
General Cargo	0,390	0,364	3,205	2,159	0,910
Container	2,076	0,704	7,883	4,952	2,385
Container ^e	0,152	0,039	0,546	.	.

^aEnde März 1998. — ^bWeiterne Termine in den folgenden Jahren. — ^cNur frachtragende Schiffe. — ^dEinschließlich Selbstentlader und Sonstige Bulkcarrier. — ^eStellplatzkapazität, Mill. TEU.

Quelle: Zusammengestellt aus Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.).

zwar stark zurück. Die im Vorjahr oft geäußerte Erwartung, bereits im Jahr 1999 werde das Gleichgewicht auf diesem Teilmarkt wiederhergestellt sein, dürfte aber nicht realistisch sein. Zum einen wird die Ausführung der umfangreichen vorhandenen Orders das Angebot zunächst noch weiter vergrößern. Zum anderen ist zu fragen, wie zutreffend die Annahme ist, die Nachfrage nach solchen Schiffen werde weiter mit einer konstanten jährlichen Zuwachsrate von mindestens 7–8 vH steigen.

Probleme können sich besonders dann ergeben, wenn sich die Nachfrage nach Charterschiffen für den Einsatz im intra-asiatischen Verkehr weiter abschwächt. Hier sind die Containerschiffe im Größenintervall von 1 000–2 000 TEU am meisten betroffen (vor allem diejenigen bis zu etwa 1 600 TEU). Sollten sich die Einbrüche in den asiatischen Ländern in diesen Verkehren anhaltend spürbar auswirken, ist ein Hinauszögern des Termins, an dem ein Gleichgewicht auf den Chartermärkten erreicht werden kann, nicht unwahrscheinlich.

Auf lange Sicht wird sich allerdings — besonders wenn zugleich mehr Schiffe wegen ihres zunehmenden Alters aus der Fahrt gezogen werden müssen — wieder eine freundlichere Perspektive eröffnen können. Soweit die Nachfrage nach Stellplätzen auf dem Welthandelswachstum beruht, wird sie langfristig voraussichtlich weiter expansiv sein. Auch dabei muß aber berücksichtigt werden, daß die Krise in Asien wahrscheinlich nachhaltige Wand-

lungsprozesse auslöst. Es hat vorerst den Anschein, daß frühere optimistische Prognosen über den Containerverkehr mit Asien innerhalb der verwendeten längeren Zeithorizonte nicht erreicht werden. Ohnehin dürften sich die Zuwachsraten der Tonnagenachfrage auf den Trampcontainermärkten normalisieren, d.h. gegenüber den Jahren 1994–1996 abschwächen, soweit sie die erwähnten organisatorisch-technischen Ursachen im Bereich der Linienschifffahrt hat. Noch nicht recht abschätzbar sind dabei die langfristigen Auswirkungen der verstärkten Bildung von Großgruppen bei den Linienbetreibern.

e. Kühlschifffahrt: „El Niño“ verdirtbt die Erwartungen

In der Kühlschifffahrt blieb der Auftakt des Jahres 1998 (ebenfalls) deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die Saison 1998 ist unter dem Gesichtspunkt von Raten und Erträgen für die Reeder sehr unbefriedigend verlaufen. Sie stand unter dem ungünstigen Einfluß, den „El Niño“ auf die Fruchternten hatte. Daher erreichten die Raten bei weitem nicht das Vorjahresniveau.¹⁷¹ Auch die in Kürze beginnende „off-season“ wird voraussichtlich von diesen anomalen Bedingungen geprägt sein. Vor allem die Bananenernten in Ecuador, die einen wichtigen Teil der saisonunabhängigen Auslastung liefern, werden weiter betroffen sein, so daß weniger Exportladung zur Verfügung stehen wird (Ex-

portrückgang im 1. Quartal 1998 fast 5 vH). Die noch im Vorjahr für den Rest des Jahrzehnts erwartete jährliche Zunahme der Kühlladung um mindestens 3 vH (Cool Carriers AB 1997: 14) dürfte nicht mehr erreichbar sein.

Für die Zeit nach dem Abschluß der Saison 1998 ist zunächst bis etwa zum Jahresende nicht damit zu rechnen, daß sich die Marktlage — ohnehin nur relativ — verbessert. Wahrscheinlich wird mehr Kühltonnage als üblich in der „off-season“ aufgelegt werden müssen. Darüber hinaus ist zu erwarten, daß der wieder beschleunigte Neubau die bereits sichtbaren Probleme noch verstärken wird.¹⁷² Eine neue Erholung setzt voraus, daß die Nachfrageseite sich stabilisiert, daß aber auch ein Teil der alten Külschiffe endgültig aus dem Markt genommen wird. Ein Potential dafür ist durchaus vorhanden, da Anfang 1998 ein Sechstel der Gesamtkapazität mehr als 25 Jahre, weitere 11,5 vH zwischen 20 und 25 Jahren alt waren (*ISL* 1998: 37 [Table 1.1.6]). Damit ließe sich der Stabilisierungsprozeß der ersten Hälfte der neunziger Jahre wiederholen, als ebenfalls rasch wesentlich mehr Schiffe verschrottet wurden. Auslöser für einen neuen Abwrackzyklus könnte die zunehmende Diskrepanz zwischen den Raten für neue und für alte Tonnage sein. Die Probleme, diese technisch veralteten Schiffe noch im Markt unterzubringen, nehmen ebenfalls zu.

Auf längere Sicht wird mit einer beschleunigten Ausweitung des Kühlungsaufkommens gerechnet, so daß die Nachfrage nach Transportkapazität wieder expandieren könnte. Dies dürfte jedoch erst nach dem Jahr 2000 sein (*Lloyd's List Magazine Focus* 1998). Auch dann wird aber das durch den hohen Zugang von Containerschiffen mit einer teilweise erheblichen Kühlkapazität veränderte Verhältnis zwischen diesen und den Vollkülschiffen noch justiert werden müssen. Vermutlich bleibt es zunächst bei einem weiter verschärften Wettbewerb mit deutlichem Druck auf die Raten. Eine Bremse wird es (nur) dort geben, wo Containerschiffe keine andere Ladung finden, die zur Auslastung erforderlich ist, da die Kühlcontainer nur einen meistens relativ geringen Anteil an der Gesamtladefähigkeit des Schiffes haben

und Külladung gewöhnlich nur in einer Transportrichtung vorhanden ist.

3. Trotz Asien: das schnelle Angebotswachstum bleibt ausschlaggebend

Die Aussichten für 1998 und darüber hinaus sind erheblich getrübt. Die Ursachen sind zweifach: der Einfluß der Asien-Krise auf die Nachfrage nach Transportleistungen einerseits und der anhaltende Zugang von Schiffsneubauten andererseits. Die Analyse hat deutlich gemacht, daß die Auftragsvergabe zum Bau neuer Schiffe, die immer wieder als Reaktion auf selbst nur leichte und nicht lange anhaltende Ratensteigerungen einsetzt, häufig die Ursache neuer Schwierigkeiten ist. Rechnerisch kommt einem Ausgleich durch Steigerung des Abwrackens vor allem älterer Schiffe eine wichtige Funktion für den Ausgleich von Angebot und Nachfrage auf den Märkten zu. Es zeigt sich aber, daß die handelnden Personen nicht die gleichen sind und ihre Interessen auseinanderfallen. Der Auftraggeber eines Schiffsneubaus darf deshalb nicht erwarten, es werde automatisch zu einem ausreichenden Anstieg der Verschrottung kommen. Und überdies sollte bei der Entscheidung über Abwracken oder Weiterverwendung eines älteren Schifffes ebenso wie beim Entschluß zu einem Neubau die Wirtschaftlichkeit den Ausschlag geben. Auch die oft favorisierte zwangsweise Ausmusterung älterer Schiffe aus umweltpolitischen Gründen ist nicht als eine effiziente Lösung anzusehen.

Die Prognose hat gezeigt, daß aus verschiedenen Ursachen eine Nachfrageabschwächung im Seeverkehr wahrscheinlich ist, die sich bis in das Jahr 1999 erstrecken dürfte. Auch wenn sich Asien rascher als erwartet von der Krise erholen sollte und die Nachfrage nicht so stark wie befürchtet gedämpft wird, bleiben auf verschiedenen Märkten nachteilige Einflüsse der Beschleunigung des Schiffsneubaus, die bereits eingetreten war oder deren Ergebnisse erst zu erwarten sind. So wird 1998 im weiteren Verlauf mit großer Wahrscheinlichkeit kein Jahr schöner Erinnerungen für die Reeder sein.

Endnoten

- ¹ Nach Berechnungen der UNCTAD (*Svensk Sjöfarts Tidning* 1997c) lag die Gesamtmenge der 1997 beförderten Ladung bei rund 5 Mrd. t (Anstieg um 3,8 vH); die wichtigsten Massengüter nahmen um 5,2 vH zu, darunter Eisenerz um 3,5 vH, Kohle nach Europa um 4 vH, nach Asien um 1,5 vH, Getreide um 1 vH und Mineralöl um etwa 2,5 vH; die Zuwachsrate im Containerverkehr wurde auf 6 vH veranschlagt.
- ² Eine solche Anpassung ist allerdings nicht zwangsläufig; sie hängt von der Dringlichkeit der Nachfrage, der Währungs-zugehörigkeit der Verlader, der Stärke des Wettbewerbs zwischen den Reedereien sowie deren währungsmäßigen Kostenstrukturen ab. Beispielsweise ist mit einem Ratenfall bei einem Anstieg des Dollarkurses kaum zu rechnen, wenn die Verlader dem Dollargebiet angehören, die Reedereien einen hohen Dollarkostenanteil haben und kein wettbewerbsbedingter Anlaß besteht, auf einen Teil der „Währungsgewinne“ zu verzichten und damit die vor dem Anstieg des Kurses gegebene Dollarrate zu unterbieten.
- ³ Zu den Schwellenländern zählen Südkorea, Hongkong, Singapur, Taiwan, Thailand, Indonesien, Malaysia und Philippinen.
- ⁴ Die Angaben wurden errechnet aus OECD (1997: 3, 7 ff., 141 ff.).
- ⁵ Als Ursachen der Krise werden vor allem eine rasch zunehmende kurzfristige Auslandsverschuldung, die zur Finanzierung umfangreicher Investitionsprojekte verwendet wurden, Schaffung von Überkapazitäten und nicht erfüllte Renditeerwartungen mit nachfolgenden Vertrauensverlusten genannt. Vgl. dazu ausführlicher IfW (1998: 11–17, zu den Ursachen besonders 11 und 14).
- ⁶ Die Sowjetunion stellte zwar ebenfalls einen weltwirtschaftlichen Industriekern dar. Er kann hier jedoch außer acht gelassen werden, weil seine seewärtigen Austauschbeziehungen vergleichsweise gering waren (und auch für die Nachfolgeländer gegenwärtig noch sind). So wurden 1988 in allen sowjetischen Seehäfen insgesamt 408 Mill. t Ladung umgeschlagen (Larin 1989: 22). Der Anteil aller sozialistischen Länder am Weltseeverkehr betrug z.B. im Jahr 1989 nur 6,2 vH (geladene Güter) bzw. 6,5 vH (gelöschte Güter); daran waren die europäischen Länder mit jeweils rund 4,5 vH beteiligt; der Rest entfiel auf die asiatischen Länder dieser Gruppe (UNCTAD 1991: 4 [Table 3]).
- ⁷ Die Angaben wurden errechnet aus Fearnleys (1997: verschiedene Tabellen).
- ⁸ Den Angaben liegen Daten von Fearnleys, Oslo, zugrunde (*Review* und *World Bulk Fleet*), für Containerschiffe von Lloyd's Register of Shipping. Wie üblich sind die von Lloyd's Register of Shipping veröffentlichten Zahlen zur Gesamtflotte nicht unerheblich höher, weil sie auch Schiffe unter 1 000 BRZ sowie solche, die nicht eigentlichen Handelszwecken dienen, enthalten. Danach belief sich die Gesamttonnage Ende 1997 auf 743 Mill. t dw. Für die einzelnen oben genannten Schiffstypen gibt es außerdem Abgrenzungsschiede zwischen den verschiedenen statistischen Quellen mit teilweise beträchtlichen Auswirkungen.
- ⁹ Von 35 Neubauten dieser Größe lagen 15 über 5 000 TEU; diese und auch ein Teil der übrigen können den Panamakanal nicht mehr passieren („Post-Panamax“). Insgesamt dürften bereits etwa 80 Schiffe mit mehr als 4 000 TEU in Fahrt sein. Darüber hinaus ermittelte *Containerisation International Yearbook* auch die Ladekapazität anderer containergeeigneter Schiffe. Für den 1. November 1997 wurden für die Vollcontainerschiffe 3,563 Mill. TEU angegeben, unter Einschluß auch der Ro/Ro-Containerschiffe, reiner Ro/Ro-Schiffe, Semicontainer/Breakbulkschiffe, ConBulkcarrier und anderer Typen insgesamt 5,266 Mill. TEU. Die Anteile dieser verschiedenen Typen werden voraussichtlich in den kommenden Jahren weiter zurückgehen (Fossey 1998: 6–7).
- ¹⁰ Die Ladefähigkeit eines Containerschiffes wird in Stellplätzen — gewöhnlich für 20-Fuß-Container — angegeben. Dabei ist zwischen der nominalen (oder geometrischen) und der real nutzbaren Stellplatzzahl zu unterscheiden. Letztere berücksichtigt die Stabilitätserfordernisse des Schiffes unter Beachtung der Containergewichte. Eine davon abgeleitete Kapazitätsangabe bezieht sich auf eine homogene Beladung des Schiffes mit Containern, die ein durchschnittliches Gewicht von 14 t/TEU haben.
- ¹¹ Zu diesen Schiffstypen gehören z.B. Flüssigkeitstanker, Kombinierte Schiffe, Kühlcontainer, Fracht-/Fahrgast- sowie reine Fahrgastschiffe. Für weitere Einzelheiten vgl. z.B. Lloyd's Register of Shipping (1997b).
- ¹² Unter den Abwrackverkäufen nahmen Bulkcarrier mit 7,332 Mill. t dw die erste Stelle ein; sie verringerten sich jedoch gegenüber 1996 um 28 vH. Noch stärker ging die Tonnage der verschrotteten Tanker zurück (um 53 vH auf 3,729 Mill. t dw). Zunahmen gab es bei „general cargo“-Schiffen, die um 38 vH auf 3,436 Mill. t dw stiegen, sowie bei Containerschiffen (um 5 vH auf 0,426 Mill. t dw). Vgl. dazu ISL (1998: 46 [Table 1.3.1]).
- ¹³ In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, daß eine einfache Beziehung zwischen Alter und Zustand eines Bulkcarriers nicht hergestellt werden kann. Entgegen der verbreiteten Annahme, daß sich der Zustand solcher Schiffe erst mit höherem Alter — über etwa 20 Jahre — rasch bis hin zu einem echten Sicherheitsrisiko verschlechtere, haben vor allem die von den (fernöstlichen) Werften seit längerer Zeit angewendeten Entwurfs- und Baumethoden dazu beigetragen, daß Schiffe neuerer Baujahre etwa ab 1980 erheblich stärker beansprucht und abgenutzt werden als ältere. Wesentliche Faktoren sind dabei die Auslegung der Schiffe für eine Lebensdauer von nur etwa 12 Jahren, ferner die ausgedehnte Verwendung von hochfestem Stahl, der sich als starker korrosionsanfällig erwiesen hat. Hier zeichnen sich Änderungen ab, die durch die neuen Sicherheitsvorschriften ausgelöst werden können (Tinsley 1997b).

