

Böhme, Hans

Working Paper — Digitized Version

Weltseeverkehr: Märkte zwischen Boom und Baisse

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 275

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Böhme, Hans (1996) : Weltseeverkehr: Märkte zwischen Boom und Baisse, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 275, ISBN 389456122X, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47974>

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: Märkte zwischen Boom und Baisse

von Hans Böhme

AUS DEM INHALT

- Die Weltschiffahrt stand 1995 im Zeichen der konjunkturellen Abschwächung. Im Mai 1995 kam es auf den Märkten für Seeverkehrsleistungen zu einer abrupten Tendenzwende, nachdem der Aufschwung in der Massengutfahrt zuvor noch boomartige Ausmaße erreicht hatte. Im Spätsommer fielen die Raten vor allem für große Bulkcarrier stark. In der Tankschiffahrt waren sie bis Mitte 1995 sehr niedrig; die nachfolgende kräftige Hausse vor allem für Großtanker blieb eine Episode.
- Die Linienfahrt war 1995 unverändert von dem noch lebhaften Welthandel mit Industriegütern begünstigt. Die fortschreitende internationale Arbeitsteilung und der zunehmende Handel zwischen Schwellenländern steigerten das Ladungsaufkommen in diesem Sektor. Die fernöstlichen Volkswirtschaften stellen derzeit den dynamischsten Bereich der Linienfahrt dar. Die Auslastung der Schiffe verbesserte sich in einigen Fahrtgebieten deutlich. Da jedoch gleichzeitig das Angebot an Containerkapazität wuchs, hielt der Druck auf Frachtraten und Erlöse an. Stark expansiv bei festen Raten zeigte sich der mit der Linienfahrt eng verbundene Tramp-Containermarkt.
- Das Aufkommen an Linienladung war auch 1995 von strukturellen Veränderungen begleitet, deren Ursache vor allem die erneut beschleunigte Zunahme der Containerschiffsgrößen ist. Anfang 1996 wurde erstmals die Grenze von 6 000 TEU überschritten. Der Einsatz solcher Schiffe führte zu weitreichender Neuordnung der Linienverkehre auf der Grundlage verstärkter Kooperation der Anbieter in „strategischen Allianzen“. Die Hafenkonzentration mit „hub and spoke“-Systemen und ausgeweiteten Feedernetzen schreitet weiter fort.
- Die Zunahme der Containerschiffsgrößen stellt die Seehäfen vor erhebliche Probleme, deren Lösung mit hohen Kosten verbunden ist. Bei einer Verringerung der Zahl der Anlaufhäfen z.B. in Nordwesteuropa würden außerdem die Transportleistungen auf Schiene und Straße beträchtlich zunehmen. Aufwendige Anpassungserweiterungen in den Häfen und bei den Verkehrswegen könnten erforderlich sein. Die angeblichen Kostenvorteile des Transports mit Großschiffen können deshalb durch Mehrkosten in den Häfen und auf den Landwegen zunichte gemacht oder sogar ins Gegenteil verkehrt werden.
- Für das Jahr 1996 sind die Aussichten infolge schwächerer Welthandelsexpansion gedämpft. Der Wettbewerb wird sich besonders für große Bulkcarrier sowie in der Linienfahrt weiter verschärfen. Die bei den Containerschiffen für den Trampmarkt zu erwartenden Neuzugänge können auf das Rateniveau drücken. Die Schiffe müssen Beschäftigung in der Linienfahrt finden, in der sich ebenfalls ein tendenzieller Kapazitätsüberhang abzeichnet.
- Die Rahmenbedingungen für die Seeschiffahrt wurden durch die fortschreitenden Liberalisierungs- und Deregulierungsmaßnahmen in Südamerika und durch intensive Bemühungen um eine Lösung der Sicherheits- und Umweltprobleme geprägt. So verabschiedete die International Maritime Organisation zahlreiche Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit in der Fährschiffahrt. Nach wie vor wird aber dem administrativen Weg bei der Lösung der Probleme der Vorzug vor einer stärker ökonomisch ausgerichteten Strategie gegeben.

Weltseeverkehr: Märkte zwischen Boom und Baisse

von Hans Böhme

684795

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Böhme, Hans:

Weltseeverkehr: Märkte zwischen Boom und Baisse / von Hans
Böhme. Institut für Weltwirtschaft Kiel. - Kiel : Inst. für
Weltwirtschaft, 1996

(Kieler Diskussionsbeiträge ; 275)

ISBN 3-89456-122-X

NE: GT

©

Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

D-24100 Kiel

Alle Rechte vorbehalten

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

auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie) zu vervielfältigen

Printed in Germany

ISSN 0455 - 0420

Inhaltsverzeichnis

I. Das Jahr 1995 im Überblick	7
1. Seeverkehr, Konjunktur und Welthandel	7
2. Rahmenbedingungen der Schifffahrt	8
II. Das Tonnageangebot und seine Auslastung	9
1. Die Welthandelsflotte	9
2. Auslastung des Potentials	10
III. Tendenzwende auf den Märkten der Trockenladungsfahrt	12
1. Nochmals gesteigertes Chartervolumen	12
2. Ratenumschwung im Frühjahr	14
3. Triebkräfte von Aufschwung und Niedergang	16
4. Märkte der Spezialfahrt	18
5. „General cargo“-Schiffe: Ein Residuum der Trampfahrt?	20
IV. Die Tankmärkte: Überraschung im Sommer	22
1. Größerer Transportbedarf oder nur Struktureffekte?	22
2. Ratenentwicklung besser als erwartet	24
3. Produktentankfahrt im Sog Ostasiens	26
4. Zukunft der VLCC ungewiß	27
5. Belebter Flüssiggastransport	28
V. Linienschifffahrt	29
1. Hohes Ladungsaufkommen und starker Wettbewerb	29
2. Beschleunigter Strukturwandel durch Größensteigerungen	32
VI. Schifffahrtspolitik zwischen IMO und WTO	33
VII. Die Frachtenmärkte im Jahre 1996	36
1. Gedämpfte Konjunkturaussichten	36
2. Trockenladungsfahrt: Schwache Impulse für die Großschiffe	36
3. Tramp-Containerschiffe: Am Wendepunkt?	39
4. Kühlschifffahrt: Weiter aufwärts	39
5. Tankfahrt: Im Durchschnitt wie 1995?	39
6. Linienschifffahrt: Verstärkter Druck auf die Raten	41
7. Zur Weiterentwicklung der Welthandelsflotte	42
Literaturverzeichnis	52

Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen

Linienfahrt

„hub port“	zentraler Hafen, in dem „trunk lines“ und „feeder lines“ verbunden sind
„hub and spoke“- System	ein Liniensystem, das aus Haupthäfen und Feederlinien besteht, die jeweils speichenartig von diesen ausgehen
„double stack“	Beförderung von Containern im Zweierstapel auf Eisenbahntragwagen
„single port“- Prinzip	Bestreben der Containerreedereien im Überseeverkehr, ihre Dienste auf jeweils nur einen Lade- und Löschhafen in einer Region zu beschränken und die kleineren Häfen im Umladeverkehr zu bedienen
„independent action“	das Recht eines Konferenzmitgliedes, nach einer Ankündigungsfrist unabhängig vom Konferenztarif oder anderen Abmachungen Frachtraten und/oder Bedingungen festzusetzen (in den Vereinigte Staaten-Verkehren durch den US Shipping Act of 1984 zwingend vorgeschrieben)
„service contract“	Beförderungsvertrag zwischen einer Reederei/Konferenz und einem Verloader über eine bestimmte (jährliche) Ladungsmenge zu individueller Frachtrate (im Vereinigte Staaten-Verkehr aufgrund des US Shipping Act of 1984 als Wahlmöglichkeit vorgeschrieben)
„time-volume contract“	Beförderungsvertrag über eine bestimmte Ladungsmenge pro Zeit
„transhipment“	Umschlag von Schiff zu Schiff, z.B. in einem „hub port“
„trunk line“	Hauptlinie, z.B. Europa–Nordamerika; in der Containerfahrt vielfach mit Feederrou-ten verknüpft
„feeder lines“	Zubringer-/Verteilerdienste, welche die Ladung den Hauptlinien zuführen bzw. von ihnen zu den kleineren Endhäfen befördern

Reisecharter

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

Spotmarkt

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

Tankfahrt

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

Trampfahrt

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

„coarse grains“	Sammelbezeichnung für alle Getreidearten außer Weizen und Reis; für den Seeverkehr haben vor allem Mais, Gerste, Roggen, Hafer und Sorghum Bedeutung
-----------------	--

Zeitcharter

„period charter“	Vertrag über die Miete eines Schiffes
„trip charter“	Unterform der Zeitcharter, gilt für eine bestimmte, jeweils von den Vertragsparteien festgelegte, bisweilen sehr lange Laufzeit
	Unterform der Zeitcharter, gilt für jeweils eine bestimmte Reise oder Rundreise

Maße

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

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

Schiffstypen

Bulkcarrier	Massengutschiff für trockene Ladung
„cape size“-Schiff	etwa 120 000–175 000 t dw
„handymax“	die größten Schiffe der „handy sizes“
„handy size“-Schiff	etwa 20 000–45 000 t dw
„mini bulker“	bis zu etwa 12 000 t dw, teilweise in der europäischen Massengutfahrt eingesetzt
Panamax-Schiff	etwa 50 000–80 000 t dw
Feederschiff	in der Containerfahrt als Zubringer/Verteiler für die Hauptlinien eingesetztes Schiff, meistens bis zu mittlerer Größe (1 000 TEU), neuerdings auch erheblich größer
„general-cargo ship“	konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgutähnlicher Ladung, „bulk“- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, üblicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschirr, meistens als Trampschiff eingesetzt
„single decker“	ein 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

Organisationen und Verträge

IMO	International Maritime Organisation
WTO	World Trade Organisation (vormals GATT — General Agreement on Tariffs and Trade)
SOLAS	(Safety of Life at Sea) Schiffssicherheitsvertrag der IMO

I. Das Jahr 1995 im Überblick

1. Seeverkehr, Konjunktur und Welthandel

Die Wertschiffahrt stand im Jahre 1995 noch im Zeichen des kräftigen Konjunkturaufschwungs, der sie seit dem Frühsommer 1994 bestimmt hatte. Die Nachfrage nach Schiffsraum und der Frachtratenanstieg erreichten boomartige Ausmaße. Im Vordergrund standen die Märkte der trockenen Massengutfahrt. In der Tankschiffahrt beschränkten sich Ratensteigerungen wiederum auf vorübergehende Phasen eher regionaler Hausseerscheinungen, in denen sich nach wie vor Ungleichgewichte zwischen der Nachfrage nach Transportleistungen und dem Umfang der verfügbaren Flotte spiegelten. Dennoch waren die Frachtraten 1995 im Jahresdurchschnitt auch hier fast überall deutlich höher als im Vorjahr.

Im Jahresverlauf kam es jedoch in der Massengutfahrt zu einer Tendenzwende der Ratenentwicklung, die darauf hindeutete, daß der Aufschwung den Gipfelpunkt überschritten hat. Im Spätsommer fielen die Raten stark, und die saisonübliche Herbstbelebung blieb aus. Wie meistens waren die großen Bulkcarrier davon in erster Linie betroffen. Die Öltransporte strebten im Spätherbst 1995 auch saisonbedingt einem zweiten Höhepunkt des Jahres zu; die Linienfahrt ist noch unverändert von dem lebhaften Welthandel mit Industriegütern begünstigt.

Den Hintergrund dieser zunehmend differenzierten Entwicklung, die auf eine beginnende konjunkturelle Abschwächung im Seeverkehr hindeutete, bildete die überraschende Verminderung des Expansionstempos in den Industrieländern, das hinter den Erwartungen zurückblieb (OECD 1995: 1–2, Tabellen A42 und A43). Das reale Sozialprodukt der OECD-Länder nahm nur noch um knapp 2,5 vH zu, nach rund 3 vH im Vorjahr; die Güterimporte und -exporte dieser Länder stiegen mit rund 7,5 bzw. 10 vH

um etwa 3 bzw. 1 Prozentpunkt langsamer an. In Japan erlahmte die konjunkturelle Erholung, die 1994 begonnen hatte, unter dem Einfluß der starken Aufwertung des Yen im Frühjahr 1995, so daß das Sozialprodukt nahezu stagnierte (+0,3 vH). Auch in Nordamerika schwächte sich die Expansion infolge der unerwartet starken Reaktionen auf die Wirtschaftskrise in Mexiko Ende 1994 und des restriktiven geldpolitischen Kurses der amerikanischen Notenbank sehr deutlich ab (von 4 auf 2,5 vH). Lediglich in Westeuropa wurde die Produktion über das Jahr gerechnet mit fast 3 vH etwas rascher als im Vorjahr ausgeweitet; das Anstiegstempo verlangsamte sich aber ebenfalls im Jahresverlauf.

Die stärksten positiven Impulse auf den Seetransport gingen von Asien aus. Dort sind die sogenannten dynamischen Länder Südasiens (Korea, Taiwan, Hongkong, Singapur, Thailand, Malaysia) mit großem Vorsprung der wichtigste weltwirtschaftliche Wachstumspol (+8 vH). In China fiel zwar die jährliche Zuwachsrate des Sozialprodukts erstmals seit 1991 unter 10 vH. Die chinesischen Exporte in die Vereinigten Staaten sowie in andere Länder Asiens beschleunigten sich jedoch im ersten Halbjahr 1995 weiter. In Mittel- und Südamerika hat das Wachstum 1995 unter dem Einfluß der Krise in Mexiko nachgelassen.¹

Als Folge der weltwirtschaftlichen Entwicklungen schwächte sich die Nachfrage der Stahlindustrie nach Transportraum ab, da die hohen Erzläger in Erwartung einer fortschreitend geringeren Produktionszunahme abgebaut wurden; auch die Kohlebezüge dieser Industrie verloren ihre Schubkraft für die Frachtenmärkte. Die Getreidefahrt litt unter hohen Getreidepreisen, verringerten Ausfuhren der EU und der Unregelmäßigkeit der russischen Getreideeinfuhren. Den bekannten phasenverschobenen konjunkturellen Abläufen im Seeverkehr entsprach es, daß die

Die Veröffentlichung des bereits im Frühjahr 1996 weitgehend fertiggestellten Manuskripts verzögerte sich infolge technischer Schwierigkeiten, die von einer längeren Erkrankung des Autors ausgelöst wurden. Die Aussagen über die Entwicklung im Jahre 1996 werden dadurch jedoch nicht berührt; zusätzliche Daten zu dem Marktverlauf in den ersten Monaten des Jahres enthält Tabelle 12 (Abschnitt VII.1).