- 14 Betroffen waren 50 „general cargo“-Schiffe mit 0,220 Mill. BRZ (einschließlich Kühl- und Containerschiffe) sowie elf Tanker mit 0,167 Mill. BRZ und 4 Bulkcarrier mit 0,100 Mill. BRZ (*Lloyd's List* (Ifd. Jgg.) Casualty Returns).
- 15 So z.B. die „Supply and Demand Data“, die monatlich von *Lloyd's Shipping Economist* veröffentlicht werden. Die eigentliche Aufliegertonnage nahm 1997 um rund 50 vH zu, machte aber mit 4,575 Mill. t dw nur etwa 0,6 vH der Gesamtflotte aus. Der Anstieg beschränkte sich auf die Tankfahrt (um 112 vH auf 3,417 Mill. t dw) und konzentrierte sich auf die beiden letzten Monate des Jahres. Die aus der Fahrt gezogene Trockenladungstonnage fiel im Jahresverlauf fortlaufend um nahezu ein Fünftel auf nur noch 1,158 Mill. t dw. Bis zum Oktober 1997 stieg die Aufliegerflotte insgesamt um weniger als 3 vH (ISL 1998: 42 [Table 1.2.1]).
- 16 Werden die von *The Drewry Monthly* angegebenen Zahlen für „idle ships“ zugrunde gelegt, so stand z.B. Mitte 1997 den aufliegenden Bulkcarriern (1,35 Mill. t dw) eine höhere Tonnage solcher Schiffe (3,35 Mill. t dw) gegenüber; bei den Tankern waren es 17,6 gegenüber 1,9 Mill. t dw.
- 17 Wesentlich höher sind die Angaben von *Fairplay* über den Auftragsbestand, der sich danach Ende 1997 auf 2 115 Schiffe mit 92,269 Mill. t dw belief (*Fairplay Newbuildings* 1997a). Dabei ist allerdings fraglich, ob es sich nur um Festaufträge oder auch um „pending projects“ handelt.
- 18 Das traf ganz besonders auf den Zeitraum von etwa 1895–1914 zu. Beispiele für die außerordentliche Steigerung des Fahrgastschiffbaus sind D. „Kaiser Wilhelm der Große“ (14 349 BRT, Baujahr 1897) und TS „Imperator“ (52 117 BRT, Baujahr 1913); dabei wurde die Passagierzahl bis auf 4 600 Personen gesteigert. Die Größe konventioneller Frachtschiffe ist zwar relativ engen ladungstechnisch bedingten Grenzen unterworfen. Dennoch nahm sie ebenfalls bereits vor 1914 teilweise stark zu, beispielsweise in der sehr langen Relation Europa–Australien, wo Hafenliegezeiten eine relativ geringere Bedeutung haben. Dort erreichten reine Frachtdampfer bereits etwa 12 000 t dw, so z.B. der D. „Australia“ der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, die ihren Australien-Dienst 1889 mit Schiffen von etwa 3 500 t dw begonnen hatte (Harms 1933).
- 19 In der letzten Zeit ist vor allem die Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL) mit Untersuchungen über die technischen Probleme der Größtschiffe hervorgetreten. Dies hat sich in der Fachliteratur entsprechend niedergeschlagen. Vgl. z.B. Müller und Wittenberg (1997: 15–33), DVZ (1997a), C.I. (1997h), *Fairplay* (1997d), Tinsley (1997a). Zu Berechnungen für ein Größtcontainerschiff von 15 000 TEU vgl. McLellan (1997). Größtes Containerschiff ist z.Zt. das dänische MS „Sovereign Maersk“ (104 886 t dw), dessen Stellplatzzahl auf 7 000–8 736 TEU geschätzt worden ist. Das Schiff ist eine verlängerte Version des vorangegangenen Typs „Regina Maersk“ von etwa 6 400 TEU (zugegebener Kapazität (*Nordsee-Zeitung* 1997)).
- 20 Zu Kostensenkungspotentialen und Einsatzvoraussetzungen der Großcontainerschiffe vgl. z.B. *Lloyd's Shipping Economist* (1997e; dort Details zu den neuen Einsatz- und Routenstrukturen; 1996) und Wörlein (1995).
- 21 Die Unvollkommenheit des Preissystems ist darin zu sehen, daß es für einen Teil der erbrachten Leistungen Preise entweder nicht gibt oder die Preise den Ressourcenverzehr nicht richtig widerspiegeln. Das trifft besonders auf die öffentlichen Aufwendungen für Infrastrukturbauten, aber auch auf fehlende abnutzungs- oder knappheitsgerechte Anlastung der Aufwendungen namentlich im Straßenverkehr zu (wenn eine Pauschalbesteuerung als Wegekostenentgelt angesehen wird).
- 22 Auf diesem Teilmkt werden ausschließlich Zeitcharterverträge, jedoch keine Beförderungsverträge nach Art der Reisecharter abgeschlossen. Da die Schiffe nur Container transportieren und zudem vorwiegend in regelmäßige Liniendienste eingestellt werden, handelt es sich nach der Betriebsform nicht eigentlich um echte „Trampmärkte“. Die Bezeichnung wird hier jedoch der Einfachheit halber verwendet.
- 23 So der Verfasser in mehreren Vorträgen im Sommer 1996; vgl. auch seine Jahresanalyse zum Weltseeverkehr (Böhme 1997a) sowie seinen Beitrag „Finanzieren Anleger zu viele Schiffe?“ (Böhme 1997b).
- 24 Vgl. hierzu *JMM* (1997b). Der Anteil der für den Chartermarkt bestimmten Schiffe ist in den unteren Größenklassen am größten. Er fällt mit zunehmender Größe ab, lag aber 1997 in der Klasse 3 500/3 999 TEU noch bei einem guten Viertel. Nach Ablieferung der im Bau befindlichen Schiffe dieser Größe wird er auf über 37 vH steigen; etwa die Hälfte der zu erwartenden Gesamtladefähigkeit der Flotte dürfte dann in die Kategorie der Chartertonnage gehören.
- 25 Für Beispiele solcher Unterbeschäftigung vgl. auch *Lloyd's Shipping Economist* (1997b). Genannt werden beispielsweise Wartezeiten zwischen Charterabschlüssen, lange Positionierungsreisen zwischen Rück- und neuem Anlieferungshafen auf eigene Kosten, aber auch nachträgliche Herabsetzung der Raten bei bereits früher geschlossenen Charterverträgen sowie fehlende Beschäftigung für „non-cellular ships“, ConBulk oder andere in der Containerfahrt weniger produktive Schiffe.
- 26 Das ist bei einer nicht unbeträchtlichen Zahl der von deutschen Eigengesellschaften in Auftrag gegebenen und 1997 abgelieferten Containerschiffe der Fall. Bei solchen Abschlüssen dürfte die der Auftragsvergabe zugrunde gelegte Wirtschaftlichkeitsrechnung zumindest in den Anfangsjahren mehr oder minder spürbar verfehlt werden. Unsicherheit kann sich z.B. ergeben, wenn der „Charterer“ nicht ausreichend solvent ist; fraglich ist auch der Wert von Chartergarantien seitens der Bauwerften. Als anfällig sind ferner Projekte anzusehen, bei denen vergleichsweise sehr hohe Anschaffungspreise zugrunde gelegt wurden. Vgl. dazu DVZ (1997b). Weitere Kritikpunkte und Schwachstellen der bisherigen Finanzierungen nennt Kortüm (1998).

- 27 Die Analyse stützt sich vorwiegend auf die monatlichen *Containership Fixtures* von Mentz, Decker & Co., Hamburg. Von den 878 Abschlüssen, für die Details einschließlich der Charterraten bekannt waren, betrafen 99 Rundreisen und 779 Zeitcharts verschiedener Laufdauer (einschließlich mehrerer Bare-boat-Charters).
- 28 Die Zahl der sogenannten privaten, d.h. nicht in Einzelheiten bekanntgegebenen, Charterabschlüsse verändert sich oft mit der jeweiligen Marktlage; so können sowohl Reeder als auch Verlader/Charterer daran interessiert sein, Wettbewerbern die Kenntnis der jeweils vereinbarten Rate vorzuenthalten. Angesichts des Ratenfalls hat sich der Anteil solcher Abschlüsse am Charternvolumen auch 1997 vergrößert. Insgesamt wurden 160 Verträge aller Art mit einer Gesamtkapazität von 195 000 TEU ermittelt. Darunter waren zahlreiche sehr große Schiffe, die für teilweise lange Laufzeiten gechartert wurden.
- 29 Hier wurden ebenfalls mit der Tonnage der einzelnen Schiffe gewichtete Ratendurchschnitte verwendet (vgl. dazu oben, Fußnote 35). Fälle, in denen die Sätze für — möglicherweise bereits länger — laufende Verträge nachverhandelt werden, sind eher nur vereinzelt bekannt und lassen sich nicht systematisch berücksichtigen.
- 30 Es ist zweckmäßig, von „operators“ zu sprechen, weil zahlreiche Containerliniendienste ausschließlich oder weit überwiegend mit Chartertonnage betrieben werden. Dagegen wurde in der konventionellen Linienfahrt weitestgehend Eigen-tonnage der Reedereien eingesetzt. Fremde Schiffe wurden meistens nur zur Abdeckung saisonaler oder konjunktureller Nachfragespitzen gechartert. Eine weitere Eigenart des Containertrampmarktes ist darin begründet, daß sich die Schiffe wenig für den Einsatz auf anderen Teilmärkten eignen. Sie können daher nur sehr begrenzt alternative Beschäftigung finden, wenn es erforderlich wird, einem Ratenfall auszuweichen.
- 31 Solche Dienste erfordern häufig „ruckartig“ jeweils mehrere Schiffe zur gleichen Zeit, danach jedoch bis zu einer Erweiterung des Dienstes keine zusätzlichen. Ähnliche Auswirkungen kann die Entscheidung der Linien haben, neue Eigentonnage zu bauen, durch die bisher gecharterte Schiffe überflüssig werden.
- 32 Vgl. hierzu vor allem zahlreiche Beiträge aus den Reedereien bzw. Finanzierungsgesellschaften, so etwa Ebel (1997) und Offen (1997). Zu Details siehe auch die in *Hansa* veröffentlichten laufenden Analysen von Dobert (1997) zu Schiffsbeteiligungsprospekt.
- 33 So werden Erwartungen für die (Tramp-)Containerfahrt häufig auf die bislang regelmäßig hohen Zuwachsralten des Containerumschlags in den Seehäfen gestützt. Diese werden jedoch zu einem nicht unwesentlichen Teil dadurch mitbestimmt, daß Direktverkehre durch gebrochene (main line/feeder-)Verkehre über „hub ports“ — d.h. einen Mehrfachumschlag des gleichen Containers — abgelöst werden. Derzeit dürfte das Verhältnis zwischen Hafenumschlag und Zahl der zu befördernden Container (Basis TEU) bei etwa 3,5 : 1 liegen. Strukturelle Einflüsse dieser Art können Veränderungen signalisieren, ohne daß der eigentliche Seetransport zwischen Urviersand- und letztem Löschhafen sich verändert. Es besteht Grund zur Annahme, daß die erwähnte hohe Umschlagszunahme deutlich über der Transportzunahme liegt. Der Bedarf an „slot“-Kapazität kann dementsprechend überschätzt werden. Er muß zumindest nach Schiffsgrößen differenziert werden, wobei für die „main line“-Schiffe auch die kombinierten Effekte der Geschwindigkeitssteigerung, der Verkürzung der Reisedistanzen zwischen den „hub ports“ und der Verkürzung der Hafenliegezeiten (= Rundreisedauer) berücksichtigt werden müssen. Das vergrößert bei den ohnehin außerordentlich starken nominalen Kapazitätszuwachsen in diesen Größenklassen die Periodenkapazität der Schiffe (TEU/Jahr oder TEU-Meilen/Jahr) noch beträchtlich.
- 34 Die Abschlußdaten beziehen sich nahezu vollständig auf Bulkcarrier; die Größen von mehr als 50 000 t dw dominieren zahlenmäßig weitaus. Mehrdeckschiffe sind in nur sehr geringer Zahl vertreten, obwohl noch eine erhebliche Zahl dieser Schiffe im Einsatz ist. Für kleinere Schiffe bis zu etwa 10 000 t dw (diese Größe entspricht etwa dem Standard-Trampschiff der fünfziger Jahre!) fehlen Daten fast ganz. Für die Analysen in diesem und dem folgenden Kapitel VI (Tankschiffahrt) wurden außer den in den Tabellen und einzelnen Fußnoten besonders angegebenen Quellen verschiedene Marktberichte ausgewertet, darunter vor allem die wöchentlichen Veröffentlichungen in *Fairplay*, Coulsdon, *Seatrade Week Newsfront*, Hongkong, und (täglich) in *Lloyd's List*.
- 35 Zu diesen Gütern gehören u.a. Bauxit und Alumina, Zucker, Eisen und Stahl, Zement und Forstprodukte. Soweit die Verschiffer nicht eine andere Vertragsgrundlage bevorzugen (z.B. weil ein regelmäßiger und umfangreicher Ladungsfluß dies ermöglicht), ist zu vermuten, daß die wirkliche Abschlußtätigkeit nicht mehr in früherem Umfang statistisch erfaßt werden kann.
- 36 Das Problem ist allerdings nicht neu. Bereits die früheren Seefrachtenindices waren von wenigen Massengütern bestimmt, die zugleich einen sehr hohen Anteil am gesamten Ladungsaufkommen der Trampschiffahrt hatten. Beim britischen Index von 1953, der nur sechs Güterarten umfaßte, hatte die Sammelkategorie „Sonstiges“ ein Gewicht von lediglich 6 vH neben (in dieser Reihenfolge) Getreide, Kohle, Holz, Erz und Zucker (Fisser 1959: 102 ff., bes. 106; Schondorf 1953).
- 37 Der Index wird von *Lloyd's Shipping Economist*, London, veröffentlicht. Strenggenommen handelt es sich hier meistens nicht um Indices mit einem festen Mengengerüst, sondern um Zeitcharter-Meßziffern auf der Basis gewichteter Ratendurchschnitte für alle jeweils neu gecharterten Schiffe. Immerhin können damit die Eigenarten unterschiedlicher Reiserouten, wie sie die Einzelreiseabschlüsse kennzeichnen und beeinflussen (sofern sie nicht durch echte Indizierung ausgeschlossen sind), weitgehend vermieden werden. Dagegen ist der Baltic Freight Index ein echter Index, der aus sieben Routen sowie vier Zeitcharterkategorien besteht, die nach Ladungsart und Schiffsgöße definiert und mit einem vorgegebenen Anteil am Gesamtvolume gewichtet sind. Nachteil kann dabei sein, daß für eine Route keine Abschlüsse vorliegen oder die fixierte Schiffsgöße nicht oder nur in geringer Zahl vorkommt.

- 38 In die Ergebnisse gehen überdies zwangsläufig zahlreiche Kostenfaktoren ein, die nicht unmittelbar mit dem Seetransport in Verbindung stehen. Das ist besonders dann der Fall, wenn der Chartervertrag nicht „free in and out terms“ für Laden und Löschen vorsieht, diese von Hafen zu Hafen unterschiedlichen Kosten also vom Schiff zu tragen sind. Ähnlich wirken sich Kostenunterschiede aus, die durch stark differierende Hafenliegezeiten bedingt sind (z.B. in der Getreidefahrt). Veränderungen solcher (Land-)Kostenarten können das Bild der Ratenstruktur daher nicht unerheblich beeinflussen. Das ist auch beim Vergleich von Trampcharterraten und Linientarifräten zu beachten, da die Liner-terms die Übernahme der Lade- und Löschkosten durch die Reederei vorsehen.
- 39 Das Wachstum der Gesamtflotte verteilte sich in unterschiedlicher Stärke auf die einzelnen Größenklassen. Während die Bulkcarrier von 100 000 bis 200 000 t dw die höchste Wachstumsrate aufwiesen, nahmen die Schiffe von 50 000–100 000 t dw — im wesentlichen Panamax-Größen — ebenfalls überdurchschnittlich um etwa 6,5 vH zu. Dagegen wuchs die „handy size“-Tonnage (unterhalb 50 000 t dw) nur um 2,5 vH, so daß die ungünstige Marktlage dieser Klasse in erster Linie einer mangelnden Nachfrage sowie möglicherweise dem sich ausbreitenden Druck des wachsenden Angebots im Panamax-Bereich zuzuschreiben war.
- 40 Persönliche Mitteilung des Vereins Deutscher Kohlenimporteure.
- 41 Ein längerfristiger Überblick über die Entwicklungstendenzen in diesem Sektor findet sich in *Lloyd's Shipping Economist* (1997a).
- 42 Vgl. dazu *Lloyd's List* (1997b) sowie Fearnleys *World Bulk Trades* (lfd. Jgg.: Phosphate Rock). Zu längerfristigen Tendenzen im Düngemittelbereich vgl. auch *JMM* (1996a).
- 43 Vgl. zu diesem Teilmarkt *JMM* (1996b), ferner *International Bulk Journal* (1997).
- 44 Soweit nicht anders angegeben, stützen sich die folgenden Angaben auf die Veröffentlichungen des US Department of Agriculture (USDA 1997, 1998).
- 45 Im 1. Halbjahr 1997 gingen positive Impulse auch von den Einfuhren Japans, der Länder des Mittleren Ostens und Nordafrikas aus. Rückgänge traten dagegen in Lateinamerika, Indien und Südostasien ein (USDA 1998).
- 46 In diesem Sektor stehen Palm- und Sojaöl an erster Stelle (Wirtschaftsjahr 1996/97: 10,72 bzw. 5,95 Mill. t); zu den vegetabilischen Ölen gehören ferner Sonnenblumen-, Rapssaat- und Baumwollsaatöl, die ebenso wie Erdnuß-, Kokos- und Palmkernöl in jeweils geringeren Mengen gehandelt werden. Zur Kategorie der Öle und Fette wird außerdem Fischöl gerechnet (1997: 0,75 Mill. t) (USDA 1997: 10).
- 47 Dabei werden der Rio Madeira (Hafen Porto Velho) und der Amazonas benutzt. Die Ladung wird in Itacôatiara unterhalb von Manaus auf Seeschiffe umgeschlagen. Dort wurden Lagerfazilitäten errichtet sowie im April 1997 eine schwimmende Umschlagsanlage in Betrieb genommen (1 500 t/h). Es wird erwartet, daß die Transporte — in 1996/97 rund 300 000 t — künftig kräftig expandieren werden, so daß ein neuer Exportweg entsteht, der für Schiffe bis zur Panamax-Größe benutzbar ist. Vgl. Details in Knight (1997).
- 48 In Westafrika setzten die britische United Africa Line — ein Unternehmen der Lever-Gruppe — und die Hamburger Reederei John T. Essberger bereits in den dreißiger Jahren einige Schiffe dieser Art ein (Kohn 1970: 27, 30; Prager 1974: 10–11). Zur Bedeutung des Bulktransports von Palmölen vgl. auch Tresselt (1967: 16).
- 49 Vgl. dazu Böhme (1994: 17; 1995: 20–21) und die dort angegebenen Veröffentlichungen. Die Analyse beruht auf Berichten verschiedener Quellen, u.a. von A/S Klaveness, Cool Carriers, Lauritzén (z.T. nach Wiedergabe in *Lloyd's List, Seatrade Review, Lloyd's Ship Manager* u.a. Zeitschriften).
- 50 Eine Entlastung der Betriebskostenrechnung bedeutete der Bunkerpreisrückgang, der für die schnellen und daher mit entsprechend leistungsstarken Maschinen ausgerüsteten Schiffe infolge des hohen Bunkerverbrauchs überdurchschnittlich spürbar war (z.B. MS „Chiquita Italia“, $v = 22,25 \text{ kn}$, $N = 16.425 \text{ kW}$, $c = 64 \text{ t/Tag}$; je 10 \$/t Bunkeröl (ifo 380) bedeutet das eine Ersparnis von 640 \$/Tag (ohne Hilfsmaschinen). Entnommen aus *Lloyd's Register of Shipping* (1997d).
- 51 In Ecuador wurde der Export zusätzlich durch eine neu eingeführte Exportsteuer auf Bananen behindert (Brewer 1997a).
- 52 Der Grund für diese Belebung war ein bedeutendes chinesisches Fest (Brewer 1997b). Ein Tendenzzwechsel war damit jedoch nicht verbunden. Zur vorherigen Entwicklung vgl. *Fairplay* (1997b, 1997c).
- 53 Nach Schätzungen von Ocean Shipping Consultants (Osler 1997). Für Lieferung im Jahr 1999 wurden gegen Ende 1997 zwei Neubauten in Auftrag gegeben, die in diese Kategorie gehören und mit 2 Mill. Kubikfuß ein ungewöhnlich großes Laderaumvolumen erhalten werden. Sie setzen eine regelmäßige Auslastung durch einen Großverlader (Fruchthandelsunternehmen) voraus. (Zum Vergleich: die zur Zeit größten reinen Vollkülschiffe konventionellen Typs haben rund 762 000 cft Laderauminhalt).
- 54 Die Zunahme der Kühlcontainerkapazität verschärft auch den Wettbewerb zwischen den Containerreedereien. Ihr Streben nach Kostenersparnis hat z.B. in der Pazifikfahrt dazu geführt, daß die Zwanzig-Fuß-Behälter immer mehr durch die relativ billigeren Vierzig-Fuß-Container ersetzt werden (Lamb 1997).
- 55 Die dabei erzielbaren Charterraten waren allerdings ebenfalls sehr niedrig. So wurde berichtet, daß die Mitsui OSK Lines eine Zeitcharter für drei/Option drei Monate zu lediglich 0,28 \$/cft/Monat abschließen konnten (Brewer 1997a).

- 56 Um diesen Vertrag ausführen zu können, wurde eine größere Zahl von Vollkülschiffen — darunter die größten derzeit vorhandenen — auf voraussichtlich zwei Jahre gechartert (Poole 1997/1998, 1997a).
- 57 Im innereuropäischen Verteilerverkehr sind mehrere Reedereien mit einer beachtlichen Flotte tätig. Im Jahr 1996 beförderte eines dieser Unternehmen 920 000 Fahrzeuge und verfügte Ende 1997 über 20 Schiffe, die bis zu 1 150 Fahrzeuge laden können (*Lloyd's List* 1997a).
- 58 Im Bereich des südamerikanischen gemeinsamen Marktes werden sowohl in erheblichem Umfang in Mitgliedsländern hergestellte Fahrzeuge über See befördert als auch solche aus anderen Herstellungsländern importiert. In 1997 dürften dort um 2,5 Mill. Fahrzeuge neu in Verkehr gebracht worden sein (in den achtziger Jahren erst um 1 Mill.). Ein neuer Spezialterminal in der Nähe von Buenos Aires, der erst 1996 eröffnet wurde, erreichte 1997 bereits einen Umschlag von etwa 300 000 Fahrzeugen. In Brasilien ist ebenfalls der Bau neuer Anlagen geplant (Paranagua). Für weitere Einzelheiten vgl. *Fairplay* (1997e) sowie *Frankfurter Zeitung – Blick durch die Wirtschaft* (1997).
- 59 Damit wird die vorangegangene Tendenz zum Ersatz der Direktexporte durch Produktion und Verkauf aus eigenen Werken in den Absatzgebieten zumindest gebremst, wenn nicht umgekehrt. Nach einem Rückgang um etwa 1,65 Mill. Fahrzeuge von 1990 bis 1996 (auf etwa 2,9 Mill.) dürften die japanischen Direktexporte 1997 wieder auf über 3 Mill. Stück angestiegen sein (vgl. u.a. *Financial Times* 1997).
- 60 Die schwedische Wallenius AB beförderte 1997 insgesamt 1,165 Mill. Fahrzeug(einheiten) — ein Fünftel mehr als 1996 — und erreichte damit einen Marktanteil von etwa 16 vH (*DVZ* 1998a; *Svensk Sjöfarts Tidning* 1997a).
- 61 Ermittelt aus *Fairplay Newbuildings* (1997b: 18). Außer den oben aufgeführten Schiffen waren noch acht kleinere (unter 10 000 t dw) auch für die europäische Verteilerfahrt in Auftrag. Der überwiegende Teil aller neuen Automobiltransporter wird auf Werften im Fernen Osten (Japan, Südkorea und Volksrepublik China) gebaut.
- 62 So erhielt die Wallenius AB mehrere PCTC mit Stellplätzen für jeweils 6 108 Fahrzeugeinheiten à 10 cbm (Typ „Don Carlos“) (vgl. dazu *Lloyd's Ship Manager* 1997 und *Svensk Sjöfarts Tidning* 1997b).
- 63 Die Sanktionen der Vereinten Nationen gegen den Irak wurden am 9. Dezember 1996 gelockert, so daß erstmals seit dem Golfkrieg wieder Öl exportiert werden konnte. Da eine monetäre Höchstgrenze (1 Mrd. Dollar je Quartal) festgelegt wurde, hängt die Menge von der Höhe des Rohölpreises ab, verändert sich also umgekehrt zu dieser. Das Öl wird überwiegend von den Kirkuk-Feldern durch die Rohrleitung zum türkischen Hafen Ceyhan, der kleinere Teil über Minal-al-Bakr am Arabischen Golf verschifft (*Petroleum Economist* 1997a).
- 64 Angaben aus OECD (1997: A20 [Annex Table 17: Supply]). Die Welt-Rohölförderung ist in den neunziger Jahren fortlaufend gestiegen. Seit 1990 hat sie um insgesamt nahezu 10 vH zugenommen.
- 65 Angaben aus OECD (1997: A20 [Annex Table 17: Demand]).
- 66 Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 2).
- 67 Die Angaben wurden berechnet aus *Petroleum Supply Monthly* (1998: 3 [Table S1]). Die zugrundeliegenden Originalwerte lauten im Durchschnitt von 12 Monaten: Rohölleinfuhr 7,006 Mill. Barrel/Tag sowie Einfuhr von Ölprodukten 1,912. Mill. Barrel/Tag.
- 68 Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 7).
- 69 Abschlüsse über konsekutive Reisen gelten für eine bestimmte Anzahl unmittelbar aufeinanderfolgender Einzelreisen oder für eine bestimmte Zeitspanne. Im letzteren Fall ähneln sie der „period“-Zeitcharter; die zu befördernde Transportmenge ist dabei nicht feststellbar. Im Jahr 1997 gehörte der weitaus größte Teil der Konsekutivreisecharters zu der erstgenannten Kategorie. In den Angaben zum Abschlußvolumen sind diese — in Reisecharteraequivalente (d.h. Menge x Zahl der vereinbarten Reisen) umgerechnet — eingeschlossen.
- 70 Die Dauer der Verträge ist sehr unterschiedlich; 1997 war sie überwiegend nur kurz. Dabei reichen die Charters für Leichterzwecke oft nur über 3–4 Tage. Sie werden vorwiegend im US-Golf abgeschlossen, wo die meistens vom Arabischen Golf oder Westafrika ankommenen Großtanker wegen der unzureichenden Wassertiefe der amerikanischen Häfen auf Seeliegeplätzen zunächst einen Teil ihrer Ladung an kleinere Schiffe abgeben müssen. Die Dauer der Lagercharters kann dagegen erheblich länger sein, besonders wenn die aufgenommenen Schiffe als Lager bei „off-shore“-Förderplattformen (z.B. in Westafrika) verwendet werden sollen. In solchen Fällen können auch Umbauten am Schiff notwendig sein. Die längste Laufzeit — 2 Jahre — hatte 1997 eine Lagercharter für einen ULCC von 380 000 t dw; Charterer war die indonesische Pertamina, die Rate betrug 16 000 \$/Tag (ermittelt aus *Drewry* 1997).
- 71 Dahinter steht, daß die Rohölförderung in Lateinamerika in den letzten Jahren überdurchschnittlich ausgeweitet wurde. Im Jahr 1996 hatte sie etwa dreimal so rasch zugenommen wie in der Welt im ganzen (Zunahme um rund 10 vH); Venezuela, das dabei mit fast 13,5 vH führte, und Mexiko belegen zur Zeit die erste und dritte Stelle unter den Lieferanten der Vereinigten Staaten. Das hat sich in der Abschlußtätigkeit für Rohltanker aus karibischen Ladehäfen spürbar niedergeschlagen und stärkt die Marktposition der dort verkehrenden kleineren Tanker (vgl. dazu *Petroleum Economist* 1997b, 1997d).