Rohstofftransporte bereits nachließen, das Ladungsaufkommen in der Linienfahrt aber noch weiter zunahm.

Regional begrenzte Einflüsse auf die Nachfrage gingen in verschiedenen Weltteilen von außergewöhnlichen Wetterabläufen und Erdbeben aus. Zu nennen sind Hurrikanschäden an Plantagen und Ölinstallationen im karibischen Raum und dem Golf von Mexiko sowie die erdbebenbedingten Zerstörungen in Japan (auch im Hafen Kobe).

2. Rahmenbedingungen der Schifffahrt

Auf die Seeverkehrsmärkte wirkten sich nicht nur Konjunktur und Wachstum in der Weltwirtschaft aus. Zur Vielzahl von Rahmenbedingungen gehörte zum einen die Entwicklung der Schiffsbetriebskosten, unter denen die Antriebskosten eine herausragende Stellung haben. Die *Bunkerpreise* lagen im Jahresdurchschnitt durchweg höher als 1994; von dem hohen Stand im Frühjahr 1995 fielen sie zwar zunächst nahezu fortlaufend und nicht unerheblich, zogen aber im Herbst erneut merklich an.² Diese Veränderungen schlugen sich unter anderem in der jährlichen Revision der für die Ratenbildung in der Tankfahrt maßgeblichen Worldscale (WS) nieder; zum Jahresbeginn 1995 wurden die Dollarwerte der WS-Raten um 2,5–6 vH erhöht. Steigende Tendenz hatten die *Versicherungsprämien*. Sie wurden von den Versicherern als Reaktion auf die Verluste, die diese in den Vorjahren erlitten hatten, teilweise erheblich heraufgesetzt. Inzwischen zeichnet sich wieder eine fallende Tendenz ab, da der Wettbewerb unter den Versicherern sich abermals verschärft (z.B. günstigere Rückversicherungsmöglichkeiten für P&I-Clubs).³

Nicht ohne Einfluß auf die Ratenentwicklung blieben die erneuten Ausschläge der *Wechselkursrelationen*, besonders wieder der tendenzielle Fall des Kurses des US-Dollars, der nach wie vor die Hauptschiffahrtswährung ist. Soweit die Schiffsbetriebs-, aber auch Finanzierungskosten

in anderen Währungen anfallen, dürfte die dann ceteris paribus zu erwartende Erlöseinbuße zu verstärkten Bemühungen der Reedereien geführt haben, ausgleichende Erhöhungen der Dollarraten am Markt durchzusetzen bzw. — bei fallendem Ratenniveau — das Ausmaß des Rückgangs zu bremsen. Vermutlich ist 1995 beides der Fall gewesen; das Ratenniveau wäre also im ganzen gesehen ohne den Fall des Dollarkurses niedriger gewesen. Die Wechselkursänderungen beeinflussten überdies auch die Nachfrage nach Schiffsraum; so wurden die japanischen Exporte durch den hohen Kurs des Yens beeinträchtigt.

Neben den erwarteten Marktchancen neuer Schiffe sahen die Auftraggeber Anreize für die Bestellung von Neubauten in günstigen *Finanzierungsbedingungen*, in gesunkenen Preisen der Werften und in gestiegenen Frachterlösen ihrer Schiffe, die eine bessere Eigenfinanzierung erlaubten. Es hat sich gezeigt, daß die Befürchtungen, der erwartete Bedarf an Tonnage zur Erneuerung der weiter alternden Welthandelsflotte werde nicht finanziert werden können, offenbar unbegründet sind, wenn auch zu berücksichtigen ist, daß steuerliche Faktoren eine Rolle spielen.

Mit Blick auf die *politischen Rahmenbedingungen* sind die weitergehenden Liberalisierungs- und Deregulierungsbemühungen namentlich in Südamerika sowie die Behandlung der Sicherheits- und Umweltschutzproblematik zu erwähnen. Die Kontrollen der Hafenstaaten (Port State Control) wurden verstärkt fortgesetzt. Ferner verabschiedete die International Maritime Organisation (IMO) zahlreiche neue Vorschriften zum Schiffssicherheitsabkommen (SOLAS), die künftig von den Reedereien der Signatarstaaten zu erfüllen sind. Es wird besonders nach Wegen gesucht, der Schadenursache Faktor Mensch nachhaltig entgegenzuwirken. Hier werden Zusammenhänge zwischen den Unfällen, dem teilweise durch ihr relativ hohes und noch steigendes Alter bedingten Zustand vieler Schiffe und einem mehr oder minder bewußten „substandard“-Betrieb (einschließlich unzureichend qualifizierten Managements im Reedereibetrieb an Land) gesehen.

II. Das Tonnageangebot und seine Auslastung

1. Die Welthandelsflotte

Nach einer mehrjährigen Phase, in der das Transportpotential der Welthandelsflotte in nahezu allen ihren Sektoren ausgeweitet worden war, gab es im Jahre 1995 wieder eine stärker differenzierte Entwicklung (Tabelle 1). Die insgesamt verfügbare Tonnage (Schiffe mit mehr als 1 000 BRT) erreichte 685 Mill. t dw (+2,1 vH).⁴ Wichtiger Träger des Wachstums waren die Massengutschiffe (+5,7 vH). Dagegen stagnierte die für den Mineralöltransport bestimmte Tankerflotte nach mehrjähriger Ausweitung (-0,2 vH). Der Rückgang der Kombinierten Tonnage setzte sich fort (-7,7 vH); diese ist inzwischen auf die Hälfte ihres Höchststandes im Jahre 1980 gesunken. Die Flotte der Containerschiffe wurde erneut um etwa 12 vH vergrößert und wächst damit am schnellsten. Die Lade-fähigkeit, bezogen auf Stellplätze für 20-Fuß-Container (nominelle oder geometrische Kapazität), erreichte bei den Vollcontainerschiffen Ende 1995 etwa 2,75 Mill. TEU.⁵ Seit 1990 ist sie somit um etwa 85 vH gestiegen. Unter Einschluß auch der anderen containerbefördernden Typen — Roll-on/Roll-off-, Container/Bulk-, Semicontainer- und Leichterträgerschiffe — dürfte sie bei 4,2 Mill. TEU liegen.

Tabelle 1 – Entwicklung der Welthandelsflotte 1995–1996

Schiffstyp	Nettozugang		Ablieferungen		Abwrackungen	
	Mill. t dwt	vH	Mill. t dwt	vH	Mill. t dwt	vH
	1995					
Gesamtflotte	15,1	2,1	33,7	5,0	-18,6	2,8
Tanker	-0,5	-0,2	10,8	4,1	-11,0	-4,1
Bulkcarrier	13,0	5,7	15,4	6,7	-2,6	-1,1
Kombinierte Schiffe	-2,0	-7,7	-	-	-2,0	-7,7
Andere Typen	4,3	2,8	7,5	4,9	-3,2	-2,1
	1996					
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	-7,1
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

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (1995a, 1995b, 1995c, 1996).

Die Entwicklung wurde durch die Zugänge neuer Schiffe und durch die Verschrottung alter Tonnage sowie durch Totalverluste infolge von Seeunfällen bestimmt. Die *Neubautätigkeit* hatte sich in den Vorjahren gemessen an Ablieferungen und Aufträgen bzw. Auftragsbestand bereits deutlich belebt (Tabelle 2). Die im Jahre 1995 an die Reedereien übergebenen Neubauten (30 Mill. t dw) verteilten sich zu 46 vH auf Bulkcarrier und Kombinierte Schiffe, zu 37 vH auf Tanker. Der Anteil anderer Typen (17 vH) bestand zu mehr als zwei Dritteln aus Vollcontainerschiffen. In diesem Sektor ging die Schiffsgrößensteigerung weiter. Nachdem 5 000 TEU Ladefähigkeit 1995 bei Aufträgen bereits deutlich überschritten, bei abgelieferten Neubauten fast erreicht wurde, kreist die Diskussion nunmehr um noch größere Schiffe als reale Möglichkeit.⁶ Mit der Größe steigen auch die Geschwindigkeiten dieser Schiffe.

Den umfangreichen Zugängen standen abnehmende *Verschrottungen* gegenüber. Sie beliefen sich 1995 auf etwa 16 Mill. t dw (-34 vH; ISL 1996 (1–2): 44). Davon entfielen 24 vH auf Bulkcarrier, 62 vH auf Tanker und 14 vH auf andere Typen. Nach wie vor werden nur wenige Containerschiffe abgewrackt, da solche Schiffe eine deutlich längere Lebensdauer als Massengut- und Tankschiffe haben und auch ältere Schiffe noch ohne Schwierigkeiten einsatzfähig sind. Zudem hat die Containerschiffsflotte eine vergleichsweise sehr günstige Altersstruktur mit einem geringen Anteil älterer Schiffe (Schaubild 4 in Abschnitt III.5). Der deutliche Rückgang der Abwrackverkäufe war durch den Anstieg der Frachtraten und die damit oft gerade für ältere Schiffe gegebene Verbesserung der Gewinnmöglichkeiten bedingt. Dies spiegelte sich auch in den gestiegenen Preisen auf den Zweithandmärkten wider. Auch in der Tankfahrt wurden weniger Schiffe verschrottet. Selbst Großtanker wurden angesichts zeitweilig verbesserter Raten in Fahrt gehalten, zumal weniger Neubauten in Fahrt kamen und der Flottenbestand rückläufig war.

Tabelle 2 – Weltschiffbau 1993–1995 (Mill. t dw)

	Ablieferungen		Neubauaufträge		Auftragsbestand ^a	
	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker
1993						
1. Quartal	9,359	5,839	3,088	817	57,660	32,031
2. Quartal	5,819	3,083	8,303	3,308	60,825	33,096
3. Quartal	7,194	4,355	7,097	2,709	63,609	32,572
4. Quartal	6,855	4,370	5,444	1,685	68,092	33,751
1994						
1. Quartal	8,168	4,384	6,714	1,838	66,936	29,820
2. Quartal	6,237	1,753	6,857	2,633	68,824	31,426
3. Quartal	5,699	1,364	7,113	1,542	71,426	31,082
4. Quartal	4,818	1,381	7,136	2,487	75,068	30,847
1995						
1. Quartal	9,273	2,788	11,002	2,103	76,632	29,441
2. Quartal	7,773	1,713	6,643	1,321	75,954	28,700
3. Quartal	7,034	3,085	7,158	2,036	78,353	28,520
4. Quartal	6,677	2,389	8,158	1,279	78,593	26,281

^aJeweils am Quartalsende.

Quelle: Lloyd's Register of Shipping (1995a, 1995b) sowie verschiedene Ausgaben von *Newbuilding* (bis einschließlich September 1995 unter dem Titel *Newbuildings. A Fairplay Supplement*).

Nach mehreren Jahren mit hohen *Totalverlusten* war die Zahl der verlorengegangenen Schiffe — allerdings nicht die Tonnage — im Vorjahr wieder gesunken; die Verlustquote lag 1994 bei 0,29 vH (Durchschnitt 1990–1994: 0,30 vH), bedingt durch den Untergang oder die Aufgabe mehrerer großer Bulkcarrier. Diese Tendenz hielt 1995 an. Insgesamt gingen Schiffe mit 693 000 BRZ verloren (Vorjahr: 1,237 Mill. BRZ; jeweils einschließlich „constructive total losses“) (ILU 1995: chart 6; ILU 1996).

Angesichts optimistischer Erwartungen in bezug auf den weiteren Marktverlauf vergaben die Reeder wieder *Aufträge zum Bau zahlreicher neuer Schiffe*. Sie konzentrierten sich auf Massengut- und Containerschiffe. Bei den letzteren erhöhten sich die Auftragsbestände erheblich.⁷ Eine auch 1995 starke Nachfrage auf den Chartermärkten veranlaßte zahlreiche nicht selbst in der Linienfahrt engagierte Unternehmen, eine große Zahl solcher Schiffe zu bestellen; ihre Ladefähigkeit reicht bis über 4 500 TEU. Auch die eigentlichen Linienreedereien orderten für die von ihnen betriebenen Dienste zahlreiche Neubauten. Der Gesamtauftragsbestand entsprach am Ende des Jahres 1995 mit etwa 730 000 TEU einem reichlichen Viertel der fahrenden Flotte von Vollcontainerschiffen. Die Ablieferungstermine reichen in das Jahr 1998 hinein.⁸

Für die Tendenzen des Angebots hatten mittelfristig die vorteilhaften Finanzierungsbedingungen entscheidende Bedeutung. Das seit Mitte 1994 ohnehin durch die günstige Marktentwicklung gesteigerte Interesse der Reeder an der Vergabe neuer Aufträge wurde 1995 durch allgemein sinkendes Zinsniveau und reichliches Kapitalangebot — nicht zuletzt aber auch durch den erwarteten Abbau der Werftsubventionen in den OECD-Ländern⁹ — zusätzlich gefördert. Dazu kamen allgemein wieder schwächere Preistendenzen bei Schiffsneubauten auf den marktbestimmenden fernöstlichen Werften. Der Kapitalzufluß erreichte eine ungewöhnliche Höhe.