- 72 Der Hafen Ventspils ist durch eine Rohölleitung mit den Fördergebieten in Nordwestrußland verbunden, an der neuerdings auch ausländische Unternehmen Anteile halten, ferner durch eine Ölproduktenpipeline mit Raffinerien. Die höchste während der Zugehörigkeit Lettlands zur Sowjetunion erreichte Ausfuhrmenge lag bei etwa 29 Mill. t/Jahr (Larin 1989); nach vorübergehendem Rückgang wurde sie inzwischen fast wieder erreicht (1997: 27,47 Mill. t), und der Hafen plant einen Ausbau der Umschlagskapazität auf bis zu 70 Mill. t (THB 1998; DVZ 1997c). Er wird damit seine Stellung als umschlagsstärkster Ostseehafen behalten. Für die Zukunft wird allerdings auch ein Transport sibirischen Erdöls mit eisbrechenden Tankern unmittelbar aus Fördergebieten in den nördlichen Regionen Rußlands in Aussicht genommen. Gegenwärtig erhält das russische Unternehmen „Lukoil Arctic Tanker“ eine Anzahl von eisbrechenden Spezialtankern von allerdings nur 20 000–25 000 t dw (*Nordsee-Zeitung* 1998b).
- 73 Die Rohölverladungen mit VLCC von Westafrika nach ostasiatischen Bestimmungshäfen gingen teilweise darauf zurück, daß Nachfrage der Raffinerien im Fernen Osten nach den leichten Rohölsorten Westafrikas eine Art Pendelverkehr ermöglichte, der sich aus den Teilstrecken „Arabischer Golf-US-Golf“ (beladen)–„US-Golf-Westafrika“ (Ballast)–„Westafrika-Ostasien“ (beladen)–„Ostasien–Arabischen Golf“ (Ballast) zur neuen Beladung zusammensetzt.
- 74 Diese Schiffe wurden durchweg bereits in den siebziger Jahren gebaut. Regelmäßig erschienen der seit langem größte vorhandene Tanker „Jahre Viking“ (564 763 t dw, Bj. 1979) und einige andere über 400 000 t dw große Schiffe in den Abschlußmeldungen. Die meisten Tanker dieser Größenklasse hatten nach 1980 jahrelang keine dauerhaften Einsatzmöglichkeiten gefunden und waren entweder aufgelegt oder als schwimmende Öllager verwendet worden. Wie viele andere Großtanker der genannten Baujahre mußten sie zu teilweise außerordentlich niedrigen Preisen den Eigner wechseln. Nach weiteren ertragsschwachen Zwischenzeiten ist ihr Einsatz durch die inzwischen erreichte Ratenhöhe jedoch wirtschaftlich voll gerechtfertigt. Zur Zeit sind noch 25 Tanker mit jeweils mehr als 400 000 t dw vorhanden.
- 75 Der Dollarwert der Worldscale-Basisätze (WS 100) wurde wie alljährlich zum 1. Januar 1997 an veränderte Kostenverhältnisse angepaßt. Charakteristisches Beispiel ist die Route Arabischer Golf–Rotterdam via Cape; der Satz stieg im gewogenen Durchschnitt um 7,6 vH gegenüber 1996 auf 18,70 \$/t (Jacobs & Partner 1997a: 64).
- 76 So wurde festgestellt, daß selbst eine VLCC-Rate von mehr als WS 100 nur eine geringe Gewinnmarge für eine kostspielige (neue) Anlage darstelle (*Lloyd's Shipping Economist* 1997i).
- 77 Im Tankfrachtenindex sind die Raten für die Aframax-Größe mit der Suezmax-Klasse zusammengefaßt dargestellt (Klasse 70 000–150 000 t dw); die auch 1997 beobachteten divergierenden Entwicklungen für die beiden Schiffssgrößen werden daher häufig verdeckt. Ein Beispiel für die Spannweite der Fluktuationen im Jahr 1997 war wie meistens die Relation Karibische See–US-Ostküste, wo die ohnehin im Durchschnitt mit fast WS 160 weit höheren Aframax-Raten im Jahresablauf mit abschwächender Tendenz zwischen WS 127 und 221 lagen. Starke Ausschläge gab es aber auch in anderen Relationen.
- 78 Daraus resultiert ein nahezu permanenter Ratenunterschied für die beiden Hauptrichtungen, der 1997 durchschnittlich etwa 8–13 Worldscale-Punkte ausmachte. Es ist allerdings zu vermuten, daß ein qualitätsorientiertes selektives Vorgehen der Charterer von der jeweiligen Marktlage abhängig ist und grundsätzlich nur dann erwartet werden kann, wenn das Tonnageangebot nicht knapp ist. Andernfalls dürfte die Ratendifferenz für moderne und ältere Tanker eingebettet werden.
- 79 Für weitere Einzelheiten vgl. *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 11). Als Anzeichen für die Ansicht der Marktteilnehmer, daß die Raten sich 1997 gegenüber den Vorjahren weiter und auch nachhaltig festigen würden, wurde z.B. die Erneuerung der Verträge für bereits in Zeitcharter der National Iranian Tanker Co. laufende VLCC angeschen, die im November 1996 zu einem Tagessatz von 29 000 Dollar, d.h. 4 200 Dollar mehr als 1995, für 12 Monate verlängert wurden (*Fairplay* 1997a).
- 80 So nahm die erweiterte Aframax-Klasse (70 000–125 000 t dw) insgesamt um 4,5 vH zu, wobei aber die Tonnage der kleineren Schiffe um nahezu 2 vH schrumpfte, die der gegenwärtig bevorzugten größeren (über 90 000 t dw) jedoch um über 9 vH ausgeweitet wurde. Auch die „handy size“-Rohölflotte nahm im unteren Größenbereich am stärksten ab (ermittelt aus Jacobs & Partner 1997b: Tables „Existing Commercial Tanker Fleet“ und „Existing Commercial Products Tankers“). Allgemein kann innerhalb der jeweils typischen Tankergrößenklassen nach wie vor eine Tendenz zum größeren Schiff beobachtet werden, eine Folge der jeweils steigenden Ladungsmengen.
- 81 Zwar wird die Gesamttonnage der nicht erkennbar beschäftigten Tanker auf ein Mehrfaches der als aufgelegt geltenden Tonnage veranschlagt. Doch zeigte sich darin im Jahresverlauf nur eine geringfügige Veränderung. Zu Beginn und am Ende des Jahres 1997 lag diese inaktive Flotte bei etwa 20 Mill. t dw (*The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 12)).
- 82 Im Vergleich zur Rohölfahrt fällt jedoch auf, daß die Reisecharterabschlüsse dort etwa zwei Drittel der beförderten Gesamtmenge ausmachten, im Ölprodukttransport dagegen nur etwa 30 vH.
- 83 Vgl. zur Produktenfahrt im asiatischen Raum u.a. Poole (1997c), Corkhill (1997) und *Lloyd's Shipping Economist* (1997g).
- 84 Im Durchschnitt dürfte die Differenz bei etwa 2–4 vH gelegen haben (bis zu etwa 500 \$/Tag). Die abgeschlossenen Zeitcharterverträge ließen jedoch überwiegend über weniger als 12 Monate. Den größten Umfang hatten die Abschlüsse in den Monaten Juni und Juli.

- 85 Darüber hinaus waren Ende 1997 noch 151 Produktentanker mit 6 832 Mill. t dw in Auftrag (Lloyd's Register of Shipping 1997b: 11). Die durchschnittliche Schiffsgröße ist mit 45 000 t dw nahezu doppelt so hoch wie die der 1997 abgelieferten Neubauten.
- 86 Die wichtigsten Ladungsarten sind Ethylen, Methanol, Propylen, Butadien, Ammoniak, Vinylchlorid-Monomer sowie zahlreiche organische Chemikalien. Der Marktanteil der sogenannten „commodity chemicals“ hat sich seit 1990 erheblich vergrößert (vgl. u.a. *Lloyd's Shipping Economist* 1997d).
- 87 Die Angaben fußen auf Daten in *Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.
- 88 Ende 1997 umfaßte die Flotte der LPG-Tanker: 835 Schiffe mit rund 12,4 Mill. cbm Ladefähigkeit; von dieser entfiel der weitaus größte Teil auf rund 230 Tanker von durchschnittlich 46 000 t dw; die restlichen Schiffe hatten im Durchschnitt nur 3 000 t dw. Die Flotte vergrößerte sich gegenüber dem Vorjahr um etwa 20 Schiffe bzw. 0,2 Mill. cbm (Jacobs & Partner 1997a: 42; *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 14)).
- 89 Einige charakteristische Beispiele für Reisecharter sind: Mittelmeer–Nordwesteuropa, 5 000 t Propylen, zwischen 65,00 und 87,50 \$/t; Nordwesteuropa–US-Golf, 5 000 t Butadien, 71,30–98,30 \$/t; US-Golf–Ost/Südostasien 8 000 t VCM 77,50–121,00 \$/t. Das waren deutliche Rückgänge gegenüber 1996 (entnommen aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 16)).
- 90 Die Zeitcharterraten lagen im Jahresdurchschnitt um nahezu ein Fünftel unter dem ebenfalls bereits um etwa den gleichen Prozentsatz gegenüber 1995 gefallenen Stand des Vorjahrs (Schiffe von 3 000–3 500 cbm Ladefähigkeit, Abschlüsse für 6–12 Monate); für Schiffe von 6 000–8 000 cbm war der Rückgang — allerdings nach einem noch erheblich schärferen Fall im Vorjahr — nunmehr geringer (–6 vH). Ein ähnliches Bild zeigte der Markt für LPG-Tanker von 15 000 cbm (entnommen aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: Table 17)).
- 91 Vgl. hierzu *Petroleum Economist* (1997), *Lloyd's Shipping Economist* (1997d) und *Fairplay* (1998d).
- 92 In diesem Umschichtungsprozeß sind derzeit die Containerschiffe von 3 000–4 000 TEU Ladefähigkeit in eine wenig günstige Situation geraten, da sie für die Hauptfahrtgebiete inzwischen meistens zu klein, für die weniger bedeutenden jedoch zu groß sind. Dies ist um so problematischer, als Schiffe dieser Größe erst vor kurzer Zeit in Dienst gestellt wurden, also noch nicht abgeschrieben sind.
- 93 Beispielsweise verhinderte der Japan Shippers' Council eine geplante Ratenanhebung im Trans-Pacific-Verkehr zwischen Japan und den Vereinigten Staaten (C.I. 1997d).
- 94 Den obigen Ausführungen wurden die vierteljährlichen „Containerisation International Freight Rates Indicators“ zugrunde gelegt (C.I. (lfd. Jgg.) Freight Rates Indicators).
- 95 Die nachfolgenden Fahrtgebietsanalysen stützen sich auf eine Vielzahl von überwiegend nicht gezeichneten Nachrichten in den Fachzeitungen und -zeitschriften, neben *Lloyd's List* vor allem *Containerisation International*, *Fairplay*, *Seetrade Week (Web)* *Newsfront*, *Internationale Transport-Zeitschrift* sowie *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*. Auf Einzelnachweise mußte verzichtet werden.
- 96 Im Jahr 1997 gehörten diesem Konferenzabkommen 16 Linien an (Croner's 1997: 141). Die südkoreanische Hanjin Shipping Company plante jedoch, sich aus der Konferenz zurückzuziehen, anscheinend um dem angekündigten Eintritt neuer Wettbewerber in die Nordatlantikfahrt besser begegnen zu können.
- 97 So betreiben die Reedereien Mitsui OSK Lines, American President Lines und Lykes Lines einen Gemeinschaftsdienst auf „slot charter“-Basis; die Schiffe werden von Lykes gestellt (Porter 1998b). Bereits Anfang 1997 begannen die fernöstlichen Carrier COSCO, K Line und Yangming Marine Transport Co. ihre neuen Nordatlantikdienste, im Herbst auch die Hanjin Shipping Co.
- 98 Dieser Newcomer war erst vor zwei Jahren auf der Basis eines Verschiffungskontraktes mit einem Autoproduzenten in den Markt eingetreten, konnte den Dienst aber offenbar nicht wirtschaftlich gestalten. Vgl. zur Entwicklung des SAECS Einzelheiten bei Crichton (1997). Zum Verkehr mit Südafrika vgl. ferner Jenvey (1997).
- 99 Das trifft vor allem auf den Amazonas-Hafen Manaus zu. Dort wurde bereits in den sechziger Jahren eine Freizone eingerichtet, die rasch ausländische Unternehmen anzog. Seither hat sich dort eine umfangreiche moderne Industrie angesiedelt, die das Ladungsaufkommen in diesem früher wenig bedeutenden Fahrtgebiet sowohl im innerbrasiliensischen als auch im Auslandsverkehr nicht unerheblich steigert und strukturell verändert. Daher sind verschiedene neue Liniendienste vor allem vom Fernen Osten nach diesem auch mit großen Schiffen erreichbaren Hafen aufgenommen worden, dessen Anpassung an steigenden Umschlag allerdings durch erhebliche technische Schwierigkeiten behindert wird, eine Folge der im Jahresverlauf außerordentlich schwankenden Wasserführung des Amazonas-Flußsystems (vgl. dazu C.I. 1997a).
- 100 In dem Fahrtgebiet waren bereits seit einigen Jahren etwa 6–8 Küstenmotorschiffe von etwa 4 000–5 000 t dw auf Charterbasis beschäftigt. Anfang 1998 wurden sie vom Zusammenbruch eines Charterers betroffen. Vgl. dazu Chinnery und Galbraith (1998) und *Lloyd's Shipping Economist* (1997h).

- 101 Die „klassischen“ RTW-Dienste wurden weitgehend aufgegeben (nur Evergreen führt seinen Dienst fort). Zum einen wirkte sich die Passage des Panamakanals hinderlich aus. Zum anderen ist Ladung auf den Teilstrecken nur unterschiedlich und saisonal schwankend verfügbar, so daß in großem Umfang Leercontainer befördert werden müssen. Hier stehen hingegen überwiegend Linienführungen im Vordergrund, auf denen wesentlich kleinere (auch Semi-Container-)Schiffe eingesetzt werden können. Beispiele sind die Barbican Line Südamerika–Südafrika–Australien–Südamerika sowie die Ocean Star Container Line (Contship-Gruppe) Europa–Vereinigte Staaten–Ozeanien/Australien–Südostasien–Europa.
- 102 Der Hafen Tanjung Priok (Djakarta) — der größte Containerhafen Indonesiens — nahm nach raschem Aufstieg im Jahr 1996 mit fast 1,5 Mill. TEU bereits den vierundzwanzigsten Platz unter allen Containerhäfen in der Welt ein (Lambert 1998). Nach wie vor scheint allerdings die Effizienz der indonesischen Häfen unzureichend zu sein. Dies hatte bereits einmal dazu geführt, daß eine schweizerische Kontrollfirma (Société Générale de Surveillance) mit der gesamten Klärung der Ladung beauftragt worden war; nach dem Auslaufen ihres Auftrags ist der Erfolg ihrer Tätigkeit jedoch offenbar wieder gefährdet.
- 103 Beispiele dafür waren die „Verflechtungen“ zwischen Transportación Maritima Mexicana (TMM), Flota Mercante Grancolombiana (FMG) und Compañía Transatlantica Espanola (CTE), der Erwerb der Compagnie Générale Maritime (CGM) durch Compagnie Maritime d’Affrètement (CMA) sowie die Fusion der Containerdienste von P&O und Nedlloyd zur P&O Nedlloyd Container Line Ltd., die Anfang 1998 durch den Kauf der Blue Star Line Ltd. erweitert wurde (Porter 1998c). Vgl. dazu JMM 1998.
- 104 Für ausführliche Analysen dieser überraschenden Übernahmen vgl. Le Gouard (1998) und Y.L.G. (1998).
- 105 Bekanntlich wurde es mit der Einführung der „double stack trains“ in den Vereinigten Staaten möglich, Ladung zwischen dem Fernen Osten und den Oststaaten der USA nicht mehr auf dem „all water“-Weg zu befördern, sondern konkurrenzfähig auf der Schiene von Westküstenhäfen.
- 106 Als Beispiel für derartige Linienzüge sind vor allem Verbindungen von den deutschen Nordseehäfen nach Polen („Polzug“), Tschechien und Ungarn zu nennen. Sie wurden sämtlich nach der politischen Wende in den ehemaligen RGW-Ländern eingerichtet. Ferner wird eine Schienenverbindung Hamburg–Mailand gemeinsam von den Unternehmen NDX Intermodal (= DBAG), NC Cargo und CSX betrieben (C.I. 1997k). Der Hafen Rotterdam, der auch im Containerverkehr vorwiegend auf den Lastkraftwagen gesetzt hatte, bemüht sich ebenfalls verstärkt um direkte Eisenbahnverbindungen mit Ost- und Südosteuropa. Ähnlich, wenn auch nicht im direkten Anschluß an Überseelinien, verkehren direkte Züge zwischen Häfen im Baltikum (Riga, Tallinn) und Bestimmungsorten in Rußland.
- 107 Unter „freeways“ werden (zur Zeit) fünf Schienenverbindungen verstanden, die von der EU im Rahmen ihres TERFF-Programms definiert wurden und allen Anbietern gegen Entgelt offenstehen sollen. Das Programm ist im Weißbuch TERFF vom Oktober 1996 formuliert (C.I. 1997c).
- 108 Zwar wird meistens darauf hingewiesen, daß auch bei den aktuellen Größensteigerungen noch eine erhebliche Kosten-degression möglich sei. Sie wird jedoch oft nur mit sinkendem spezifischem Brennstoffverbrauch (auch bei höheren Geschwindigkeiten) sowie ebenfalls mit zunehmender Schiffsgröße fallenden Besatzungskosten je Slot begründet. Eine solche Darstellung ist allerdings stark verkürzt, weil sie die Kapitalkosten der größeren Schiffe außer acht läßt.
- 109 Eine Nebenwirkung ist das Entstehen von Oligopolpositionen auf den Linienmärkten. Dabei stellt sich die weitere Frage, inwieweit die neuen Tendenzen durch die in den letzten Jahren wieder verschärzte politische Einstellung gegenüber den Linienkonferenzen gefördert wurden. Was die letzteren betrifft, so ist erneut die Ansicht geäußert worden, daß das Konferenzsystem sich seinem Ende zuneige (Porter 1998a).
- 110 Ein besonders markantes Beispiel für eine solche Konzentrationspolitik war der britische Royal Mail-Konzern der zwanziger Jahre, der einen großen Teil der Linienschiffahrt des Landes beherrschte, jedoch unfähig war, der beginnenden Wirtschaftskrise zu widerstehen, zunehmend in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet und in langwierigen und aufwendigen Verfahren entflochten und in neue Unternehmen aufgegliedert werden mußte. Zur Geschichte dieser Krise und den Maßnahmen zu ihrer Lösung vgl. Green und Moss (1982). Ähnliche Fusionstendenzen waren auch in Deutschland zu beobachten. Sie brachten nahezu die gesamte Linienschiffahrt unter den Einfluß der beiden Reedereien Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd, gipfelten in einer kurzlebigen Hapag-Lloyd Union und hatten ein weitgehend ähnliches Ergebnis.
- 111 Die genannten Häfen erzielten in diesem Zeitraum die folgenden Umschlagsleistungen (Lambert 1998: insbes. 8–9; Lambert 1993: 6–10):
- Hongkong 1990 5,101 Mill. TEU 1996 13,460 Mill. TEU (Zuwachs um 164 vH);
 - Singapur 1990 5,223 Mill. TEU 1996 12,944 Mill. TEU (Zuwachs um 148 vH);
 - Shanghai 1990 0,456 Mill. TEU 1996 1,930 Mill. TEU (Zuwachs um 332 vH).
- 112 Darunter sind z.B. Häfen in Großbritannien (Felixstowe (Teil), Thamesport); Panama (Cristóbal, Balboa durch das Tochterunternehmen Panama Ports Company) und Indonesien (vgl. u.a. *Lloyd's List* 1998).

- 113 Im konventionellen Verkehr hatte die Möglichkeit, Stückgut laufend anzunehmen, zu sammeln und zwischenzulagern, für die Linienschiffahrt eine erhebliche Bedeutung. Daher verfügten viele Großreedereien über Kaischuppen, die sie in Langzeitpacht ausschließlich für ihre eigenen Dienste betrieben, die dadurch von Behinderungen durch zeitweilige Knappheit an Lagerflächen und Kaiplätzen frei waren. Beispielsweise konnten in Hamburg die D. DG. „Hansa“, die Hamburg-Süd und die Deutschen Afrika-Linien über solche Anlagen verfügen, während der Hamburg-Amerika Linie (Hapag) zeitweilig der gesamte Hafenteil „Kaiser-Wilhelm-Hafen“ mit mehreren Schuppen vorbehalten war (auch für die Gemeinschaftsdienste mit dem Norddeutschen Lloyd).
- 114 Grundsätzlich war bereits in der Frühphase der Einführung von Großcontainerschiffen ein Konzept sehr weiträumiger „hub and spoke“-Beziehungen für die Großregion Ost-/Südostasien/Australien erörtert worden. Als geeigneter Umladehafen war Port Darwin (Nordwestaustralien) genannt worden. Es blieb jedoch eine Theorie. Vgl. dazu Sager (1970).
- 115 Für diesen Zweck sind eine Reihe von Häfen als geeignet vorgeschlagen worden, darunter für die Ostküste Santos, aber auch Sepetiba (südwestlich von Rio de Janeiro), und für die Westküste außer Panama der Hafen Mejillones (Chile), ebenso bislang nur ein privater Massenguthafen (C.I. 1997e; ITZ 1997e). Vorerst dürften Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der südamerikanischen Häfen allerdings wohl noch ein Hindernis sein; außerdem sind die mit den teureren Feederschiffen abzulaufenden Entfernungen zwischen „hub“ und Zielhäfen erheblich.
- 116 Über Algeciras werden z.B. die Ost-West-„main lines“ mit den Diensten nach Süd- und Westafrika verbunden, aber auch Verteiler- und Zubringerfunktionen im Mittelmeerraum wahrgenommen.
- 117 Dem Ziel, die vergleichsweise schwache Wettbewerbsposition der Mittelmeerhäfen gegenüber der Antwerpen-Hamburg-Rage zu verbessern, soll ferner eine geplante Hafenkooperation „Intermed“ zwischen Marseilles, Genua und Barcelona dienen. Sie soll allerdings die gleiche Aufgabe auch gegenüber den neuen „hub ports“ im Mittelmeer wahrnehmen (C.I. 1997l). Die Stellung wichtiger traditioneller Häfen im Containerverkehr zeigen folgende Umschlagszahlen für 1996: Genua 825 752 TEU, La Spezia 871 100 TEU, Marseilles 544 449 TEU, Barcelona 767 236 TEU, Limassol 398 600 TEU (jeweils einschließlich Leercontainer) (Lambert 1998).
- 118 Der Medcenter Terminal wird von dem Unternehmen Contship Italia betrieben, das bereits vor längerer Zeit den Terminal in La Spezia angelegt hatte. Mitte 1997 wurde der Hafen bereits von acht großen Liniendiensten angelaufen, ferner von neun Feederlinien, die eine große Zahl von Häfen im Mittelmeerraum bedienen. Zu den akquirierten Reedereien gehören z.B. Evergreen/Lloyd Triestino, TMM/Contship, Maersk/Sea-Land, Tricon, das EPIC-Konsortium aus Contship Containerlines/CMBT/ P&O Nedlloyd/CMA/A. Weir (Boyes 1997: 77).
- 119 Zu diesen Anbietern von Landverkehrsleistungen gehört beispielsweise das Unternehmen Intercontainer/Interfrigo (ICF), das sich wiederholt optimistisch über die Erfolgsaussichten geäußert hat; vgl. dazu das Interview mit Rasmussen, dem Generaldirektor des Operators (*Verkehrswirtschaft* 1996).
- 120 Beispiele für neue „wayport“-Dienste lassen sich auch in anderen Fahrtgebieten finden. So hat das in der Fahrt Europa-Südafrika tätige SAECS-Konsortium die Kanarischen Inseln in beiden Richtungen als Anlaufhafen in den Fahrplan aufgenommen. Auch hier dürfte die Verschärfung des Wettbewerbs den Ausschlag gegeben haben.
- 121 Grundsätzlich gilt: Hohes Ladungsaufkommen, lange erforderliche Feederstrecken, wenige, aber ladungsstarke und für Großschiffe erreichbare Häfen begünstigen Direktdienste zwischen Lade- und Löschanlagen; geringes Ladungsaufkommen, viele räumlich zerstreute kleine Häfen, eher kurze Zu- und Abfuhrentfernungen sprechen für „hub and spoke“-Systeme.
- 122 Traditionell führten die unzureichenden oder ganz fehlenden Landverkehrswege in überseeischen Ländern dazu, daß eine größere Zahl von „wayports“ hintereinander (teilweise auch nur bei Bedarf) auf einer Reise angelaufen wurden. Beispiele dafür waren Westafrika und die Westküste Südamerikas mit teilweise sehr geringem Ladungsaufkommen je Hafen, das unter anderen Bedingungen eine Beschränkung der Hafenanläufe nahegelegt hätte. Jedoch kann eine — vollständige — Hafenkonzentration (das Prinzip des „main port“ oder gar „single port“) nicht als das endgültige Optimum angesehen werden, sondern muß im Zeitablauf ständig und im Lichte auch der Hinterlandwegekosten kritisch überprüft werden.
- 123 Zur Entwicklung in Skandinavien vgl. z.B. Bascombe (1997).
- 124 Vgl. dazu z.B. Woodbridge (1997a). Ähnliches gilt grundsätzlich für viele andere Gebiete, in denen Containerhäfen im Wettbewerb stehen, so auch für die Nordseehäfen. Hier sind die einzelnen Häfen allerdings etabliert und leistungsfähig, so daß vermutlich die meisten — wenn auch in unterschiedlicher Größe — „hub“-Funktionen erfüllen können, wenn ihre Vorlandlage (Fahrwassertiefe, Tideabhängigkeit oder -freiheit, Dauer der Revierfahrt (auch für die Feederschiffe)), aber auch die Lage zum Hinterland (Entfernung zu Ladungszentren, Qualität der Verbindungen) dies zulassen.
- 125 Vgl. dazu DVZ (1998b). Ein konkretes Beispiel liefert die zwischen der Hamburger Eurokai KGaA und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft vereinbarte Kooperation für die Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven. Möglichkeiten ähnlicher Zusammenarbeit zwischen deutschen Häfen wurden in der Fachpresse erörtert (Fairplay 1998g, 1998h).