2. Auslastung des Potentials

Die geringere Neigung, Schiffe zum Abwracken zu verkaufen, deutete darauf hin, daß die Beschäftigungslage der Welthandelsflotte sich 1995 im ganzen gesehen verbesserte. Die Quote der aufgelegten Schiffe war wiederum sehr gering,¹⁰ die lediglich als „inaktiv (idle)“ bezeichnete Tonnage vor allem bei den Tankern erheblich höher (Tabelle 3).¹¹ Solche Schiffe können sich in einem mehr oder minder dauerhaften „quasi-aufgelegten“ Zustand befinden, müssen z.B. besonders lange marktbedingte Wartezeiten

Tabelle 3 – Veränderung des effektiven Tonnageangebots 1994 und 1995 (Mill. t dw)

	1994		1995	
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.
	<i>Tankfahrt</i>			
Flottenbestand ^a	-0,6	-2,7	-0,8	2,1
Inaktiv	-0,6	1,6	-1,0	0,3
C/C in Tankfahrt	-1,0	-2,3	-1,9	2,3
Effektives Angebot insgesamt	-2,2	-3,4	-3,7	4,7
Lagertanker	0,0	1,2	-0,1	-1,7
Angebot für Transport	-2,2	-2,2	-3,8	3,0
	<i>Bulkfahrt</i>			
Flottenbestand	2,6	4,5	4,4	3,1
Inaktiv	-1,0	0,0	-1,4	1,1
C/C in Trockenladungsfahrt	-0,1	2,4	0,9	-4,0
Effektives Angebot insgesamt	1,5	6,9	3,9	0,2

^aEinschließlich Chemikalientanker.

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers sowie Dry Bulk Fleet und Tanker Market: Tanker Fleet and Future Deliveries; Jacobs & Partners Ltd. (1995: 52).

zwischen dem Ende eines Chartervertrages und dem Abschluß eines neuen in Kauf nehmen oder werden überholt (Werftliegezeit). Die Beschäftigung der Kombinierten Schiffe zeigte an, daß die Ertragslage in der Massengutfahrt meistens besser war als auf den Tankmärkten, auf denen sie alternativ eingesetzt werden könnten. Im Jahresdurchschnitt beförderten 73 vH der Kombinierten Tonnage (bezogen auf die in Fahrt befindlichen Schiffe) trockene Ladungen. Das war erheblich mehr als im langjährigen Vergleich (1994: 62 vH).

Nach wie vor gibt es in der Tankfahrt mehrere auslastungsmindernde Faktoren, die aus der Sicht des Reeders durchweg unfreiwillig sind. Dazu gehören der Einsatz von Tankern als Lagerschiffe, die Übernahme von Teilladung, also Partien, die die Ladefähigkeit des Schiffes nicht ausnutzen, sowie außergewöhnliche Hafentiegezeiten etwa infolge Ladungsmangels oder von Verzögerungen beim Laden oder Löschen. Die Entscheidung, ein Schiff mit verringerter Geschwindigkeit fahren zu lassen, stellt eine Form ökonomischer Anpassung an unzureichende Frachterlöse dar und ist daher letztlich ebenfalls marktbedingt. Diese Faktoren haben im ganzen

noch immer einen nennenswerten Einfluß auf den Auslastungsgrad der Tankerflotte. Für Mitte 1995 wurde die bei steigender Nachfrage und steigendem Ratenniveau gegebenenfalls aktivierbare Reserve auf etwa 35 Mill. t dw geschätzt, davon nur etwa 5 Mill. t dw „laid up or idle“. Das wäre noch immer ein Achtel der vorhandenen Tonnage, wobei dieser lediglich die Mitte 1995 tatsächlich Öl befördernde Kombi-Tonnage zugerechnet ist (vgl. hierzu Jacobs Holding PLC 1995: 9).¹²

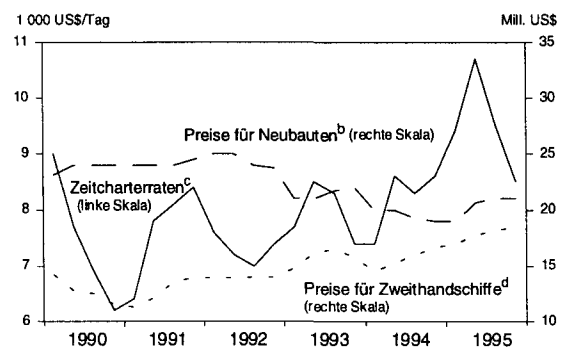
Als Reflex der seit 1994 gefestigten Marktlage belebte sich der Zweithandmarkt im abgelaufenen Jahr kräftig (Tabelle 4, Schaubild 1). Die Preise für Alttonnage zogen teilweise deutlich an; sie spiegelten im Laufe des Jahres allerdings den Erlösrückgang für große Schiffe wider.¹³ Vielfach wechselten auch schon relativ alte

Tabelle 4 – Zweithandverkäufe von Seeschiffen 1994 und 1995 (Mill. t dw)

	1. Qu.	2. Qu.	3. Qu.	4. Qu.
		<i>1994</i>		
Tanker	2,471	2,114	4,207	2,668
Bulkcarrier	2,115	4,051	4,682	4,654
Kombinierte Schiffe	0,292	0,217	0,261	0,942
Insgesamt	4,878	6,381	9,150	8,264
	<i>1995</i>			
Tanker	3,812	3,510	3,712	4,006
Bulkcarrier	5,609	5,274	5,266	5,181
Kombinierte Schiffe	0,248	0,072	0,227	0,394
Insgesamt	9,669	8,856	9,205	9,581

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Ship Sales.

Schaubild 1 – Charterraten und Schiffspreise 1990–1994^a



^aFür Bulkcarrier von 30 000 t dw. — ^bAuf Werften im Fernen Osten. — ^cLaufzeit 12 Monate. — ^dAlter 5 Jahre.

Quelle: Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.).

Schiffe den Eigentümer. Griechische Reedereien erwarben zahlreiche Bulkcarrier, die in den frühen siebziger Jahren gebaut wurden. Diese Schiffe sind zwar infolge der altersbedingt überdurchschnittlich hohen Risiken mit steigenden Versicherungsprämien belastet. Sie bleiben aber angesichts der im Vergleich zu Neubauten niedrigeren Kapitalkosten auch dann wettbewerbsfähig, wenn das Frachtrateniveau wieder sinkt.

Auf dem Markt für Zwischendecktonnage tendierten die Preise ebenfalls fest. Weil solche Schiffe nur noch in geringer Zahl gebaut wurden und oft schon alt sind, hat sich eine spezifische Knappheit ergeben (vgl. dazu Abschnitt III.5).¹⁴ Die Entwicklungen auf den Zweithandmärkten trugen zum Rückgang der Abwrackverkäufe wesentlich bei.

III. Tendenzwende auf den Märkten der Trockenladungsfahrt

1. Nochmals gesteigertes Chartervolumen

Die Märkte der Trockenladungsfahrt durchliefen in den ersten fünf Monaten des Jahres 1995 die letzte Phase des Aufschwungs, der im Jahre 1993 zögernd begonnen und im Frühjahr 1994 an Kraft gewonnen hatte. Im weiteren Verlauf des Jahres setzte bei den „cape size“- und Panamax-Bulkcarriern ein rascher und sehr starker Ratenfall ein. Bis zum Jahresende konnte ein nachhaltiger Wiederanstieg nicht beobachtet werden. Das Ratenniveau war allerdings noch vergleichsweise hoch (vgl. dazu Schaubild 2).

Die Charterabschlüsse für Trockenfrachter waren 1995 um 4 vH höher als im Vorjahr (Tabelle 5). Zu Beginn des Jahres beschleunigte sich die Aufwärtsbewegung nochmals rasch. Sie erreichte im Mai 1995 in steilem Anstieg ihren Gipfel und ging danach in eine erneute Abwärtstendenz über, die sich im Herbst — ausgehend

von den Großschiffen — rasch beschleunigte. Die zunehmenden *Zeitcharterabschlüsse*, die jeweils einer mehr oder minder großen Zahl von Abschlüssen für Einzelreisen entsprechen und eine wichtige Stütze des Aufschwungs sind, übertrafen das Vorjahresniveau zunächst immer mehr; im Herbst 1995 ging ihr Umfang zurück. Der fortlaufend schrumpfende Vorsprung lag Ende Oktober noch bei fast einem Viertel, war bis Ende des Jahres jedoch bereits auf nur noch 8 vH gesunken.¹⁵ Darin zeichnete sich die für den Beginn einer Abschwächungsphase charakteristische erneute Hinwendung der Befrachter zur kürzeren Frist ab. Insgesamt wurden *Zeitcharterabschlüsse* über annähernd 51 Mill. t dw nachgewiesen (Tabelle 6). Der höchste monatliche Wert lag bei 7,7 Mill. t dw (März 1995); im Dezember wurde mit nur noch 1,4 Mill. t dw die geringste Tonnage gebucht. Ähnlich „modellgerecht“ verhielten sich die Laufzeiten der Charterverträge. Die Anteile der längerlaufenden Verträge nahmen zunächst zu, sind aber inzwischen

Tabelle 5 – Charterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1994 und 1995

	Volumen (Mill. t dw)		Anstieg (vH)	Anteile (vH)	
	1994	1995		1994/95	1994
Reisecharter ^a	165,8	189,6	14,4	44,2	48,7
Trip charter	162,6	149,0	-8,4	43,3	38,2
Short-term	328,4	338,7	3,1	87,5	86,9
Period charter	47,1	51,0	8,4	12,5	13,1
<i>Insgesamt</i>	375,5	389,7	3,8	100,0	100,0

^aGeschätzt (Originalwerte: Ladungstonnen (DWCT)).

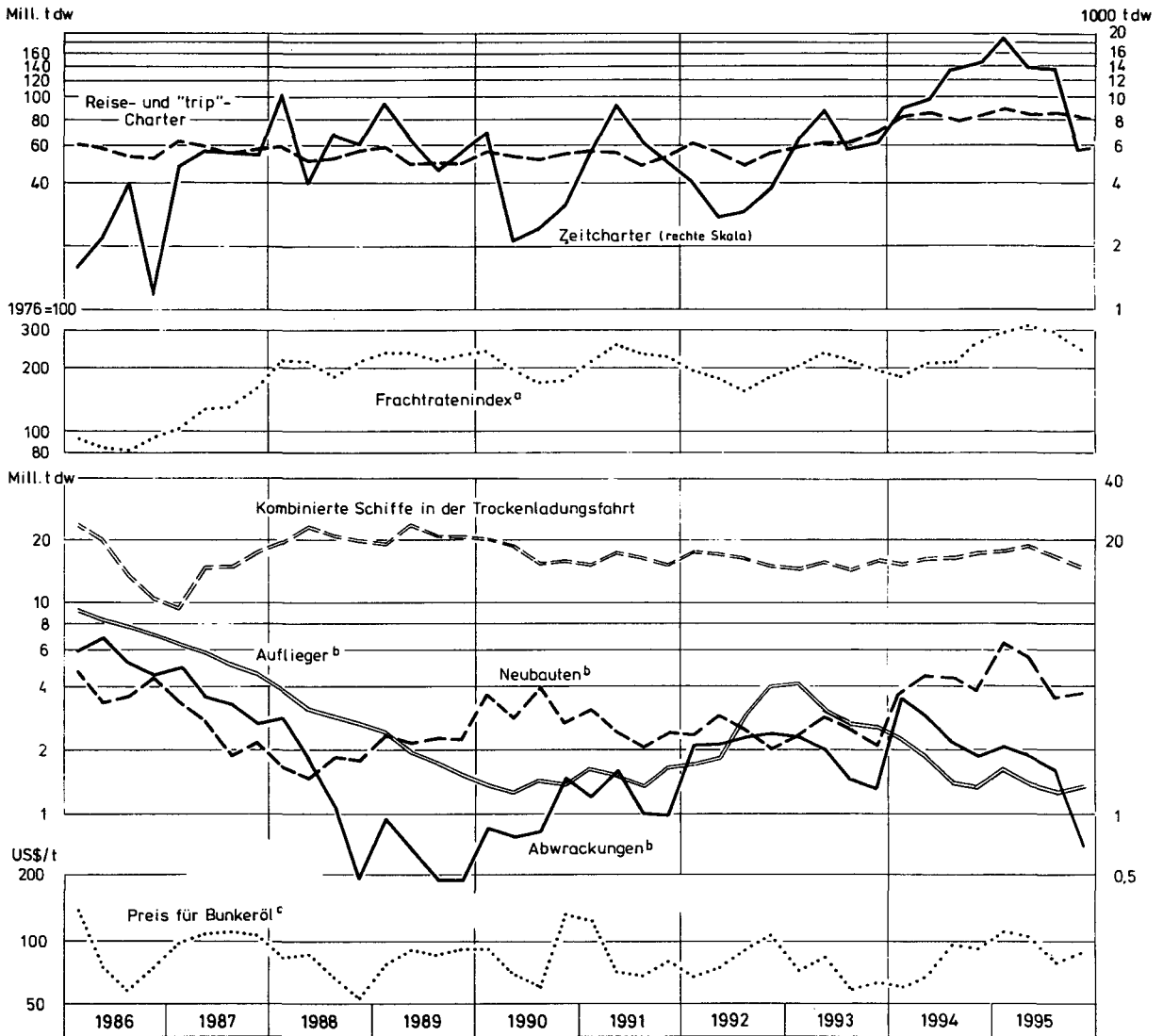
Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Summary of Chartering Activity.

Tabelle 6 – Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1994 und 1995

	1994		1995	
	1 000 t dw	vH	1 000 t dw	vH
Monate				
0-6	28 242	60,0	26 833	52,7
6-12	15 589	33,1	16 452	32,2
12-24	2 342	5,0	7 109	13,9
24 und mehr	899	1,9	621	1,2
<i>Insgesamt</i>	47 072	100,0	51 015	100,0

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity.

Schaubild 2 – Indikatoren zur Entwicklung in der Trockenladungsfahrt 1986–1995



^aIndex des General Council of British Shipping; Abschlüsse für „trips“ und „round voyages“; Schiffe ab 12 000 t dw. — ^bEinschließlich Kombiniertes Schiffe. — ^cSchweröl IFO 380, Rotterdam.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers sowie Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity und Dry Cargo Market: Summary of Chartering Activity; ISL (lfd. Jgg.); Lloyd's List (lfd. Jgg.) Bunker Market Report; Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.); Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.

wieder zurückgegangen. Im Jahresvergleich wuchs das Segment „12–24 Monate“ dennoch auf fast das Dreifache. Für noch längere Perioden wurden nur wenig Abschlüsse bekannt.