- 126 Unter „Betuwe-Linie“ ist das Projekt einer Neubaustrecke der Nederlandse Spoorwegen zu verstehen, die allein dem Güterverkehr dienen soll. Sie soll von Rotterdam nach Emmerich führen, dort die Anbindung an das deutsche Eisenbahnnetz herstellen und damit den Hinterlandanschluß der niederländischen Seehäfen, besonders Rotterdams, entscheidend verbessern (vgl. dazu Dickey 1995 sowie insbesondere Drewe und Janssen 1996). Aus der Sicht der davon betroffenen Häfen ist vor allem die Bereitstellung öffentlicher Mittel für die Finanzierung des umfangreichen Vorhabens Gegenstand der Kritik. Da diese Mittel von der niederländischen Regierung ohne Gegenleistung zur Verfügung gestellt werden (sollen), widerspricht das Vorgehen dem seitens der EU deklarierten Grundsatz, daß für die Inanspruchnahme der Netzbestandteile ein Entgelt zu entrichten sein soll.
- 127 Eine wichtige Möglichkeit, die Kosten des Zu- und Ablaufverkehrs zu senken, bietet sich dadurch, daß die Containerbewegungen möglichst gebündelt und in Form von Ganzzügen (shuttle traffic) durchgeführt werden. Dafür bieten die von großen Schiffen umgeschlagenen Containermengen eine Grundlage. Zusätzlich kann die Zahl der Routen, die der gestalt effektiv, ohne zusätzliches Rangieren und damit zu niedrigeren Stückkosten bedient werden können, wahrscheinlich nicht unerheblich gesteigert werden, wenn das Aufkommen benachbarter Häfen zusammengefaßt wird.
- 128 Ende Juli 1997 war vermutet worden, daß erst 3 000 Schiffe und 1 000 Unternehmen zertifiziert waren, während insgesamt 22 000 Schiffe und 12 000 Unternehmen Zertifikate benötigten (Ion 1997). Anfang 1998 wurde geschätzt, daß noch rund 30 vH der — inzwischen allerdings mit nur 12 000 angegebenen — Schiffe nicht im Besitz der erforderlichen Dokumente waren. Dabei muß berücksichtigt werden, daß für die sorgfältige Zertifizierung einer Reederei mindestens ein Jahr veranschlagt wird.
- 129 So erst Ende 1997 wieder der Generalsekretär der IMO (O'Neill 1998). Zum künftigen Vorgehen der Port State Control haben sowohl die US Coast Guard als auch die EU-Kommission eindeutige Erklärungen abgegeben, daß zertifizierungspflichtige Schiffe ohne entsprechende Dokumente amerikanische und europäische Häfen nicht würden anlaufen dürfen (Poole 1997b; *Fairplay* 1998a).
- 130 Vgl. dazu und zum „International Safety Management Code“ ausführlicher Böhme (1997a: 42–44).
- 131 Vgl. dazu beispielsweise die Veröffentlichungen in *DVZ* (1997g), *C.I.* (1997i), *JMM* (1996a); insbesondere zur Frage des Kabotagevorbehalts vgl. Glass (1997) sowie *ITZ* (1997a).
- 132 Die Auseinandersetzung bezog sich auf die Abfertigungsmodalitäten für fremde Schiffe in japanischen Häfen, die in den Vereinigten Staaten als diskriminierend angesehen wurden.
- 133 Dabei geht es unter anderem um die Frage, ob „service contracts“ vertraulich zu behandeln sein sollen oder mit ihren Konditionen und Raten offengelegt werden sollen. Vgl. zu solchen strittigen Erörterungen zwischen den Verladern in den Vereinigten Staaten *DVZ* (1997f).
- 134 Vgl. dazu Kommission (1996a: 52–53) eine kurze Zusammenfassung wichtiger Inhalte findet sich in Kommission (1996b). Die drei Hauptpunkte dieser Strategie sind die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Seeverkehr und eines fairen Wettbewerbs, die Förderung einer größeren Öffnung der Märkte, des freien Zugangs zu den Weltmärkten sowie die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des EG-Seeverkehrs.
- 135 Diese Ergänzung des EWG-Vertrages, die mit dem ersten Maastrichter Vertrag verabschiedet wurde, definiert die Aufgabe, eine europäische Infrastruktur zu schaffen. Zu den Gegenständen der „Transeuropäischen Netzwerke“ gehören auch die Seehäfen. Vgl. dazu Erdmenger (1996: 163–169), Kommission (1995) und *Lloyd's Shipping Economist* (1993a).
- 136 Würde den erzielbaren Einnahmen eine größere Bedeutung bei der Investitionspolitik eingeräumt, so könnten grundsätzlich die Lenkungseffekte des Marktes und damit die Kriterien, von denen die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens bestimmt wird, besser wirksam werden. Die Verwirklichung dieses Ziels setzt aber die Behandlung aller Teile der Transportkette nach den gleichen Kriterien voraus. Vgl. dazu Kommission (1997: Kap. 4 Ziff. 4.4, 4.5, 4.6).
- 137 Zur Anschauf der deutschen Seehäfen vgl. Heitmann (1997).
- 138 Die Aufnahme bestimmter vorgeschlagener Verkehrswegeprojekte in die Liste der TEN und damit ihre Anerkennung als unter TEN-Gesichtspunkten förderungswürdig hat das bereits ausreichend deutlich gemacht. Diese Liste enthält nicht nur Projekte von gesamteuropäischer Bedeutung, sondern zahlreiche von einzelnen Mitgliedstaaten vorgeschlagene Projekte, die lediglich regional bedeutsam sein können. Sie wurden aber offenbar aufgrund von Kriterien berücksichtigt, die für die Ausgaben aus dem Regionalfonds sowie aus dem Kohäsionsfonds der Gemeinschaft maßgeblich sind. Für eine Kritik dieser Auswahlkriterien vgl. z.B. Sichelschmidt (1997: insbes. 414 ff.).
- 139 Damit ist zugleich die Problematik der Subsidiarität angesprochen, die eine zentralistische Seehafenpolitik mit hoher Wahrscheinlichkeit aufwerfen würde. Im Zusammenhang der Transeuropäischen Netze ist auch vermutet worden, daß es der EU-Kommission dabei vor allem um die Erschließung von Kompetenzen und damit verbunden eigener zusätzlicher Finanzquellen geht. Damit würden weitgehend andersartige Zielsetzungen verfolgt, die sowohl Investitionslenkung als auch Umverteilung sein können. Vgl. in diesem Sinne etwa *DVZ* (1995).

- 140 Dafür finden sich Beispiele aus verschiedenen Zeitphasen und verschiedenen Ländern. So konnte der Hafen Gioia Tauro erst dann einer Nutzung zugeführt werden, als die Wandlungen der Containerlinienfahrt neue Möglichkeiten eröffneten. Ähnlich wirft der aufwendige Um- und Ausbau des von der DDR-Regierung angelegten, andere Ziele verfolgenden Hafens Mukran (Rügen) durch die deutsche Bundesregierung die Frage nach den eigentlichen Motiven für diese Maßnahmen auf, denen offensichtlich eher regionalpolitische als verkehrswirtschaftlich begründbare Vorstellungen zugrunde liegen. Zu grundsätzlichen Aspekten dieses Themas siehe z.B. Rommel (1978).
- 141 Aus der Sicht des Bundesverkehrsministeriums vgl. Hinz (1996).
- 142 Die Kommission selbst hat ihrerseits an neuen Richtlinien gearbeitet (vgl. etwa Weise 1997).
- 143 Grundlage der Besteuerung ist danach die Tonnage des Schiffes, die mit einem fixen Satz/Betrag je Einheit belegt wird. Zum niederländischen Modell vgl. z.B. Arndt (1997) und Thomas (1997b). Inzwischen ist darauf hingewiesen worden, daß das niederländische Modell keineswegs auf der Tonnagesteuer aufbaut, sondern ebenfalls auch auf anderen steuerlichen Förderungsmaßnahmen (Verlustzuweisungen, zusätzliche degressive Abschreibung, Vermögensabzug als Betriebsausgabe usw.); vgl. dazu Neemann (1998).
- 144 Ende März 1998 beschloß der Finanzausschuß des Deutschen Bundestages, die steuerlichen Regelungen des im Juli 1997 verabschiedeten Maßnahmenpakets vorbehaltlich einer für den Bundeshaushalt neutralen Regelung im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums wirksam werden zu lassen. Danach sollen Reedereien 40 vH der Lohnsteuer für Seeleute einbehalten können (vgl. dazu DVZ 1998c).
- 145 Das Problem hat vor allem dadurch an Aktualität gewonnen, daß besser qualifizierte Besatzungen erforderlich sein werden, um die neuen Vorschriften zur Schiffssicherheit einhalten zu können.
- 146 Für dieses Kapitel wurde eine Vielzahl aktueller Informationen verwendet, die nicht im einzelnen angeführt werden können. Quellen waren vor allem *Containerisation International*, *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, *Fairplay*, *Internationale Transport-Zeitschrift*, *Lloyd's Freight Transport Buyer*, *Lloyd's List* und *Seatrade Web Newsfront*. Angaben über Neubauten und Aufträge stammen, wenn nicht anders angegeben, aus *Lloyd's Register of Shipping (World Fleet Statistics und World Shipbuilding Statistics)*.
- 147 Sie waren an der Gesamttonnage mit 34 bzw. 25 vH beteiligt, entsprechend einer Zunahme in diesem Größenintervall von 13 bzw. 19 vH. Weitere 13 vH entfielen auf „handy max“-Bulkcarrier von 45 000–50 000 t dw (Zunahme von 26 vH). Deutlich erkennbar ist, daß in den Hauptklassen die Schiffsgrößen weiter steigen.
- 148 Ein Vergleich der von Fearnleys bei der Schätzung z.B. der Bulkcarriertonnage für das Jahr 1997 ex ante zugrunde gelegten Abwrackquote mit der ex post real ermittelten wirklichen Quote zeigt, daß die Gesamtflotte bei Neubauzugängen von 20,4 Mill. t dw um 12,0 Mill. t dw netto zunehmen sollte, mithin ein Abwrackvolumen von 10,4 Mill. t dw entsprechend rund 50 vH der Zugänge angenommen wurde. Faktisch wurden jedoch nur 7,3 Mill. t dw verschrottet, d.h. weniger als 40 vH der 18,8 Mill. t dw Neubauten bzw. 70 vH der geschätzten Abbrüche. Für die Tankerflotte wurden Abwrackungen von 7,2 Mill. t dw gegenüber real erreichten 5,3 Mill. t dw geschätzt (berechnet aus Fearnleys 1998a: Tables 15 und 16).
- 149 Die Maximal- bzw. Minimalwerte, die unter der Annahme eines vollständigen Einsatzes aller Kombinierten Schiffe in der Trockenladungsfahrt bzw. ihres Abzugs aus dieser errechnet wurden, liegen um etwa 5 vH über bzw. 1 vH unter dem realen Angebot von Ende 1997). Die Spannweite nimmt mit steigender Schiffgröße erheblich zu, nach oben bis auf rund 7,5 vH (50 000–100 000 t dw), nach unten bis auf –12 vH (200 000 t dw und darüber).
- 150 Die Stahlproduktion der Volksrepublik China lag um 2,6 vH über dem Stand im ersten Quartal 1997; sie übertraf mit über 26 Mill. t Japan um knapp 8 vH und war zweieinhalbmal so groß wie diejenige Südkoreas, das nur einen Produktionszuwachs von 0,9 vH erreichte, ebensoviel wie Taiwan (IISI 1998b). Demgegenüber stellten die EU in diesem Zeitraum 41,6 Mill. t und Nordamerika rund 34 Mill. t Stahl her.
- 151 Ein Rückgang der Stahlerzeugung in der Welt wird für wahrscheinlich gehalten (Harris 1998b).
- 152 Beginn und Ende der Wirtschaftsjahre sind unterschiedlich; für Weizen am 1. Juli bzw. 30. Juni, für „coarse grains“ und Ölsaaten am 1. Oktober/30. September; für Reis gilt das Kalenderjahr.
- 153 Zur Lage am Kanal und den Auswirkungen am Jahresanfang vgl. unter anderem Harris (1998a).
- 154 Nach stufenweiser Herabsetzung sollte der zulässige Höchsttiefgang im Kanal ab Ende Mai 1998 bis auf weiteres nur noch 34 Fuß betragen. Der maximale Durchfahrtstiefgang ist auf 12,04 m (29'6", Frischwasser Tropen) festgelegt (Lloyd's 1998: 208–209). Typische Seewassertiefgänge für Panamax-Bulkcarrier liegen bei 13,00–13,50 m, für „handymax“-Schiffe bei 11,50 m.
- 155 Kennzeichnend für diese Veränderungen ist, daß Ladung, für die Tonnage von atlantischen Häfen in den pazifischen Bereich geschlossen wurde, als „backhaul cargo“ bezeichnet worden ist, obwohl diese Richtung unter normalen Bedingungen bei weitem ladungsstärker ist und erheblich höhere Raten als in der Gegenrichtung durchsetzbar sind. Zwar haben auch Exportladungen der asiatischen Länder zugenommen, die mit Bulkcarriern transportiert werden (z.B. Stahl); es ist aber zu fragen, ob dies von Dauer ist und ob nicht eine Überreaktion — Abzug von zuviel Tonnage in den Atlantikbereich — mitgewirkt hat, die zu neuen Anpassungsschritten führen wird.

- 156 Für diese Schiffsgröße war die Reisecharterrate in der Getreidefahrt US-Golf–Japan im Januar 1998 auf nur 16,75 \$/t gefallen; sie zog danach jedoch wieder auf etwa 18 \$/t an.
- 157 Die bereits entstandene Schwäche zeigt der Vergleich der Charterabschlüsse jeweils im 1. Vierteljahr 1998 und 1997. Das kurzfristige Volumen (aus Reise- und „trip“-charters) stieg zwar um mehr als 9 vH, doch gingen die Zeitcharterabschlüsse um zwei Fünftel zurück. Bei Annahme von drei Einzelreisen je Zeitcharterabschluß schrumpfte das Gesamtchartervolumen daher um 8 vH (siehe auch Tabelle 25).
- 158 Bei den Bewegungen handelt es sich somit um ein Auspendeln der Unterschiede zwischen den regionalen Angebot-Nachfrage-Relationen, die durch den Wegfall von Ladungstransporten in den oder im Pazifik verursacht wurden. Zu beachten ist, daß im Gegensatz zur „Normalstruktur“ eine Kompensation der gesunkenen Raten zum Pazifik durch höhere Raten in der Pacific-outbound-Richtung nicht auf Dauer und nicht für Schiffe aller Größen möglich ist, weil dort ohnehin sehr wenig Ladung verfügbar ist und diese oft nur durch besonders niedrige Sätze überhaupt transportfähig wird.
- 159 Hierfür liegen derzeit noch keine verwendbaren Daten vor; ebenso läßt sich noch nichts zur Entwicklung des Handels mit „coarse grains“ im neuen Wirtschaftsjahr sagen, das am 1. Oktober 1998 beginnt.
- 160 Solche Voraussetzungen sind: kleine Ladungspartien, deren Aufspaltung wenig verspricht; ein Kostenvorteil der größeren Schiffe, der nicht ausreicht, um mit Teilladung noch über die Runden zu kommen und gegen die kleineren Konkurrenten bestehen zu können (gerade ein starker Kostenabfall der Großschiffe bedeutet bei Teilladung eine starke Kostenprogression); das ganze darf nicht nur auf der Basis niedriger, nicht (voll-)kostendeckender Frachtraten beruhen. Vermutlich können die kleinen Schiffe Kostenvorteile nur bei einer sehr starken Minderabladung der großen Schiffe erreichen.
- 161 Von der georderten Tonnage entfielen 44 vH auf VLCC (250 000–320 000 t dw), 16 vH auf Suezmax- und 21 vH auf Aframax-Tanker. Vom Rest lag ein Schwerpunkt in der Größe von 45 000–50 000 t dw; es handelte sich fast ausschließlich um Produktentanker (Angaben nach Jacobs & Partner 1997a: 48). Die Zahl der VLCC betrug 63.
- 162 Die in den vorliegenden Statistiken verwendeten Größenklassenabgrenzungen entsprechen z.T. nicht mehr den gegenwärtigen Usancen. So wird im oberen Segment der „Aframax“-Klasse bereits die Größe der „Suezmax“-Tanker erreicht. Die Steigerung der Tankergrößen ist allerdings teilweise darauf zurückzuführen, daß Verdrängung und Tragfähigkeit (t dw) durch den MARPOL-gerechten Einbau einer Doppelhülle (z.B. größere Schiffsbreite) vergrößert werden, ohne daß dieses nominelle Mehr faktisch genutzt werden kann, weil die zusätzlichen Räume nicht beladen werden dürfen.
- 163 Im Herbst 1997 hatte die IEA eine Zunahme des Ölverbrauchs („demand“) auf 75,6 Mill. Barrel/Tag (2,4 vH) für 1998 erwartet (OECD 1997: Annex Table 17). Für den OECD-Raum sollte die Zunahme knapp 1 vH ausmachen, für die übrige Welt 4,4 vH.
- 164 Schon in früheren Jahren hat sich gezeigt, daß finanziell hochbelastete Neubauten die älteren Tanker nur unter bestimmten Umständen im Wettbewerb verdrängen konnten. Das war dann der Fall, wenn die Raten so weit gesunken waren, daß der Unterschied zwischen den Brennstoffkosten moderner Motortanker und den (höheren) Kosten der turbinenge triebenen Altschiffe den Ausschlag gab. Hier steht der Reeder des modernen Schiffes aber genaugenommen vor der Frage, ob er das Schiff nicht auflegen soll.
- 165 Bei Einschluß der Schiffe von 50 000 t dw und mehr machte dieses Größensegment, das auch einige Tanker von mehr als 100 000 t dw enthielt, drei Viertel der gesamten zu bauenden Produktentankertonnage aus. Der Auftragsbestand belief sich auf 21 vH der fahrenden Flotte. Dagegen würde die Flotte der „handy size“-Produktentanker unter 40 000 t dw nur um 6,5 vH zunehmen (eigene Berechnungen nach Jacobs & Partner 1997a: 46 und 50; Abgänge zum Abwracken sind hier nicht berücksichtigt).
- 166 Nach Mitte April 1998 veröffentlichten Angaben von Clarkson Research Studies war die Gesamtflotte auf 3 825 020 TEU angewachsen; der danach mit 691 585 TEU noch höhere Orderbestand lag bei 18 vH der Flotte. Auf „Post-Panamax“-Schiffe (in Fahrt) mit mehr als 4 000 „slots“ entfielen 401 703 TEU sowie Aufträge mit 171 832 TEU (42,8 vH der Flotte). An „Panamax“-Schiffen (3 000 TEU und mehr) waren 1 050 867 TEU sowie Aufträge mit 129 881 TEU (12,4 der Flotte) vorhanden. Gegenüber dem Jahresende 1997 war die Gesamtflotte nach diesen Angaben bereits um 2,9 vH gewachsen, der Bestand an Post-Panamax-Schiffen um 7,6 vH und der an Panamax-Schiffen um 5,2 vH (zit. nach Porter 1998d).
- 167 Vom Gesamtbestand an Vollcontainerschiffen (Basis TEU) waren Ende 1997 4,4 vH über 25 Jahre, weitere 5,6 vH zwischen 20 und 25 Jahren alt; am Deadweight gemessen waren diese Anteile noch etwas höher. Im Vergleich dazu betrug die Zuwachsrate (Neubauten) allein im Jahr 1997 fast 16,5 vH. Inzwischen sind einige der noch im Dienst befindlichen Schiffe aus der Anfangsphase um 1970 zum Abwracken verkauft worden.
- 168 Einen stabilisierenden Effekt für die Linienfahrt mit Asien könnte die Zunahme des Exportverkehrs haben. Der von dieser Zunahme erzeugte zusätzliche Stellplatzbedarf muß durch den Einsatz zusätzlicher Schiffe gedeckt werden. Inwieweit dies realisierbar ist, hängt u.a. davon ab, welche Schiffsgrößen benötigt werden. Trampcontainerschiffe der im Ostasienverkehr eingesetzten Linienschiffsgrößen sind vermutlich entweder überhaupt nicht vorhanden oder befinden sich bereits in längerfristiger Charter, während verfügbare kleinere Schiffe teurer sind und daher höhere Frachtraten benötigen. Für den Verlader kann sich somit das Dilemma eröffnen, daß er die gewünschte Stellplatzkapazität nur erhalten kann, wenn er höhere Frachtraten akzeptiert.