Die kurzfristigen Charterabschlüsse — für Einzelreisen und „trip charters“ — überstiegen das Vorjahresniveau nur um 3 vH. Dabei standen sich eine kräftige Zunahme der Reisecharter (14,4 vH) und eine Abnahme der „trip charters“ (–8,5 vH) gegenüber. Im Vorjahr hatte

sich deren Verhältnis in umgekehrter Weise entwickelt. Innerhalb des Jahres 1995 zogen diese kurzfristigen Abschlüsse spiegelbildlich zur Entwicklung der Zeitcharter in den letzten Monaten allmählich wieder an.

Längerfristige Befrachtungsverträge, die „contracts of affreightment“ (c.o.a), haben schon seit 1993, insbesondere in 1995, wieder erheblich an Bedeutung gewonnen. Nach den bekanntgewordenen Daten wurden solche Kontrak-

te für den Transport von rund 31 Mill. t Massengut — vorwiegend Eisenerz und Steinkohle — abgeschlossen (+92 vH). Die Schiffe für die Abwicklung der Transporte selbst werden häufig jeweils erst dann gechartert, wenn einer der zeitlich gestaffelten Verschiffungstermine bevorsteht.¹⁶

Ohne die Befrachtungskontrakte lag das *gesamte Chartervolumen* 1995 bei rund 390 Mill. t dw. Der höhere Tonnagebindungseffekt der gestiegenen Zeitcharter ist an der Zunahme dieses Volumens jedoch nicht zu erkennen; legt man je Zeitcharterabschluß z.B. drei Ladereisen zugrunde, steigt diese von 4 auf 5,5 vH.

Die Steigerung der Reisecharterabschlüsse ging nahezu ausschließlich auf die Verschiffung von Steinkohle (+44 vH) und Getreide (+27 vH) zurück; ihre Anteile am Reisechartervolumen erhöhten sich weiter auf 32 bzw. 28 vH. Der beförderten Menge und dem Anteil nach dominierte zwar wiederum Eisenerz, doch wurden 5 vH weniger registriert als 1994.¹⁷ Die sonstigen statistisch nachweisbaren Ladungen, für die Reisecharterverträge abgeschlossen wurden, spielten nur eine geringe Rolle. Eine Zunahme (+28 vH) war lediglich bei Düngemitteln zu erkennen, deren Anteil jedoch nur 2,5 vH ausmachte. In allen anderen Sparten waren die erfaßten Mengen absolut und relativ sehr gering, die Veränderung allgemein negativ.

2. Ratenumschwung im Frühjahr

Das Niveau der Fracht- bzw. Charrerraten auf den Märkten der Bulk- und Trampfahrt lag wie erwartet im Jahresdurchschnitt deutlich über dem Vorjahresstand. Es entsprach der im ganzen gesehen erhöhten Nachfrage nach Transportleistungen. Gemessen am „trip charter“-Index des „Lloyd's Shipping Economist“ (1985=100) betrug die Steigerung für die Gesamtheit der gecharterten Tonnage nicht weniger als 30 vH (Tabelle 7). Dabei profitierten die großen Bulkcarrierklassen („cape size“ und Panamax) am meisten. Für die Schiffe der „handy sizes“ bis zu etwa 40 000 t dw wurde eine geringere Steigerung registriert, die aber von einem bereits recht festen Rateniveau ausging. Diese Unterschiede verdeutlichten ein weiteres Mal, daß die Raten-schwankungen im Konjunkturzyklus in einem engen Zusammenhang mit der Schiffsgröße und der hinter ihr stehenden Kostenstruktur stehen: Je größer das Schiff, desto geringer die variablen Stückkosten, die die Untergrenze der Ratenentwicklung bilden, und desto größer der Einfluß der fixen (Kapital-)Kosten. Da auf ihre Deckung notfalls teilweise oder ganz verzichtet werden kann, nimmt die mögliche Schwankungsbreite der Raten für Großschiffe zu.¹⁸

Tabelle 7 – Frachtenindizes für die Trockenladungsfahrt 1994 und 1995 (1985=100)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1994												
Gruppe 1 ^a	180	151	180	194	197	198	184	185	175	193	211	190
Gruppe 2 ^b	179	174	203	211	212	199	187	189	195	230	230	220
Gruppe 3 ^c	211	213	207	225	221	206	224	221	208	229	238	256
Gruppe 4 ^d	189	181	183	212	223	200	209	203	228	283	280	302
Gruppe 5 ^e	125	111	150	165	191	178	155	203	234	237	274	288
<i>Insgesamt</i>	181	172	186	206	214	198	201	204	220	253	257	284
1995												
Gruppe 1	178	189	204	223	209	231	214	189	199	195	178	184
Gruppe 2	242	213	243	277	285	278	251	312	264	244	207	220
Gruppe 3	249	243	243	308	317	315	280	285	278	246	242	246
Gruppe 4	319	311	351	350	363	312	315	340	334	278	250	262
Gruppe 5	282	254	295	318	269	243	222	237	241	177	188	188
<i>Insgesamt</i>	285	269	305	324	323	298	281	306	301	255	230	243

^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.

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

Im Jahre 1995 kam es daher, nachdem der Höhepunkt der Marktentwicklung im Frühsommer überschritten worden war, seit Ende August zu einem gerade bei Großschiffen sehr raschen und ausgeprägten Ratenfall. Im November lag der „trip charter“-Index bereits um 29 vH unter dem Höchststand im April 1995.¹⁹ Zeitweilig wurde das Niveau der entsprechenden Vorjahreszeit sogar wieder unterschritten. Der starke Druck übertrug sich schnell auf die Panamax-Märkte, da die „cape size“-Schiffe dorthin auswichen und das Angebot vergrößerten. Die nur im Herbst vorübergehend unterbrochene rückläufige Ratentendenz der Trockenladungsfahrt zeigte sich auch bei den Reisecharterraten, wengleich diese stärker von den jeweiligen Besonderheiten der einzelnen Relationen abhängig sind. So kann sich der Einfluß solcher Kosten, die bei der „trip charter“ der Charterer zu tragen hat, unterschiedlich auswirken.²⁰ Einen Überblick über die Entwicklung der Reisecharterraten in ausgewählten Relationen vermittelt Tabelle 8.

Hinter den allgemeinen, für weltweite Abschlüsse berechneten Indexziffern verbirgt sich ein nicht nur nach Größenklassen, sondern auch regional oft stark differenziertes Bild. In 1995 waren wieder deutliche Unterschiede der Tagesraten für Schiffe im Atlantikverkehr und für solche, die für eine Ladereise mit Rücklieferung in fernöstlichen Lösshäfen geschlossen wurden, zu beobachten. Um die schlechteren Beschäftigungs- und Erlöschancen im Zielgebiet tendenziell auszugleichen — eine Rückreise in den

Atlantik muß meistens mit dem Umweg über Australien und/oder durch das große Tonnageangebot bedingten Ratenkonzessionen erkaufte werden, — erhielten z.B. im Mai 1995 große „handy size“-Bulkcarrier, deren Tagesrate für Atlantik-Rundreisen bei etwa 13 000 US\$/Tag lag, 5 000–6 000 US\$/Tag mehr.

Häufig sollen Schiffe in Gebieten laden, in denen wenig Ladung gelöscht wird und das Angebot zurückgelieferter, d.h. „spot-prompter“, Tonnage gering ist. In solchen Fällen legten die Charterverträge 1995 teilweise recht hohe Ballastbonus-Zahlungen fest, mit deren Hilfe die Kosten der Anreise zum Ladehafen über manchmal weite Entfernungen gedeckt werden sollen (Alternative wäre die Buchung eines Schiffes für die gesamte Rundreise auf „trip charter“-Basis). Die Höhe dieser Zahlungen variiert mit der konjunkturell schwankenden Höhe des Gesamt-Ratenniveaus und damit der Möglichkeit, alternative Erlöse zu erzielen. Sie ist somit ebenfalls ein Indikator der aktuellen Marktlage, da sie den Widerstand anzeigt, der überwunden werden muß, wenn Tonnage ins Ladegebiet „gelockt“ werden soll.

Die Zahl der bekanntgewordenen Abschlüsse kleinerer Schiffe hat langfristig immer mehr abgenommen; für das Größenintervall 12 000–20 000 t dw liegen im Monat häufig nur etwa zehn, für kleinere Schiffe nur sehr selten überhaupt Abschlußdaten vor. Daher haben viele jeweils in eher kleineren Partien verschifft

Tabelle 8 – Reisecharterraten auf ausgewählten Routen der Trockenladungsfahrt 1994 und 1995

	Ladungsart	Partiengröße	Frachtrate ^a		Veränderung 1995/94
			1994	1995	
			1000 t	US\$/t	
US-Golf–Niederlande	Getreide	50–60	11,68	15,53	33,0
US-Golf–Japan	Getreide	52	24,08	32,43	34,7
US-Nordpazifik–Japan	Getreide	52	14,14	18,93	33,9
Argentinien–Europa ^b	Getreide	30	21,25	23,77	11,9
Australien–Europa ^b	Kohle	100–150	10,65	12,91	21,2
Brasilien–Japan	Eisenerz	120–160	9,53	12,08	26,8
US Westküste–Japan/Südkorea	Schrott	25–35	24,15	28,46	17,8
Mauritius–Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16	17,36 ^c	19,98 ^c	15,1

^aJahresdurchschnittswerte. — ^bKontinent (Nordwesteuropa, einschließlich Vereinigtes Königreich). — ^cPfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Market Reports.

dungsarten in den Indizes nur ein geringes Gewicht. De facto wird eine außerordentliche Vielfalt solcher Güter auf zahlreichen jeweils weniger bedeutsamen Routen befördert. Die Schiffsgößen bewegen sich dabei zwischen den „handy sizes“ einerseits und typischen Küstenschiffen von nicht mehr als 5 000 t dw andererseits, so etwa in der europäischen Küstenfahrt. Auch im südostasiatischen Raum schafft die im Zuge des wirtschaftlichen Wachstums steigende regionale Verflechtung eine Grundlage für die Expansion solcher Verkehre.

Die *Ertragslage der Reedereien*, die ihre Schiffe in der Bulk- oder Trampfahrt einsetzen, war 1995 günstiger als im Vorjahr. Durchweg konnten erhebliche Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten erwirtschaftet bzw. (insbesondere bei älteren Schiffen mit niedrigen Gesamtkosten) Gewinne erzielt werden. Diese Beiträge verändern sich je nach Ratenhöhe rasch. Sie sind im Verlauf des Jahres deutlich stärker als die Raten gefallen, im einzelnen auch durch die Schiffgröße bedingt. So war der Beitrag zur Deckung der Kapitalkosten für „cape size“- und Panamax-Bulkcarrier im November 1995 um ein Drittel, für „handy size“-Schiffe um ein reichliches Viertel niedriger als im Mai.

3. **Triebkräfte von Aufschwung und Niedergang**

Grundlage der Aufwärtstendenzen, die die Frachtenmärkte der Trockenladungsfahrt über eine längere Zeit gekennzeichnet haben, war die erneute kräftige Expansion in den Industrieländern (mit Ausnahme Japans), die durch das anhaltende Wachstum namentlich in Südostasien ergänzt wurde. Die günstige Seeverkehrsentwicklung wurde 1995 aber durch die langsame Gangart in den rohstoffverarbeitenden Industrien geschwächt.²¹ Noch bevor die Stahlerzeugung selbst Schwächetendenzen zeigte, begannen die Hüttenwerke, ihre im Hinblick auf das hohe Produktionsniveau und die steigenden Transportkosten kräftig aufgestockten Erz- und Kohlevorräte zunächst nicht weiter zu vergrößern, im weiteren Verlauf dann abzubauen. Ihre Nachfrage nach Bulktonnage verminderte sich.²²

Die Bedeutung der Steinkohle als Ladungsgut hat hingegen weiter zugenommen. Sie ist zum wichtigsten trockenen Massengut geworden. Im Zeitraum 1980–1994 sind die beförderten Mengen um 140 vH auf 412 Mill. t gestiegen. Die eigentliche Schubkraft hatte die Kohle als Energieträger. Der fortlaufend steigende Anteil der Kesselkohle am gesamten seewärtigen Kohlehandel überschritt schon 1985 die 50-vH-Marke und dürfte 1995 bei 60 vH gelegen haben. Außer durch die Umstellung der Kraftwerke in Japan²³ und Europa von Öl- auf Kohlefeuerung steigt der Kohleverbrauch auch in den neuen wirtschaftlichen Wachstumsgebieten Südostasiens. Der früher dominierende Kokskohletransport für die eisenschaffende Industrie stagnierte dagegen seit etwa 1990 bei etwa 165 Mill. t. Zu den traditionellen Ausfuhrländern sind vor allem Kolumbien und Indonesien getreten; von dort werden bereits erhebliche Mengen verschifft.²⁴

Expansive Einflüsse auf den Seetransport gingen im ersten Halbjahr 1995 auch vom Getreidehandel aus. Im Wirtschaftsjahr 1994/95 lag dieser mit 192 Mill. t (Weizen und „coarse grains“) um 3,5 vH über dem Stand von 1993/94 (Angaben ermittelt aus USDA 1995a, 1995b). Die Vereinigten Staaten sowie Argentinien exportierten deutlich mehr, Australien dürrebedingt jedoch nur etwa halb soviel wie 1993/94. Zu der sehr festen Marktlage im Frühjahr leisteten die um 50 vH höheren argentinischen Exporte einen wichtigen Beitrag.²⁵ Auf der Importseite standen sich 1994/95 scharfe Rückgänge in den GUS-Ländern (Rußland: –63 vH) und eine Verdreifachung in der VR China sowie ein kräftiger Anstieg der Einfuhren im übrigen Fernen Osten gegenüber.²⁶ Das zweite Halbjahr 1995 stand bereits im Zeichen von Abschwächungstendenzen im Getreideexport.²⁷ Der Handel mit Ölsaaten stieg ebenfalls erheblich an (+16 vH). Der für kleinere Schiffe wichtige Reishandel nahm 1995 um mehr als ein Fünftel zu.

Vermutlich stand auch der Rückgang der „trip charter“-Abschlüsse in einem Zusammenhang mit der schwächeren Entwicklung der Getreidefahrt im Atlantik-Bereich. Dort waren die Schiffe zuvor häufig für Rundreisen, d.h. unter Ein-schluß der Ballastreise zum Ladehafen etwa am US-Golf oder in Südamerika, gebucht worden.

Verlagerungen der Liefergebiete — z.B. wurden Ausfuhren aus Australien zum Fernen Osten durch verstärkte Exporte aus Argentinien und den Vereinigten Staaten ersetzt — führten zu spürbaren Distanzverlängerungen. Der Rückgang der Maisausfuhren aus der VR China hatte eine ähnliche Wirkung, so daß 1995 insgesamt mehr Tonnage erforderlich war, um annähernd gleiche Ladungsmengen abzufahren. Dieser Effekt wurde noch dadurch verstärkt, daß die Verladehäfen teilweise verstopft waren und die Liegezeiten anstiegen.

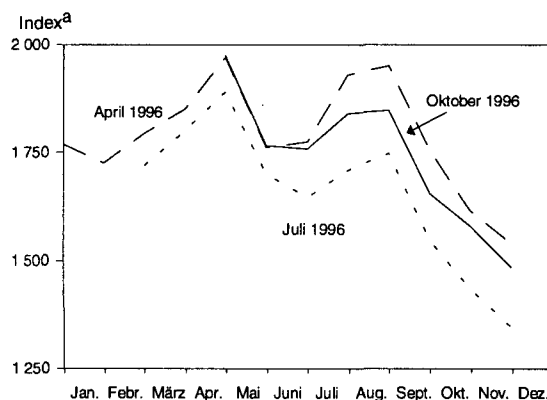
Die Getreidefahrt ist nach wie vor ein wichtiger „Arbeitgeber“ für die Trampschiffahrt. Sie wird allerdings durch die Veränderungen in der ehemaligen Sowjetunion wie z.B. die Zahlungsschwierigkeiten nachteilig beeinflusst. Diese dämpfen den Getreideimport und rufen starke Mengenschwankungen und unregelmäßige Verschiffungen hervor.

Die *Zeitcharterer* stellen einen besonderen Nachfragefaktor dar, dem oft ein erhebliches spekulatives Element innewohnt. Die im Verlauf eines sich verstärkenden Aufschwungs zunehmende Aufnahme von Tonnage für längere Fristen trägt wesentlich dazu bei, daß sich das Tonnageangebot verknappt und die bereits optimistische Marktbeurteilung weitere Impulse erhält. Der marktentlastende Effekt hängt aber davon ab, wie weit Charterfristen und Dauer eines eigenen Bedarfs aufeinander abgestimmt sind. Es ist nicht auszuschließen, daß spekulativ zeitgecharterte Tonnage im Herbst 1995 vor Ablauf der Charter bereits wieder als sogenannte „relet“-Tonnage zwecks neuer Beschäftigung auf dem Markt angeboten werden mußte. Die Abnahme der Zeitbefrachtungen seit dem Ausgang des Sommers belegt, daß sich das Verhalten der Zeitcharterer jäh ändern kann, wo es weniger auf einen konkreten eigenen Tonnagebedarf als auf Erwartungen über den Bedarf anderer gegründet ist.

Daß die längerfristige Marktentwicklung in der Trockenladungsfahrt im Verlauf des Jahres 1995 fortlaufend weniger optimistisch eingeschätzt wurde, ist deutlich aus den BIFFEX-Terminabschlüssen zu erkennen. Im Herbst fielen die Terminpreise — als Reaktion auf den Rückgang des aktuellen Ratenniveaus — für die glei-

chen Stichtage von Monat zu Monat weiter ab. Sie lagen Anfang Dezember 1995 für April 1996 um nicht weniger als 30 vH unter dem im April 1995 tatsächlich notierten durchschnittlichen Ratenniveau.²⁸ Die Ausbreitung pessimistischerer Marktbeurteilungen geht auch aus anderen Terminnotierungen für 1996 hervor. Beispielsweise wurde im Mai 1995 für den Oktober 1996 zu 1975 Punkten abgeschlossen; die Notierungen fielen danach von Monat zu Monat und lagen Anfang Dezember 1995 nur noch bei 1485 Punkten (-25 vH). Der Saisonaufschwung in den ersten Monaten 1997 wurde ebenfalls als gering veranschlagt (siehe hierzu Schaubild 3).

Schaubild 3 – Notierungen für Biffex-Terminkontrakte 1995



^aBaltic Freight Index.

Quelle: Lloyd's List (lfd. Jgg.) Markets.

Im Verlauf des Jahres gerieten die Chartermärkte für Trockenfrachter zunehmend unter den Einfluß der *unterschiedlichen Angebotsentwicklung*. Einerseits wurde die verfügbare Tonnage ausgeweitet, weil zahlreiche neue große Bulkcarrier zur Flotte stießen und Kombinierte Schiffe infolge von Umdispositionen der Reedereien mehr trockene Ladungen beförderten. Das beschleunigte Wachstum der „handy size“-Bulktonnage wurde ebenfalls an einer deutlich schwächeren Ratentendenz sichtbar. Andererseits wurde die Lage der kleineren Trockenfrachter („general cargo“-Schiffe) dadurch gestützt, daß die Neubautätigkeit in diesem Sektor gering war, die vorhandene Tonnage somit nur wenig

wuchs. Veränderungen des Angebots durch Aktivierung von Aufliegern spielten keine Rolle.

4. Märkte der Spezialfahrt

Boomende Nachfrage nach Tramp-Containerschiffen

Seit einigen Jahren ist der Markt für Tramp-Containerschiffe ein wichtiges Element der Trockenladungsfahrt geworden. Er unterscheidet sich insofern von den anderen Chartermärkten, als die Reeder ihre Schiffe überwiegend nicht unmittelbar den Verladern anbieten, sondern Linienreedereien, die sie in ihren eigenen Diensten einsetzen. Nachfrage und Ratenbildung unterliegen auf diesem Markt daher besonderen Determinanten. Seine Dynamik hat sich 1995 noch verstärkt.

Bei durchweg sehr lebhafter Nachfrage kam es auf dem Trampmarkt für Containerschiffe wiederholt zu Knappheitssituationen, in denen die gewünschten Schiffsgößen kaum verfügbar waren (Mentz, Decker & Co 1995a). Am stärksten gefragt waren Schiffe mit hoher Ladefähigkeit von mehr als 3 000 TEU sowie solche zwischen 1 000 und 1 500 TEU, die als Großfeeder-schiffe eingesetzt werden, ebenso schnelle Schiffe. Die Nachfrage wird von der fortlaufenden Expansion des Welthandels mit Industriegütern getragen, die als Containerladung verschifft werden und den Stellplatzbedarf der Linienreedereien wachsen lassen. Gegenwärtig stützt sie sich aber vorwiegend auf die Umgestaltung der Containerlinienfahrt: Einerseits werden in neuen „hub and spoke“-Systemen mit Umladung in großem Stil immer größere Schiffe zwischen den Knotenpunkten eingesetzt, andererseits die Feederdienste im Zu- und Ablauf zu/von den Hauptlinien fortschreitend angepaßt und ausgebaut. Sowohl die je Großschiffsanlauf umgeschlagenen und von den Feederschiffen zu befördernden Containerzahlen als auch die Einzugsbereiche der Umladehäfen wachsen zügig. Vom südostasiatischen Raum mit den Zentralhäfen Singapur und Hongkong breitet sich diese Entwicklung nun auch auf Lateinamerika aus. Die wachsende Länge der Feederstrecken erlaubt es, in solchen Diensten immer größere Schiffe einzusetzen.

Auf den traditionellen Kurzstrecken für Feederdienste z.B. im Nord-/Ostseeraum sind dagegen nur begrenzte Möglichkeiten vorhanden, da sich das Verhältnis zwischen See- und Hafenzeiten bei zu großen Schiffen verschlechtert und zu unwirtschaftlichen Kostensteigerungen führt (auch hier werden aber größere und schnellere Schiffe eingesetzt). Ein wesentlicher nachfragebestimmender Faktor war 1995 ferner der starke, häufig marktanteilsorientierte Wettbewerb der verschiedenen Gruppierungen in der Linienfahrt. Der Trampmarkt erlaubt es diesen, kurzfristig ganze Linienflotten z.B. durch größere oder schnellere Schiffe auszuwechseln, ohne daß die Linienbetreiber zum Bau eigener Schiffe gezwungen und in ihrer Terminplanung an deren Fertigstellung gebunden sind.

Aufgrund der günstigen Marktbedingungen fand das rasch wachsende Angebot an Tramp-Containerschiffen auch 1995 wieder zügig Beschäftigung. Die Analyse der Konditionen von insgesamt 876 Charterabschlüssen ergab, daß bei gleichbleibender durchschnittlicher Ladefähigkeit von etwa 750 TEU die Gesamtladefähigkeit mit 656 000 TEU geringfügig niedriger war als im Vorjahr. Dazu kamen 110 Abschlüsse, bei denen die Charraten geheim blieben, mit weiteren 127 000 TEU und einer überdurchschnittlichen Größe von 1 157 TEU. An diesen Parametern gemessen ist der Container-Trampmarkt seit dem Jahre 1991 um etwa 50 vH ausgeweitet worden.²⁹

Schon in den zurückliegenden Jahren waren die Neubauten vom Markt relativ glatt aufgenommen worden. Die Charraten hatten sich aber in einer sehr engen Bandbreite bewegt und nicht nachhaltig erhöht. Nunmehr erlaubte es die starke Nachfrage den Reedern, höhere Raten durchzusetzen (Tabelle 9). Diese blieben von der Abwärtsbewegung in der Massengutfahrt weitgehend verschont. Die Sätze stiegen für alle Größenklassen. Im Durchschnitt aller Abschlüsse lag das Niveau um knapp 9 vH höher als 1994. Dabei war ein Aufwärtstrend unverkennbar; innerhalb des Jahres stiegen die Entgelte um etwa ein Zehntel. Der Vorsprung vor dem Stand von 1994 vergrößerte sich besonders im letzten Quartal 1995. Der anhaltend kräftigen Angebotsausweitung muß es allerdings zugeschrieben

Tabelle 9 – Charraterratenindex für Containerschiffe 1993–1995 (1987=100)

	1993	1994	1995			
			1. Qu.	2. Qu.	3. Qu.	4. Qu.
Gruppe 6 ^a	137	145	153	160	165	165
Gruppe 7 ^b	154	156	159	166	167	168
Gruppe 8 ^c	150	146	149	157	162	160
Gruppe 9 ^d	152	147	161	168	165	156
Insgesamt	142	138	143	152	155	152

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

Quelle: Berechnet aus Mentz, Decker & Co. (1995b).

werden, daß die Sätze nicht noch mehr — ähnlich stark wie auf den übrigen Märkten — anzuogen. Gegen Ende 1995 machten sich bei den großen Containerschiffen erste Schwächetendenzen bemerkbar.

Die Tonnagezugänge waren die Hauptursache der Ratenunterschiede, die bei einer Aufgliederung der Abschlüsse nach Schiffgrößen sichtbar werden. Die Charraterraten für die Klassen über 1 500 TEU und bis unter 400 TEU erhöhten sich im Jahre 1995 mit 10 vH bzw. 11 vH im Vergleich zu 1994 überdurchschnittlich, während die Klassen 400–699 TEU mit 5,8 vH und 700–1 499 mit 6,2 vH merklich dahinter zurückblieben. Für einen erheblichen Teil der gecharterten Containerschiffe der großen Klassen wurden die Raten nicht bekannt; angesichts der oft mehrjährigen Laufzeiten der Verträge dürften sie eher kostenorientiert sein. Die 1995 meistens starke Nachfrage gerade nach Großcontainerschiffen lieferte dafür die Grundlage.³⁰

Anhaltende Erholung in der Kùhlschiffahrt

In der Kùhlschiffahrt setzte sich die Aufwärtstendenz, die im Vorjahr begonnen hatte, im Jahre 1995 bei steigender Nachfrage und stagnierendem Kühlraumangebot fort. Bereits in den letzten Monaten 1994 deutete sie sich in einer kräftigen Erholung der Zeitcharterraten für die Saisonmonate 1995 an. In diesem Sektor hat sich gezeigt, daß die Reeder relativ rasch Schiffe abwracken, wenn das Ratenniveau und damit die Erträge anhaltend absinken, und damit die Tendenzwende auf dem Markt einleiten.³¹ Auch diesmal hat die geringe Zahl von Neubauten bei gleichzeitigem Abbruch alter Schiffe die Kapazi-

tät der Kùhlschiffsflotte wie schon im Vorjahr erneut um etwa 1 vH (rund 3,5 Mill. cbf) schrumpfen lassen, so daß von der Angebotsseite ein spürbarer Beitrag zum Wiederanstieg der Raten kam.³²

Die zur Verschiffung kommenden *Ladungsmengen* expandierten 1995 etwa ebenso rasch wie im Vorjahr (2,5–3 vH). Die Fruchtexporte in den Hauptproduktionsgebieten der südlichen Hemisphäre — Neuseeland, Südafrika, Chile sowie Brasilien und Argentinien — nahmen durchweg zu. Die Bananentransporte wurden wiederum durch „neue“ Einfuhrländer“ gestützt. Neben Asien sind Nordafrika und die Länder der GUS und Osteuropas getreten. Im Bananenhandel konnten die Verluste durch die Restriktionen der EU dadurch teilweise ausgeglichen werden.³³ Zunehmende Tendenz hatten auch die Transporte von Fleisch, wengleich diese Ladung besonders hart zwischen Kùhlschiffs- und Linienreedereien umkämpft ist. Die nicht unwesentlichen Transporte von Frostfisch, der — wie die umfangreichen Exporte aus den argentinischen Schelfgebieten nach Japan — unmittelbar von den Fangflotten in See übernommen wird, wiesen Schwächetendenzen auf. Von der südamerikanischen Ostküste wurde intensiver Wettbewerb um die Fruchtladung gemeldet, an dem vermutlich auch das zunehmende Räumteangebot in der Linienfahrt beteiligt war. Der Tonnagebedarf wurde durch Distanzverlängerungen infolge Lieferverlagerungen und durch neue Langstreckentransporte (z.B. Weintrauben US-Westküste–Südafrika) insgesamt zusätzlich vergrößert (Clayton 1995).