- 169 Beispielsweise beschloß das Asia Westbound Rate Agreement (AWRA) eine Ratenanhebung (rate restoration) mit Wirkung vom 1. Juli 1998. Die Konferenz begründete diesen Schritt damit, daß die Raten noch immer zu niedrig seien und selbst angesichts der Vollauslastung der Schiffe nicht ausreichten, um die Investition zu rechtfertigen, ferner mit einer von der Asien-Krise verursachten zunehmenden Belastung durch die Unausgeglichenheit der Verkehrsrichtungen.
- 170 Zahlreiche in der Asienfahrt tätige Linienreedereien haben im Frühjahr 1998 negative Auswirkungen auf die Erträge mitgeteilt. Betroffen sind demnach sowohl asiatische, insbesondere südkoreanische, als auch europäische und amerikanische Unternehmen.
- 171 Außer Ecuador war vor allem Neuseeland durch Ernteverluste betroffen, aber auch der Fruchtexport Chiles. Zur Lage auf den Fruchtmärkten im Frühjahr 1998 vgl. Brewer (1998c, 1998d).
- 172 Der im Verlauf des Jahres erheblich gestiegene Auftragsbestand belief sich Ende 1997 auf 45 Vollkühlsschiffe mit 0,382 Mill. t dw. Eine andere Quelle (*Fairplay Newbuildings* 1997b) gab 47 Schiffe mit sogar 428 293 t dw (darunter 3 Fishcarrier) sowie 6 weitere von weniger als 5 000 t dw an. A/S Klaveness erwartete, daß bis Ende 1999 etwa 37 Schiffe mit mehr als 17 Mill. Kubikfuß Laderauminhalt in Dienst gestellt werden (*Lloyd's List Magazine Focus* 1998). Das wären ein Bruttozugang von etwa 6 vH gegenüber Ende 1997 und eine durchschnittliche Schiffssgröße von etwa 460 000 cft. Die größten bestellten Schiffe werden eine Kapazität von etwa 600 000 cft haben (vgl. dazu Brewer 1998a und Woodbridge 1997b).

Literaturverzeichnis

- Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. (1998). Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 1998. Berlin.
- Arndt, E.-H. (1997). Niederlande setzten die neue Schiffahrtspolitik konsequent um: Stimmung in der Branche ist wieder „sehr positiv“. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 14. Juni: 3.
- Bascombe, A. (1996). Feeding Time. *Containerisation International* 29 (11): 65–69.
- (1997). Nordic Exposure. *Containerisation International* 30 (7): 68–69.
- Bhattacharyya, A. (1997). Government Poised to Begin LNG Imports. *Petroleum Economist* 64 (9): 90–92.
- Böhme, H. (1994). Weltseeverkehr: Die Rezession wirft lange Schatten. Kieler Diskussionsbeiträge 230. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1995). Weltseeverkehr im konjunkturellen Aufwind. Kieler Diskussionsbeiträge 249. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1997a). Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend. Kieler Diskussionsbeiträge 299/300. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1997b). Finanzieren Anleger zu viele Schiffe? *Hansa* 134 (10): 10–12.
- Böhme, H., C.-F. Laaser, H. Sichelschmidt und R. Soltwedel (1998). *Transport in the Baltic Sea Region: Perspectives for the Economies in Transition*. Kiel (erscheint demnächst).
- Boyes, J.C.R. (1997). Taking the Strain. *Containerisation International* 30 (8): 75–77.
- Brewer, J. (1997a). Brisk Far Eastern Car Market Helps to Compensate for Slackest Period: Motors in Fast Lane as Banana Trade Slips. *Lloyd's List*, 11. Juli: 2.
- (1997b). Moon Festival is Boost for Banana Trade. *Lloyd's List*, 23. September: 2.
- (1998a). Reefer Owners Confident of Sector Strength. *Lloyd's List*, 27. Januar: 2.
- (1998b). General Downward Trend Accelerates for Older Vessels Says Broker: Reefer Rates Gap Widens. *Lloyd's List*, 28. Januar: 14.
- (1998c). Banana Crop Crisis Dims Reefer Market Optimism. *Lloyd's List*, 13. Februar: 2.
- (1998d). Hopes for 1998 Season Take Sour Turn as Combination of Factors Cuts Shipping Returns to Four-year Low: Fruit Dreams Become Nightmare. *Lloyd's List*, 17. April: 2.
- Chinnery, K., und S. Galbraith (1998). Operator's Collapse Affects Stevedores, Agencies and Shippers. *Lloyd's List*, 21. Februar: 1.
- C.I. (*Containerisation International*) (1997a). Manaus — the Amazon's Paradox Port. 30 (3): 43–46.
- (1997b). Trans European Rail Freight Freeways Finally Takes Shape. 30 (4): 22.
- (1997c). JSC Wins the Day. 30 (6): 23.
- (1997d). TWRA Plan to Hike Japan THC. 30 (7): 23.
- (1997e). S America Report Foresees Regional Hubbing. 30 (8): 14.
- (1997f). NDX Launches a New Rail Service between Hamburg and Milan. 30 (8): 27.
- (1997g). Med Ports Form an Alliance. 30 (8): 29.
- (1997h). GL Views 12,000TEU–14,000TEU Vessels as the Next Logical Step. 30 (8): 34.
- (1997i). US Ocean Shipping Reform Act Hits Stormy Water. 30 (9): 16.
- (1997k). US Penalties Hit Japanese Carriers. 30 (10): 7.
- (1997l). FMC Issues Five-year Strategic Plan. 30 (12): 17.
- (lfd. Jgg.). Freight Rates Indicators.
- Collard, I. (1998). Record Results for Bremen/Bremerhaven. *Lloyd's List*, 20. März: 7.

- Cool Carriers AB (1997). *Cool Facts 96–97*. Danderyd.
- Corkhill, M. (1997). East of Suez Proving to be a Centre of Activity. *Lloyd's List*, 12. September: 8.
- Crichton, J. (1997). Europe-South Africa Bubble Bursts. *Containerisation International* 30 (9): 51–55.
- Crisp, D. (1997). ...and They Lived Happily Ever after? *Containerisation International* 30 (4): 44–47.
- Croner's (Croner's World Directory of Freight Conferences)* (1997). Trans-Atlantic Conference Agreement. Loseblatt-Ausgabe Dezember. Kingston upon Thames.
- Dickey, A. (1995). Rotterdam on Track to Tap into Europe's Rail Network. *Lloyd's List*, 25. November: 3.
- DIW, IfW und IWH (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel und Institut für Wirtschaftsforschung Halle) (1997). Die wirtschaftliche Lage Rußlands: Wirtschaftspolitik muß jetzt endlich Wachstumserfolge vorweisen. Kieler Diskussionsbeiträge 308. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Dobert, J. (1997). Prospekt-Analysen eines Erzfrachters und dreier ConBulker: Mit Langzeitchartern gegen Container-Depression. *Hansa* 134 (5): 34–36.
- Drewe, P., und B. Janssen (1996). The Betuwe Line: An Evaluation. *Europäische Zeitschrift für Regionalentwicklung* 3: 44–49.
- Drewry (The Drewry Monthly)* (1997). Yellow Pages. Market Reports. Tanker Time Charter Fixtures. Storage. 27 (2): XXX.
- (1998a). Chinese LPG Demand Demonstrates Its Price Sensitivity. 28 (1): 19.
- (1998b). Table 20: Iron Ore Imports — Selected Countries. 28 (3): 22.
- (1998c). Dry Cargo Market. Commodity Developments. Grain. 28 (4): 24.
- DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung)* (1995). Ewers-Thesen zur europäischen Seehafenpolitik: Beste Antwort wäre eine klare Absage. 23. November: 15.
- (1997a). GL: Technisch kein Problem mehr. 8000-TEU-Riesen werden kommen. 1./3. Mai: 2.
- (1997b). Hansa Treuhand warnt: Teure Containerschiffe werden Probleme bekommen. 7. Juni: 2.
- (1997c). Ventspils: Hafenbecken wurde vertieft. 22. Juli: 8.
- (1997d). Bonner Konzept zur Förderung der Seeschiffahrt in Deutschland: Staatlich beeinflußbare Kosten müssen reduziert werden. 26. Juli: 3.
- (1997e). CP Ships expandiert: Kanadier schlucken die Lykes Lines. 31. Juli: 1.
- (1997f). US-Schiffahrtsreform: Verlader machen Front. Vertrauliche Kontrakte nützen nur Großindustrien. 19. August: 7.
- (1997g). Sitzungsperiode läuft am 15. Oktober aus. US-Kongreß gerät in Zeitnot: Schiffahrtsreform ungewiß. 2./4. Oktober: 15.
- (1998a). Wallenius erstmals ein „Auto-Millionär“. 7. März: 8.
- (1998b). Container-Hinterlandverkehr. Studie: Häfen müssen kooperieren. 12. März: 1.
- (1998c). Kostenentlastung der Seeschiffahrt unter deutscher Flagge: Reeder sehen in Erleichterungen positives Signal. 28. März: 1.
- Ebel, H. (1997). Ist die deutsche Schiffsfinanzierung in einer Krise? In Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Sechstes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschiffahrt: Probleme im Seeverkehr*. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, 207. Bergisch Gladbach.
- Erdmenger, J. (1996). Seaports in the Transeuropean Transport Network. In L. Bekemans und S. Beckwith (eds.), *Ports for Europe*. Brüssel.
- Fairplay* (1996). Gioia Tauro Pulls Them in. 328 (5872): 16–17.
- (1997a). Tankers: Recovery Signalled. 330 (5899): 40.

- Fairplay* (1997b). Long Slide of the Banana. Demand Slips as Markets Go Soft. 331 (5918): 4.
- (1997c). Gloom Descends on Producers. Ecuador Faces “Worst Period Ever”. 331 (5918): 4.
- (1997d). Mega Boxships Loom: Ships of 13,000 TEU Are Possible. 331 (5926): 38.
- (1997e). Car Trade Roars Ahead: Carmakers Move into Mercosur. 332 (5937): 55.
- (1998a). Uncompromising Europe. EU Sends Message to ISM Doubters. 332 (5948): 12.
- (1998b). LPG Rates to Jump. 333 (5952): 49.
- (1998c). Good News for Volatile LPG. Optimism Outweighs Short-term Plunge. 333 (5954): 26–27.
- (1998d). Gas Trades. 333 (5954): 26–32.
- (1998e). Bottomless Chemical Trades. Carrier Rates Reach New Lows. 333 (5955): 45.
- (1998f). The Market Hovers. El Niño Nerves Hit Rates. 333 (5957): 26–27.
- (1998g). Spirit of Unity: German Ports Search for a Policy. 333 (5959): 3.
- (1998h). German Ports Discuss Links. 333 (5959): 8.
- Fairplay Newbuildings* (1997a). Newbuildings Order Table IV (Vessel Types on Order by Country of Build). (18./25. Dezember): 4.
- (1997b). Section One. World Ships on Order by Vessel Type. (18./25. Dezember): 17–18.
- Fearnleys (1997). *World Bulk Trades. An Analysis of 1996 with 1997 Update*. Oslo.
- (1998a). *Review 1997*. Oslo.
- (1998b). *World Bulk Fleet* (Januar).
- Financial Times* (1997). Car Industry Gears up for Fresh Assault on World Markets: Japan Set for Export Drive. 6. Mai.
- Fisser, F.M. (1959). *Trampschiffahrt*. Weltschiffahrts-Archiv 1. Bremen.
- Fossey, J. (1998). Newbuilds Slowdown Raises Hopes. In *Containerisation International Yearbook 1998*. London.
- Frankfurter Zeitung — Blick durch die Wirtschaft* (1997). Die Automobilindustrie wächst künftig in jungen Märkten. 14. November.
- Glass, J. (1997). Jones Act Move Backed. *Lloyd's List*, 24. Juni: 10.
- Gray, T. (1997). Evergreen Chooses Gioia Tauro. *Lloyd's List*, 24. September: 1.
- Green, E., und M. Moss (1982). *A Business of National Importance: The Royal Mail Shipping Group, 1902–1937*. London.
- Grey, M. (1998). Shortage of Seafarers Threat to UK Industry. *Lloyd's List*, 28. Februar: 1.
- Harms, O. (1933). *Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft: Ihre Gründung und Entwicklung bis zum Kriege*. Hamburg.
- Harris, J. (1998a). Panamax Market Feels the Draught. *Lloyd's List*, 27. Januar: 3.
- (1998b). World Steel Output to Fall. *Lloyd's List*, 21. Februar: 2.
- Heitmann, K. (1997). Für die deutschen Häfen „ist Gefahr im Verzuge“. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 30. September: 6.
- Hinz, C. (1996). Prospects for a European Port Policy: A German View. *Maritime Policy and Management* 23 (4): 337–340.
- IfW (Institut für Weltwirtschaft) (1998). Industrieländer: Aufschwung in moderatem Tempo. Thesen zum Kieler Konjunkturgespräch, 23./24. März, Kiel.
- IISI (International Iron and Steel Institute, Brüssel) (1998a). *Monthly Crude Steel Production* (Januar).
- (1998b). *Monthly Crude Steel Production* (April).
- ILU (The Institute of London Underwriters) (lfd. Jgg.). *Casualty Returns*. London

- IMF (International Monetary Fund) (1998). Country Tables. *International Financial Statistics* 51 (März).
- International Bulk Journal* (1997). Cement Industry Slowdown Clouds Trade Outlook. 17 (9): 5–13.
- Ion, E. (1997). Owners “Mock ISM Code Enforcement”. *Lloyd's List*, 8. August: 1.
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) (1997). *Shipping Statistics Yearbook 1997*. Bremen.
- (1998). *Shipping Statistics and Market Review* 42 (1/2).
- (lfd. Jgg.). *Shipping Statistics and Market Review*.
- ITZ (*Internationale Transport-Zeitschrift*) (1997a). Erneute Überprüfung des Jones Act gefordert. 59 (34): 19.
- (1997b). Hafenkonflikt USA/Japan: Vorläufige Einigung. 59 (43): 13.
- (1997c). Transhipment Ports in South America. 59 (48): 104.
- Jacobs & Partners (1997a). *World Oil Tanker Trends* (Dezember).
- (1997b). *World Oil Tanker Trends* (verschiedene Ausgaben).
- (Lfd. Jgg.). *World Oil Tanker Trends* (bis Juni 1996: *World Tanker Fleet Review*).
- Jenvey, N. (1997). Rates Slide on SA Trade. *Lloyd's Freight Transport Buyer* (Oktober): 25.
- JMM (*Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*) (1995). L’Affrtement. Les porte-conteneurs d'affrètement: un phénomène explosif. 77 (3963): 3054–3056.
- (1996a). Croissance prévue de la consommation d’engrais. 78 (3998): 1866–1867.
- (1996b). Le marché du ciment: une baisse attendue des échanges. 78 (4010): 2472.
- (1997a). La réforme du Shipping Act de ‘84: c’est reparti. 79 (4033): 769–771.
- (1997b). L’état de la flotte. 79 (4064): 2581–2584.
- (1998). Les résultats de TMM. 80 (4083): 630.
- Knight, P. (1997). Record Soya Volumes Signal Prosperous Year Ahead. *International Bulk Journal* 17 (9): 27–28.
- Kohn, R. (1970). *Palm Line: The Coming of Age 1949–1970*. Liverpool.
- Kommission (Kommission der Europäischen Gemeinschaften) (1995). *Die gemeinsame Verkehrspolitik: Aktionsprogramm 1995–2000*. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen. KOM(95) 302 endg. Luxemburg.
- (1996a). *Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrsstrategie*. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen. KOM(96) 81 endg. Luxemburg.
- (1996b). *Bulletin der Europäischen Union* (3): 52–53.
- (1997). *Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur*. KOM(97) 678 endg. Luxemburg.
- Kortüm, B. (1998). Perspektiven privater Schiffsfinanzierung in Deutschland. *Hansa* 135 (2): 14–16.
- Lamb, J. (1997). Excess Capacity Drives Down Reefer Rates. *Lloyd's List*, 24. Juni: 10.
- Lambert, M. (1993). The World Container Port League. In *Containerisation International Yearbook 1993*. London.
- (1998). The World Container Port League. In *Containerisation International Yearbook 1998*. London.
- Large, G. (1997). The Driving Force in Ro-Ro. *Lloyd's Freight Transport Buyer* (Oktober): 41–47.
- Larin, A. (1989). Soviet Seaports: Today and Tomorrow. *Soviet Shipping* 9 (3): 20–23.
- Le Gouard, Y. (1998). CP Ships et ses Compagnies. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4079): 376–382.
- Lloyd's (1998). *Lloyd's Ports of the World*. London.
- Lloyd's List* (1997a). UECC Expands and Modernises. 14. Juli: 8.

- Lloyd's List* (1997b). Grain & Fertilizer Trades: Figures Show Mixed Fortunes Ahead for Natural Products. 29. September: 14.
- (1998). Hutchison Port Holding Takes Gobal Share of Traffic. 30. Januar: 9.
- Lloyd's List Magazine Focus* (1998). Operators on Newbuilding Spree. In der Februar Beilage *Reefer Trades — from Stormy Climes to Calmer Shores*. (Februar): 8–9.
- Lloyd's Register of Shipping* (1997a). *World Fleet Statistics* 1996. London.
- (1997b). *World Shipbuilding Statistics* (Dezember).
- (1997c). *World Shipbuilding Statistics* (verschiedene Ausgaben).
- (1997d). *Register Book 1997/98*. Volume I. London.
- (1998). *World Fleet Statistics* 1997. London.
- (Lfd. Jgg.). *World Shipbuilding Statistics*.
- Lloyd's Ship Manager* (1992). Car Carriage in Decline. 13 (4): 62.
- (1997). Modified Design Hits the Right Note. 18 (5): 89.
- (lfd. Jgg.). Tanker Indices.
- Lloyd's Shipping Economist* (1992). Shrinking Trades for Car Carriers? 14 (10): 21–24.
- (1993a). European Scene: EC's Transport Blueprint. 15 (1): 5.
- (1993b). Car Carriers: Changing Trade Patterns. 15 (11): 20–21.
- (1996). Pros and Cons of Large Containerships. 18 (3): 18–20.
- (1997a). Increasing Aluminium Usage Lifts Bauxite Trade. 19 (3): 12–13.
- (1997b). Large Tonnage Hits Small Containerships. 19 (5): 12.
- (1997c). Good Times Still Ahead for LNG. 19 (5): 18.
- (1997d). Asia Hold the Key to Chemicals Growth. 19 (7): 8–10.
- (1997e). Raising Container Productivity. 19 (7): 20–22.
- (1997f). New Models Drive Car Carrier Trade. 19 (8): 12.
- (1997g). Cashing in on Asia's Products Bonanza. 19 (9): 13–15.
- (1997h). Trans Tasman Trauma. 19 (10): 8–9.
- (1997i). All Rise for the VLCC Tanker Market. 19 (10): 15.
- Lloyd's Shipping Index* (1998). Market Briefing. 2. März.
- McLellan, R.G. (1997). Bigger Vessels: How Big Is Too Big? *Maritime Policy and Management* 24 (2): 193–211.
- Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.). *Containership Fixtures*.
- Müller, L., und L. Wittenberg (1997). Ursache des neuen Wandels: Das Großcontainerschiff — Stand und Aussichten. In Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Sechstes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt: Probleme im Seeverkehr*. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, 207. Bergisch Gladbach.
- Nadkami, S. (1997). Gujarat LNG Terminals Go Ahead. *Lloyd's List*, 2. Dezember: 10.
- Neemann, H. (1998). Ein Irrglaube, die Schiffsfinanzierung in den Niederlanden beruhe allein auf der Tonnagesteuer. *Hansa* 135 (1): 24–25.
- Nordsee-Zeitung* (1997). Geheimnis um Maersk-Riesen. Spekulation über wahre Container-Kapazität des größten Typs der M-Klasse. 18. Oktober: 54.
- (1998a). Der Hafenglanz lässt Rotterdam nicht ruhen. 4. Januar: 9.
- (1998b). High-Tech-Tanker zugleich Eisbrecher. 7. Februar: 59.

- OECD (1997). *OECD Economic Outlook* 62 (Dezember).
- Offen, C.-P. (1997). Wohin steuert die Containertrampschiffahrt? In Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Sechstes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschiffahrt: Probleme im Seeverkehr*. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, 207. Bergisch Gladbach.
- O'Neill, W. (1998). Nothing Can Stop It. The Importance of the ISM Code. *Fairplay* 333 (5950): 14.
- Osler, D. (1997). Reefer Trade Put under Pressure by Box Rival. *Lloyd's List*, 10. November: 3.
- Petroleum Economist* (1997a). Iraq Returns to the Market. 64 (1): 44.
- (1997b). Latin America Growth Keeps up the Pace. 64 (3): 40–41.
- (1997c). Middle East Refining: Producers Chase Asian Market. 64 (4): 26–28.
- (1997d). Venezuela Takes a Lead in Battle for US Crude Supplies. 64 (4): 37.
- (1997e). LNG: It's Young and Global. 64 (9): III (A Special Section Written and Prepared in Association with The Chase Manhattan Bank).
- Petroleum Supply Monthly* (1998). Summary Statistics. (März).
- Poole, A. (1997a). Cool Carriers Wins Major Banana Deal. *Lloyd's List*, 2. Oktober: 1.
- (1997b). Coast Guard Commandant Calls for Check on Vessels Likely to Miss Next July's Deadline: US Asks IMO Audit Safety Code. *Lloyd's List*, 21. November: 1.
- (1997c). Mixed Fortunes Prevail During the Best Year for Two Decades. *Lloyd's List*, 31. Dezember: 7.
- (1997/1998). Noboa Link Bears Fruit. *Lloyd's Freight Transport Buyer* (Dezember/Januar): 24–25.
- Porter, J. (1998a). DSR-Senator Head Sees Flexibility: Sager Predicts Demise of the Conferences. *Lloyd's List*, 4. Februar: 3.
- (1998b). New Transatlantic Service to Charter 1,300 TEU Slots Weekly in Each Direction: Mitsui, APL Opt for Lykes Ships. *Lloyd's List*, 5. Februar: 1.
- (1998c). Vestey Group Sells Off Container Shipping Interests at Asset Value: P&O Nedlloyd Pays £60m for Blue Star. *Lloyd's List*, 10. Februar: 1.
- (1998d). Demolition Activity Shows Large Increase. *Lloyd's List*, 17. April: 3.
- Prager, H.G. (1974). John T. Essberger. Hamburg.
- Rommel, A. (1978). Seehafenpolitik — eine Verkehrs- oder Regionalpolitik? *Hansa* 115 (7): 549–551.
- Sager, K.H. (1970). Container — ein Erfolg für den Reeder? *Hansa* 107 (4): 632–634.
- Schmitz, A. (1997). DVZ-Analyse: Der Containerverkehrsmarkt Südamerika. Anbieter bewegen sich in sehr dynamischem Markt. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 2./4. Oktober: 45–47.
- Schondorf, H.D. (1953). Der neue britische Trampfrachtenindex. *Hansa* 90 (28): 1138–1139.
- Seatrade Review* (1992). Sun Rises over European Shortsea Car Carrier Market. 21 (6): 31–35.
- Sichelschmidt, H. (1997). Das Programm „Transeuropäische Netze“ der EU — ein sinnvolles Konzept für den Verkehr von morgen? *Die Weltwirtschaft* (4): 396–425.
- SST (Svensk Sjöfarts Tidning)* (1997a). Stora framgångar för Wallenius. 93 (23/24): 37.
- (1997b). Nyttiskott till Wallenius. 93 (47): 33.
- (1997c). Oceanburna världshandeln växar 3,8 procent nästa år. 93 (47): 43.
- (1997d). Sjöfartens Bok. *Kylsjöfart*. 93 (50): 61–65.
- (1997e). Sjöfartsmarknaden — Indikatorer. (Verschiedene Ausgaben).
- Stares, J. (1997). Kinnock Backs “Fair Competition”. *Lloyd's List*, 6. Juni: 1.
- THB (Täglicher Hafenbericht)* (1998). Ventspils und Riga legten zu. 13. Januar: 14.

- Thomas, S. (1997a). Rising Production the Driving Force. *Seatrade Review* 26 (9): 79–87.
- (1997b). The Netherlands: New Tax Brings New Opportunities. *Seatrade Review* 26 (10): 81–85.
- Tinsley, D. (1995). Medcenter Container Terminal. *Lloyd's List*, 16. Oktober: 5–7.
- (1997a). Germanischer Lloyd Says Owners May Deploy Giant Vessels by 2000: German Society Sets 8,000 TEU Ship Target. *Lloyd's List*, 2. Juli: 1.
- (1997b). Owners Face Higher Costs to Comply with Stipulations: IACS Rules Mean Heavier Bulkers. *Lloyd's List*, 11. Dezember: 3.
- Tresselt, D. (1967). *The West African Shipping Range*. New York.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (1991). *Review of Maritime Transport 1990*. New York.
- USDA (United States Department of Agriculture) (1997). *Oilseeds: World Markets and Trade* (Dezember).
- (1998). *Grain: World Markets and Trade* (Januar).
- Verkehrswirtschaft (1996). Der Süden greift an. (10): 8–10.
- Weise, H. (1997). Brüssel bereitet neue Richtlinien für die Schiffahrtsbeihilfen vor: Totale Steuerfreiheit für Seeleute ist künftig möglich. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 13. März: 9.
- Woodbridge, C. (1997a). Terminals Battle to Become Caribbean Hubs. *Containerisation International* 30 (7): 83–85.
- (1997b). Reefers: Bruised but Not Squashed. *Seatrade Review* 26 (12): 79–83.
- World Trade Organization (1997). *Annual Report 1997*. Volume I. Genf.
- Wörlein, P. (1995). Containerschiffahrt: Vor der Investitionsentscheidung sind viele Faktoren zu beachten: Der Jumbo ist nicht in jedem Fall die beste Wahl. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 12. Dezember: 3.
- Y.L.G. (Yan Le Gouard) (1996). Porte-conteneurs d'affrètement. Flotte en expansion, taux en contraction. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 78 (4015): 2848–2850.
- (1998). Cast Container Lines. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4079): 383–385.