Für die Ratenbewegung und die Erlöse in der Kùhlschiffahrt ist die stark ausgeprägte Saisonbewegung entscheidend. Ihr Schwerpunkt liegt in den Frühjahresmonaten, in denen die Exporte aus den Ländern der Südhalbkugel ihren Höhepunkt erreichen. In der Saison 1995 lagen die Charraterraten auf den Spotmärkten um 1,25 US\$/cbf/Monat, wobei in der Spitze etwa 1,35 US\$ erreicht wurden. Gegenüber dem Vorjahr war das ein Anstieg von bis zu 25 US-cents (rund 20 vH).³⁴ Die höchsten Sätze wurden wiederum für palettenfreundliche Schiffe gezahlt. Außerhalb der Saison (off-season) — etwa Mai/Juni–Jahresende — waren die Raten

ebenfalls merklich höher als 1994 (etwa 40 US-cents/cbf/Monat gegenüber etwa 30–35 US-cents). Das Niveau der Zeitcharter(Kontrakt-)raten dürfte für moderne Schiffe im Jahresdurchschnitt bei etwa 65 US-cents/cbf/Monat (+18 vH) gelegen haben (1994: 55 US-cents). Für die Saison 1996 zeichnete sich ein weiterer Anstieg ab. Doch lag das Rateniveau der Külfahrt in den frühen neunziger Jahren noch weit höher, bis eine sehr schnelle Ausweitung der Tonnage eine deutliche Korrektur herbeiführte.

Automobiltransport weiter im Wandel

Der Spezialmarkt des Kraftfahrzeugtransports ist nach stetiger Expansion seit einigen Jahren wieder geschrumpft. Einen Spotmarkt mit repräsentativen Charterabschlüssen, der Tendenzsagen zuliebe, gibt es in diesem Sektor nicht. Aufgrund der Anforderungen der Automobilindustrie spielen Auslastungsschwankungen eine wesentliche Rolle. Der seewärtige Autotransport war in den Vorjahren unter den kontraktiven Einfluß von Standortentscheidungen der Hersteller geraten, die teilweise unter politischem Druck ihre Produktion in die Absatzländer (Vereinigte Staaten, Großbritannien) verlagerten. Dadurch entfiel ein Teil gerade der Seetransporte auf Langstrecken zwischen dem Fernen Osten und Europa. Die japanischen Exporte wurden zudem durch den hohen Außenwert des Yen beeinträchtigt. Da die Einfuhren Japans von Fahrzeugen, die in den „transplants“ japanischer Hersteller in den Vereinigten Staaten produziert wurden, fortlaufend ansteigen, ist im Nordpazifik-Verkehr zumindest teilweise eher eine Richtungsumkehr als ein Schrumpfen des Automobiltransports zu beobachten. Das Entstehen neuer Kfz-Nachfrage in nichttraditionellen Regionen wurde teilweise ohne zusätzliche Einfuhren — zumindest über lange Seestrecken — aufgefangen und glich den Schwund in den etablierten Relationen nicht aus. Seit dem Vorjahr hat die konjunkturelle Belebung des Kfz-Absatzes in wichtigen Einfuhrländern den Abwärtstrend verlangsamt, möglicherweise sogar gestoppt. Neue Impulse gingen dabei von Südkorea aus. Die Zahl der beförderten Fahrzeuge ist 1995 wieder auf 6,5 Millionen gestiegen (+4,8 vH). Ihr Höhepunkt (1987) lag bei

7,5 Millionen, der bisherige Tiefstand 1993 bei 6 Millionen Fahrzeuge (Woodbridge 1995).

Die Reedereien, die den Autotransport betreiben, haben auf die strukturellen Nachfrageveränderungen mit technischen und wirtschaftlichen Maßnahmen reagiert.³⁵ Die Flotte der Autotransporter wurde dem Ladungsaufkommen angepaßt, ihre Kapazität verringert. Dabei wurden allerdings gleichzeitig sowohl Schiffe verschrottet als auch Neubauten in Dienst gestellt. Gegenwärtig heben sich zwei Tendenzen heraus: Zum einen wird die Flotte technisch erneuert mit dem Ziel, die Flexibilität der Schiffe zu steigern und verstärkt auch andere Fahrzeuge als Pkw sowie zusätzliche Ladungsarten befördern zu können.³⁶ Zum anderen werden neue Verbindungen aufgenommen, wo die Verdichtung der Fahrzeugexporte oder das Entstehen neuer Lieferbeziehungen dies erlaubt.³⁷ Stark expansiv sind die Seeverkehre auf Kurzstrecken innerhalb Europas und in Südostasien. Dabei werden unter anderem Fahrzeuge aus der Produktion der „transplants“ japanischer Hersteller befördert.

5. „General cargo“-Schiffe: Ein Residuum der Trampfahrt?

Im Jahre 1995 haben sich Fachdiskussionen verstärkt der Lage der sogenannten „general cargo“-Schiffahrt zugewandt. Darunter werden Schiffe verschiedener Typen, wie kleine „single decker“, speziell aber Mehrdeckschiffe konventioneller Bauart verstanden, die für den Transport von nicht-containerisierten Stückgütern, Bulkladungen in kleineren Partien sowie einer beschränkten Zahl von Containern ausgelegt sind. Container werden oft eher als Beiladung befördert.³⁸ Das Ladungsaufkommen wird trotz der fortschreitenden Containerisierung noch immer auf 400–450 Mill. t geschätzt.³⁹ Befördert werden beispielsweise Ladungen wie Getreide, Reis, Zucker und andere Agrarprodukte, Düngemittel, Holz, Fischmehl, Stahl und Stahlerzeugnisse und die als „minor bulk goods“ bezeichneten Rohstoffe. Sie sind oft nicht ihrer Art nach eindeutig definierbar, sondern jeweils nach Marktkriterien wie Partigröße und Relation

abgegrenzt und daher über längere Zeit veränderlich.

Über den Einsatz der „general cargo“-Schiffe liegen nur wenige differenzierte Daten vor. Die Einsatzgebiete sind weltweit verstreut, ebenso die Ladungsarten. Abschlüsse werden nur in geringer Zahl bekannt. Die erzielten Frachtraten deuten darauf hin, daß die Märkte im Konjunkturverlauf relativ stabil und in Schwächeperioden durch die spezifischen Anforderungen der Fahrtgebiete wie etwa die Partigröße, die Hafenabmessungen, Wassertiefen und Ausrüstung mit Ladegeschrir vor dem Eindringen größerer Schiffe, z.B. der „handy size“-Bulkcarrier, geschützt sind.

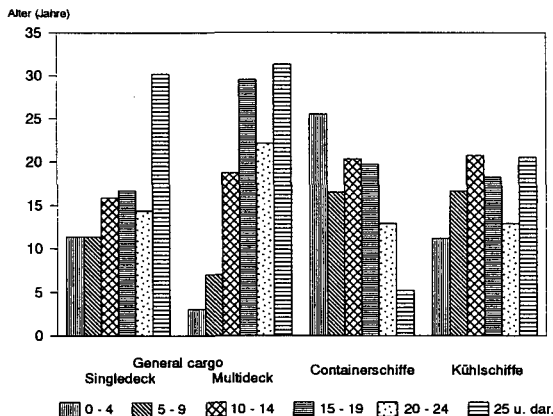
Die „general cargo“-Tonnage besteht aus relativ alten Schiffen: 22 vH der Flotte waren Anfang 1995 bereits zwischen 20 und 24, weitere 31 vH schon mehr als 24 Jahre alt. Nur 3 vH der Schiffe waren weniger als 5 Jahre alt (Schaubild 4). Die verfügbare Kapazität ist durch Verschrottung von Schiffen fortlaufend auf derzeit etwa 45 Mill. t dw verringert worden. Frachtraten und erzielbare Wiederverkaufswerte sprechen gegenwärtig durchaus für den weiteren Betrieb solcher Schiffe, zumal sie für eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren gebaut wurden. Da die Restwerte der Schiffe gering sind, können die Kosten trotz einer „veralteten“ Kostenstruktur mit relativ großen Besatzungen und vergleichsweise weniger effizienten Maschinenanla-

gen leicht gedeckt werden. Bei schlechter Marktlage können die Schiffe — ähnlich wie die älteren Kühlschiffe — notfalls verhältnismäßig problemlos aufgelegt werden.

Längerfristig ergibt sich für die Vershiffer der in Betracht kommenden Ladungen eine besondere Problematik daraus, daß Neubauten dieser technischen Beschaffenheit seit Jahren kaum noch in Auftrag gegeben wurden.⁴⁰ Beispiel für eine besonders ausgeprägte Marktengung sind große Zwischendecker um 20 000 t dw mit einer Räumte von 800 000 bis 1 Mill. cbf: Nur sieben der insgesamt vorhandenen 110 Schiffe waren 1995 nicht älter als 15 Jahre (*Fairplay* 1995b: 3; *Fairplay* 1995i). Für die Zukunft stellt sich deshalb die Frage, ob die möglichen Marktchancen ausreichen, um den Reedern Anreize zur Vergabe von Neubaufträgen zu bieten. Die Baukosten sind je Leistungseinheit sehr hoch (zum Beispiel für Decks und Ladegeschrir). Deshalb geht es darum, ob die viel höheren zur Kostendeckung erforderlichen Frachtraten aufgebracht werden können oder ob die betroffenen Güter nur noch so lange wettbewerbsfähig transportiert werden können, wie Alttonnage zu den bisherigen Bedingungen zur Verfügung steht.

Diese Aussichten werden nicht nur dadurch bestimmt, daß die Verschiffung bei steigenden Raten eingestellt werden müßte. Vielmehr kann das Ladungsaufkommen für „general cargo“-Schiffe auch dann schrumpfen, wenn der Gesamtmarkt sich wachstumsbedingt vergrößert. Wenn einzelne wichtige Ladungskategorien überdurchschnittlich expandieren und dabei die jeweils zu verschiffenden Partien größer werden, kann der Übergang zur Befrachtung von Spezialschiffen wie kleineren Bulkcarriern für die Verloader Kostenvorteile bieten. Außerdem dringen die Containerreedereien insbesondere dort, wo Großcontainerschiffe niedrige Raten bieten können, aggressiv in immer neue Markt(Ladungs-)segmente ein. Beide Faktoren waren dafür verantwortlich, daß die von den „general cargo“-Schiffen beförderte Ladungsmenge in den vergangenen Jahren nicht unerheblich — um rund 50–75 Mill. t — geschrumpft ist. Aus dieser Perspektive sind die Aussichten, Neubauten langfristig erfolversprechend einsetzen zu können, mit beträchtlichen Unsicherheiten belastet.

Schaubild 4 – Altersstruktur ausgewählter Trockenladungsflootten 1995



Quelle: ISL (lfd. Jgg.).

Überdies sind die Einsatzgebiete der Schiffe häufig hafentechnisch relativ wenig entwickelte Regionen — vornehmlich Entwicklungsländer —, in denen mit überdurchschnittlich langen Liegezeiten während des Ladens und/oder Löschens gerechnet werden muß. Es spricht deshalb viel dafür, daß neue Schiffe nur bei einer nachhaltigen Verbesserung vieler Häfen rentabel eingesetzt werden können.

Vermutlich werden sich im Sektor der „general cargo“-Schiffe weitere Ausgliederungsprozesse vollziehen, die bereits seit dem Aufkommen der Linienschifffahrt zu beobachten waren und im wesentlichen auf einer Spezialisierung der Schiffe oder Betriebsformen beruhen.⁴¹ Es wird notwendig sein, die Konstruktion der Schiffe so auszulegen, daß auch Container in

größerer Zahl gestaut und umgeschlagen werden können, etwa so, wie es bei den konventionellen Linienschiffen in ihrer letzten Phase — häufig durch Umbau — der Fall war. Um für Containerladung attraktiv zu sein, müssen solche „hybriden“ Schiffe jedoch eine relativ hohe Geschwindigkeit haben. Das bedeutet sowohl steigende Anschaffungskosten der Maschine als auch steigende Brennstoffkosten. Die Wettbewerbsfähigkeit von Mehrdeckschiffen dürfte tendenziell überdies durch kleinere Bulkcarrier noch unterhalb der heutigen „handy size“-Größe beeinträchtigt werden, da diese Produktivitätsvorteile ausspielen können, wenn das Ladungsaufkommen und die einzelnen Massengutpartien zunehmen.⁴²

IV. Die Tankmärkte: Überraschung im Sommer

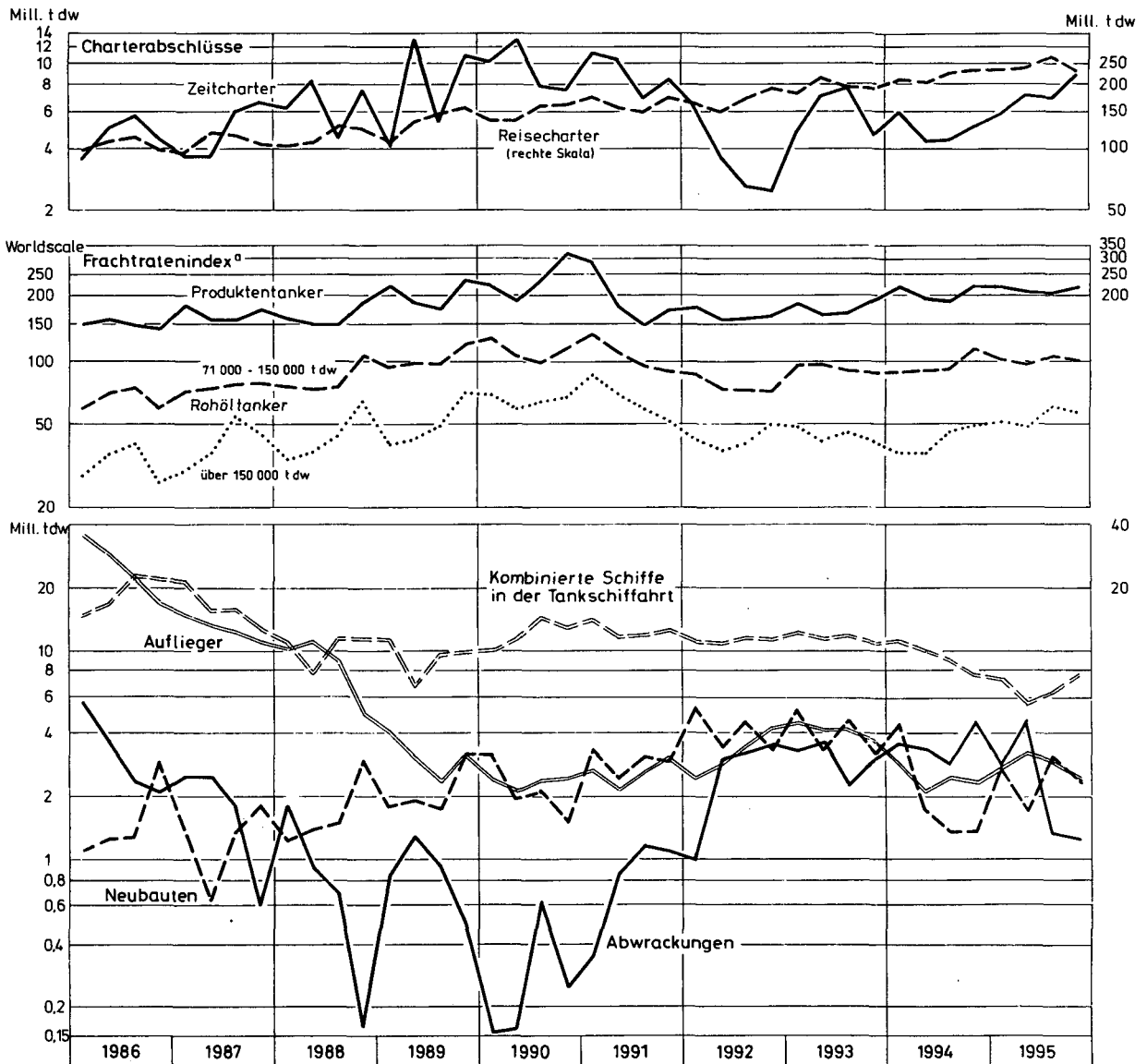
Das Bild, das der Mineralöltransport im Jahre 1995 bot, unterschied sich deutlich von dem der Trockenladungsfahrt. Das Niveau der Tankraten stieg zwar insgesamt ebenfalls an, jedoch in einem deutlich geringeren Maß. Dabei war es in den ersten Monaten des Jahres besonders für „very large crude carrier“ (VLCC) weiter sehr niedrig. In der Folge kam es zu zwei zeitlich beschränkten Hausbewegungen, von denen vor allem die Großtanker begünstigt wurden. Die Abschlußtätigkeit war allgemein rege und überstieg das Vorjahresniveau (Schaubild 5).

1. Größerer Transportbedarf oder nur Struktureffekte?

Die an den bekanntgewordenen Charterabschlüssen gemessene Nachfrage nach Leistungen der Tankerflotte festigte sich 1995 weiter.⁴³ Dabei blieb freilich offen, ob sich darin ein erhöhtes Transportvolumen oder auch die schon seit mehreren Jahren beobachteten strukturellen Verschiebungen von der langfristigen Flottendisposition zu kurzfristigem Tonnageeinsatz widerspiegeln, die das Reisechartervolumen auf Kosten der Zeitbefrachtungen oder des Einsatzes

konzerneigener Schiffe ansteigen lassen. In der Rohöltankfahrt wurde um fast 12 vH mehr Tanktonnage für Einzelreisen gechartert als 1994 (Tabelle 10). Wesentlich stärker weitete sich das Volumen der Konsekutivreisen aus, die schon seit einiger Zeit wieder eine größere Rolle als nach den sogenannten Ölkrisen spielen und in Einzelreisen umgerechnet um ein Fünftel zunehmen. Faßt man beide Kategorien zusammen, so wurden nahezu 980 Mill. DWCT befrachtet. Außerdem wurden mit über 23 Mill. t dw um rund 50 vH mehr Tanker für den Rohöltransport in Zeitcharter genommen als im Jahre 1994. Der Schwerpunkt der Zeitbefrachtung lag im Herbst 1995; fast ein Fünftel der Tonnage wurde allein im Oktober aufgenommen. Nachdem sich in den achtziger Jahren der Anteil der kurzfristigen Charterformen immer mehr vergrößert hatte, könnten sich nunmehr neue Tendenzen mit neuen Ursachen andeuten. Wenngleich mehr Tanktonnage als 1994 für Lager- und Leichterzwecke befrachtet wurde, ist diese mit 3 Mill. t dw nur noch vergleichsweise unbedeutend, zumal der für Leichteraufgaben z.B. im US-Golf bestimmte Teil meistens nur für wenige Tage gechartert wird und daher nur einen geringen Tonnagebindungseffekt hat.

Schaubild 5 – Indikatoren zur Entwicklung der Tankfahrt 1986–1995



^aIndex von „Lloyd's Ship Manager of Shipping News International“.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity und Tanker Market: Summary of Dirty Spot Charter Activity; ISL (lfd. Jgg.); John I. Jacobs PLC (lfd. Jgg.); Lloyd's Ship Manager (lfd. Jgg.); Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.).

Die regionale Verteilung der für Transportzwecke in der Rohöl- und der Produktfahrt gecharterten Tanktonnage auf die verschiedenen Verladegebiete hat sich 1995 nicht ins Gewicht fallend verändert. In der Rohölfahrt werden die Chartermärkte nach wie vor vom Arabischen Golf beherrscht, wenngleich dessen Anteil fortlaufend erodiert wird und auch 1995 um weitere 2 Prozentpunkte auf noch 36 vH aller Reisecharterabschlüsse zurückging. Demgegenüber

konnte Indonesien als Förderregion — mit einem noch kleinen Anteil — ebenso wie die Mittelmeerländer (einschließlich Schwarzmeergebiet) weiter kräftig an Boden gewinnen. Die Steigerung im Mittelmeer-Bereich stand vermutlich im Zusammenhang mit Schwierigkeiten, die nach mehreren besonders schweren tropischen Wirbelstürmen im Golf von Mexiko die (Offshore-)Förderung behinderten. Sie verursachten einen scharfen Einbruch der Befrachtungen von

Tabelle 10 – Charterabschlüsse in der Tankfahrt 1993–1995 (Mill. DWCT)

	1993				1994				1995			
	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.
<i>Rohöl</i>												
Verladegebiete insgesamt	181,3	212,8	198,0	190,7	213,3	202,8	220,9	232,0	237,5	240,1	262,2	232,2
Arabischer Golf/Rotes Meer	76,5	86,7	80,2	76,9	82,5	78,5	83,5	88,0	84,3	86,5	97,8	80,2
Karibische See	17,8	18,4	15,2	15,2	19,2	16,5	19,2	20,8	21,1	21,7	21,1	18,4
Mittelmeer	21,9	29,1	26,2	23,8	24,4	28,3	30,8	30,7	33,2	36,4	36,5	32,8
Westafrika	27,4	28,2	30,7	28,1	33,6	28,0	30,5	34,7	35,7	35,1	36,9	36,1
Nordwesteuropa	21,3	29,1	27,7	26,7	31,4	31,2	33,4	35,0	37,3	35,7	41,2	37,5
Mexiko (Ostküste)	5,7	9,4	6,3	6,9	7,6	7,8	7,1	6,1	5,3	7,0	8,0	6,6
Indonesien	5,9	6,5	6,2	8,4	9,1	8,0	8,9	10,6	12,6	11,4	13,3	13,2
<i>Ölprodukte</i>												
Verladegebiete insgesamt	13,9	20,4	18,3	22,7	23,3	27,6	27,8	26,1	26,3	27,9	31,5	32,0
Arabischer Golf/Rotes Meer	2,7	4,3	4,6	4,3	4,6	5,9	7,1	5,9	6,1	7,0	7,5	7,8
Karibische See	2,0	2,3	2,0	2,7	3,2	3,2	2,5	3,0	3,2	3,2	3,2	3,4
Mittelmeer	1,8	3,4	2,5	3,0	4,3	4,9	5,3	4,5	5,5	6,0	5,0	5,8
Nordwesteuropa	1,4	3,3	2,7	2,6	3,2	3,5	2,7	2,8	3,0	3,9	2,9	3,5
Singapur	1,3	1,9	1,7	2,7	2,6	3,3	3,9	2,4	2,5	2,4	3,6	3,2

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity sowie Tanker Market: Summary of Dirty Spot Charter Activity.

der Ostküste Mexikos in die Vereinigten Staaten, so daß zusätzlich Tonnage für kurzfristig veranlaßte Ersatzimporte über diese längeren Distanzen benötigt wurde.

2. Ratenentwicklung besser als erwartet

Begünstigt durch die erneute, wenn auch noch geringe, Schrumpfung der vorhandenen Tankerflotte und den Abzug Kombierter Schiffe in die Trockenladungsfahrt festigten sich die Tankraten 1995 tendenziell. Gleichwohl verdecken die jahresdurchschnittlichen Vergleichszahlen eine stark schwankende und für die einzelnen Tankergrößenklassen häufig unterschiedliche Entwicklung (Schaubild 5). Für die Großtanker (VLCC/ULCC) begann das Jahr mit einer Phase starken Ratendrucks, die bis in den Frühsommer anhielt. Abweichend von der zu erwartenden Saisonbewegung führte eine plötzlich einsetzende, vom Arabischen Golf ausgehende Hausse im Juli 1995 zum ersten Höhepunkt der Marktentwicklung, von dem die Raten für VLCC jedoch rasch wieder annähernd auf das frühere Niveau zurückfielen. Während die Trockenladungsfahrt im Herbst von Schwächetendenzen geprägt war, kam es zur gleichen Zeit — wiederum im Arabi-

schon Golf — zu einer zweiten Hausse. Im Jahresdurchschnitt lagen die Tankraten für VLCC und ULCC — im wesentlichen als Folge der starken Schwankungen — um etwa ein Drittel über dem (meistens sehr niedrigen) Vorjahresstand.⁴⁴

In den übrigen Größenklassen, die meistens mit bestimmten, für sie charakteristischen Relationen verknüpft sind, waren die Ratenbewegungen gedämpfter. Auch dort spielte zeitweilig unter anderem der Wettbewerb der jeweils größeren Tanker eine Rolle, da er das Tonnageangebot vergrößern konnte. Immerhin festigten sich beispielsweise die Märkte der *Suezmax-Schiffe* (auch als „one-million-barrel ships“ bezeichnet) namentlich für Verladungen von Westafrika zeitweilig so, daß kurzfristig eine Rate von WS 100 überschritten wurde. Über das ganze Jahr gesehen lag das Ratenniveau für die Größenklasse 100 000–160 000 t in Westafrika um etwa 9 vH über dem Vorjahresstand; vom Mittelmeer war es um 8 vH, von Nordwesteuropa nach den Vereinigten Staaten um 7 vH höher. Auf den sieben für diese Größenklasse wichtigsten Routen übertraf es mit WS 84,5 den Stand von 1994 um etwa 7 vH.

Aframax-Schiffe gerieten wiederholt unter erheblich stärkeren Konkurrenzdruck. Deshalb lag das Ratenniveau im Durchschnitt von 11 Routen

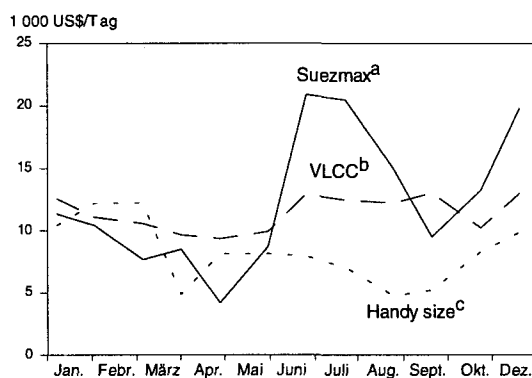
nur um etwa 3 vH über dem Vorjahreswert. Erheblich darunter notierten 1995 die Raten für Reisen vom Mittelmeer nach den Vereinigten Staaten, die sogar um 10 vH gegenüber 1994 fielen, beträchtlich darüber — wie meistens — diejenigen in den Relationen Karibische See–Vereinigte Staaten und Europa. Die deutlichen regionalen Unterschiede sind allerdings mehr als bei den größeren Tankern auch auf die unterschiedliche Dauer der Reisen und ähnliche markttechnische Einflüsse zurückzuführen. Die Märkte für Rohöltanker bis zu mittlerer Größe (etwa 70 000 t dw) tendierten schwächer. Die Raten für Schiffe von 30 000 bis 70 000 t dw — darin sind auch große Produktentanker eingeschlossen — überschritten bei gleichmäßig fallender Tendenz den Durchschnitt von 1994 um knapp 2 vH. Dagegen erreichten sie für Tanker bis zu 35 000 t dw trotz eines Höhepunkts im Sommer ähnlich wie bei den großen Klassen den Vorjahresstand nicht (–2 vH). Der übliche Saisonanstieg im Winter blieb aus.

Die *Zeitcharterraten* auf den Tankmärkten tendierten 1995 durchweg leicht aufwärts. Sie überschritten die Höchstwerte des Vorjahres aber kaum und lagen zum Beispiel für VLCC (ebenfalls für eine einjährige Laufzeit) noch weit unterhalb des am Anfang der neunziger Jahre erreichten Niveaus.⁴⁵

Die kräftigen Ratenschwankungen auf den Tankmärkten hatten ähnlich wie in der Trockenladungsfahrt überproportionale Ausschläge der aus den Erlösen erzielten Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten der Schiffe zur Folge. Wie in den Vorjahren traf das vor allem wieder für die VLCC zu (Schaubild 6).

Die Festigung auch der Tankmärkte ging sowohl auf die Nachfrage nach Transportleistungen als auch auf die Entwicklung des Tonnageangebots seit dem Vorjahr zurück. Ein leichter Anstieg der ersteren und das Ende der mehrjährigen Flottenausweitung wirkten in die gleiche Richtung und stützten die Tankmärkte. Ferner schrumpfte die Flotte Kombiniertes Schiffe weiter, und darüber hinaus wanderte ein Teil dieser Tonnage in die Trockenladungsfahrt ab. Außer diesen grundlegenden Tendenzen wirkten jedoch noch andere Faktoren auf die uneinheitliche kurzfristige Marktentwicklung ein. Die wieder-

Schaubild 6 – Beiträge zur Kapitalkostendeckung in der Tankfahrt 1995



^aRund 140 000 t dw. — ^bMotorschiff. — ^c30 000 t dw.

Quelle: *Svensk Sjöfarts Tidning* (1995).

holte, überraschende Verknappung der im Arabischen Golf verfügbaren Großtanker, die den Ratenanstieg unmittelbar auslöste, war die Folge einer verstärkten Nachfrage fernöstlicher Befrachter; sie strahlte auch auf andere Relationen aus. Um die Tendenzen zum Ratenanstieg zu dämpfen, wurden in der Fahrt nach westlichen Zielhäfen verstärkt VLCC herangezogen.⁴⁶ Außerdem verschärfte sich in manchen Relationen, beispielsweise für Verschiffungen von Westafrika und Nordwesteuropa, der Wettbewerb zwischen VLCC und Suezmax-Tankern. Den Reedern der Großtanker kam zur Hilfe, daß Verladere für ihre Teilpartien häufiger gemeinsam einen VLCC befrachteten und sich so den Vorteil niedrigerer Raten sichern konnten.

Zu den Gründen für die Haussetendenzen gehören ferner antizipierte Preisbewegungen beim Rohöl, das sich gegen Jahresende verteuerte,⁴⁷ sowie zeitweilig befürchtete neue politische Spannungen im Mittleren Osten. Ein Embargo der Vereinigten Staaten gegen den Iran veranlaßte diesen möglicherweise, zahlreiche große Tanker an geeigneten Stellen mit Ladung auf Wartepositionen zu legen. Die gestiegene Ölnachfrage ging vorwiegend von Japan und anderen Ländern des Fernen Ostens aus. Auf Seiten des Tonnageangebots spielte eine Rolle, daß die Befrachter sich einerseits zunächst auf qualitativ bessere Tanker konzentrierten und andererseits ein Teil der verfügbaren Schiffe zur Überholung in der Werft lag. Deren Aktivierung, der Einsatz

auch der minderqualifizierten Tanker und die gecharterten Schiffe, die nach dem Löschen in den Zielländern zum Arabischen Golf zurückkehrten, vergrößerten das Angebot schon nach relativ kurzer Zeit wieder und führten zum schnellen Rückschwung. Eine solche Pendelbewegung („Echoeffekt“) war auch in früheren Jahren wiederholt zu beobachten.

Diese Faktoren erklären vornehmlich die unregelmäßigen Marktschwankungen. Zum Anstieg der Transportnachfrage gegenüber 1994 trug zum großen Teil die Expansion der Rohölnachfrage um etwa 2 vH bei.⁴⁸ Doch sind nach wie vor auch die Verschiebungen zwischen den Liefergebieten in Richtung auf Förderregionen, die den Verbrauchszentren näher sind, spürbar, die solche Mengenzunahmen durch Minderung der zu erbringenden Leistungen (kürzere Distanzen) tendenziell ausgleichen oder sogar überkompensieren können. Bekanntlich war dies eine der Hauptursachen für die andauernden Baissetendenzen gerade auf den Märkten der Großtanker nach 1979.⁴⁹

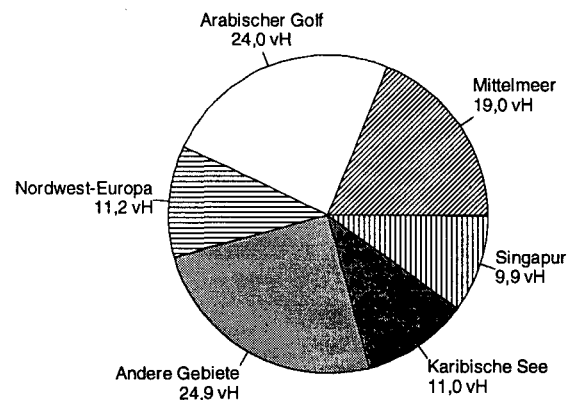
Auf die Ratenbewegungen im Herbst hatten neben der zweiten Nachfragewelle im Ladegebiet Arabischer Golf auch die Bemühungen, die aufgrund der Folgen des Hurrikans ausgefallenen Ölexporte von der mexikanischen Ostküste durch Lieferungen aus anderen Gebieten (außer dem Mittelmeer die Karibische See, Nordwesteuropa, Westafrika) zu ersetzen, wesentlichen Einfluß. Hier waren zum Teil längere Distanzen zurückzulegen. Unter den Zeitcharterern war wiederholt die iranische National Iranian Tanker Company, die zahlreiche VLCC und ULCC für 12 Monate unter Vertrag nahm und damit wesentlich zu dem Anstieg dieser Abschlüsse im Herbst 1995 beitrug.

3. Produktentankfahrt im Sog Ostasiens

Die Reisecharterabschlüsse in der *Produktentankfahrt* lagen 1995 bei fast 120 Mill. DWCT (ebenfalls etwa +12 vH); Konsekutivreisen hatten in diesem Sektor eine abnehmende Bedeutung. Außerdem wurden Tanker mit zusammen 5,3 Mill. t dw in Zeitcharter genommen. Unter

den Ländern, die Mineralölprodukte exportieren und Schwerpunkte der Tankerbeschäftigung sind, fiel Singapur — gemessen an den Reisecharters — absolut und anteilmäßig um etwa ein Zehntel zurück (Schaubild 7). In den meisten übrigen Gebieten, so im Arabischen Golf und im Mittelmeer, stiegen die Verschiffungen kräftig; auch die Anteile erhöhten sich. Vermutlich sind diese Verschiebungen aber wie in der Rohölfahrt eher kurzfristige Bewegungen, soweit sich nicht schon seit längerer Zeit beobachtete Trends fortsetzen. So steht dem Rückgang der Position des Arabischen Golfs bei den Rohölcharters eine kontinuierliche Steigerung der Ausfuhr von Ölprodukten gegenüber, die für die Beschäftigung der größeren für diese Transporte geeigneten Tanker vorteilhaft ist.

Schaubild 7 – Reisecharterabschlüsse nach Verladegebieten in der Produktentankfahrt 1995



Quelle: Berechnet aus Drewry (Ifd. Jgg.) Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity.

Die *Frachtraten* für den Transport von Ölprodukten waren ebenfalls höher als im Vorjahr. Ihr Anstieg war jedoch — im Jahresdurchschnitt gesehen — im Vergleich zur Rohölfahrt nur mäßig. Für einen großen Teil des Jahres waren gegensätzliche Ratentendenzen „east of Suez“ und „west of Suez“ kennzeichnend. In der westlichen Hemisphäre blieben die Raten spürbar hinter denen östlich von Suez zurück; im ersten Halbjahr übertrafen sie aber in den meisten Relationen den im Frühjahr 1994 herrschenden noch recht niedrigen Stand ebenfalls beträchtlich. Im ganzen erhöhte sich das Ratenniveau für

„handy size“-Tanker bis zu 35 000 t dw um etwa 4 vH. Die Sätze für diese Schiffe waren im Jahresverlauf vorwiegend saisonbedingt rückläufig. Fester tendierte der Markt für Produktentanker von 35 000–50 000 t (+9 vH). Auch die noch größeren Schiffe bis zu Aframax-Größe — gelegentlich auch darüber hinaus —, die in weiter wachsendem Umfang beispielsweise im Verkehr vom Arabischen Golf nach dem Fernen Osten beschäftigt werden, erzielten schon seit dem Frühjahr 1995 wieder fortlaufend bessere Entgelte (für einen Vergleich der jahresdurchschnittlichen Raten in ausgewählten Relationen siehe Tabelle 11). Die Zeitcharterraten für Produktentanker stiegen — als Reflex der allgemein festen Lage auf den Spotmärkten im Frühjahr — im Jahresverlauf leicht an.

Tabelle 11 – Reisecharterraten in der Produktentankfahrt 1995

	Ladungsmenge	Frachtraten 1995	Anstieg 1994/95
	1 000 t	Worldscale ^a	vH
Karibische See–US Atlantikküste	25–35	251	10,1
Mittelmeer–Nordwesteuropa	25–35	197	2,1
Intra-Mittelmeer	17–25	211	0,5
Arabischer Golf–Ferner Osten	25–35	227	8,1
Arabischer Golf–Ferner Osten	50–80	169	5,0

^aJahresdurchschnitt.

Quelle: Berechnet aus Drewry (Ifd. Jgg.) Tanker Market: Clean Spot Rates.

Bestimmend für diese unterschiedliche Marktentwicklung waren, abgesehen von saisonalen Einflüssen wie am Jahresbeginn ungewöhnlich kaltem Winterwetter in Nordamerika,⁵⁰ die kräftig steigenden Einfuhren von Ölprodukten in die schnell wachsenden asiatischen Volkswirtschaften. In den meisten Ländern dieser Region reichen Kapazitäten sowie Ausstoßstruktur und -qualität der Raffinerien zur Zeit noch nicht aus, so daß erhebliche Mengen schwerer Produkte (wie Heizöle) eingeführt werden müssen (*Petroleum Economist* 1995d). Doch kann dort die Errichtung neuer Raffinerien schon auf mittlere Sicht zu Verlagerungen der Verkehrsströme füh-

ren, möglicherweise auch die Nachfrage nach großen Schiffen dämpfen. Das wird voraussichtlich eintreten, wenn Importe vom Arabischen Golf durch Lieferungen solcher neuer Lieferanten ersetzt werden. In der Vergangenheit war es zu ähnlichen Erscheinungen gekommen, als in Indonesien neue Raffinerien die Produktion und den Export aufnahmen. In den westlichen Ländern herrscht nach wie vor ein Überangebot an Raffineriekapazität, das die Produkttransporte einschränkt und latent auf den Tankmarkt drückt.

4. Zukunft der VLCC ungewiß

Die seit 1974 anhaltend ungünstige, nur gelegentlich von kurzen Erholungsphasen unterbrochene Marktsituation der Großschiffe hatte zunächst zu hohen Kapitalverlusten, nach 1980 dann zu einem rapiden Abbau der vorhandenen Tonnage durch Verschrottung auch neuer Schiffe geführt. Mit Blick darauf hat die Entwicklung im Jahre 1995 die Frage aufgeworfen, ob es sich bei der zweimaligen Ratensteigerung für die „very large crude carrier“ (VLCC), deren Ausgangspunkt jeweils ein noch immer sehr niedriges Niveau war, wiederum lediglich um „windfall gains“ handelte oder ob sich die Raten nunmehr auf längere Sicht doch von dem bisherigen permanenten Niedrigniveau lösen. Im ersten Fall müßte die 1995 verlangsamte Verschrottung wieder beschleunigt fortgesetzt werden; der zweite Fall wäre vor dem Hintergrund des seit langem erwarteten steigenden Erneuerungsbedarfs der Tankerflotte zu sehen, auf den die Werften angesichts wieder sinkender Neubaupreise setzen. Die Auffassungen darüber sind geteilt.

Die jeweils abrupte und starke Steigerung der Raten für Großtanker, die kurzfristig in der Spitze auf das 1,8fache des Ausgangsniveaus vor der Hausse führte, deutete wie schon im Vorjahr darauf hin, daß die Angebotselastizität in diesem Segment der Flotte zumindest regional und für kurze Zeit merklich geringer ist als in den Vorjahren. Jedoch kann von einer nachhaltigen Festigung und Widerstandsfähigkeit gegen Marktschwankungen nicht gesprochen werden. Denn

auch das kurzfristig erreichte hohe Ratenniveau war noch nicht hoch genug, um Neubauten die Deckung aller Kosten zu erlauben.

Die Zukunft der VLCC und „ultra-large crude carrier„ (ULCC) wird außerdem mit Blick auf strukturelle Probleme der Tankfahrt erneut diskutiert. Sie war in den vergangenen Jahren bereits der Zentralpunkt der Erörterungen, die sich mit der Erneuerung der Tanktonnage befaßten, da Großschiffe einen sehr hohen Anteil (Mitte 1995: 47 vH) an dieser Tonnage haben. Bisher wurde meistens von einer Reinvestition in VLCC ausgegangen (allerdings nicht in ULCC). Nunmehr sind Zweifel aufgekommen, ob nicht deren Ersatz durch Suezmax-Tanker der ökonomisch sinnvollere Weg sein könnte (*Fairplay* 1995g).

Dafür sprechen mehrere Gründe: Der Suezkanal wird vertieft;⁵¹ damit geht eine Distanzverkürzung in erheblichem Ausmaß einher; mit kürzerer Reisedauer verlieren die Transportkosten als ein bestimmender Faktor der Rohölpreise an Bedeutung. Die kleineren Schiffe sind den Veränderungen der Marktstruktur wie der Streuung der Bezugsgebiete, dem Aufkommen neuer Absatzgebiete, dem Bedeutungsverlust der Ölkonzerne als Verloader und der Abnahme der Rohölpartiengröße besser angepaßt. VLCC konnten diesen Wandlungen bisher nur noch gerecht werden, weil die Kapitalwerte der Flotte auf ein niedriges Niveau heruntergesetzt wurden und auch ein ursprünglich unökonomischer Einsatz wie Langsamfahrt und Teilabladung zweckmäßig sein kann. Infolge der größeren Flexibilität der kleinen Tanker können auch bei künftig möglicherweise eintretenden neuen Veränderungen der Ölmärkte Wertverluste bei diesen Schiffen eher vermieden werden; und schließlich ist das Einzelrisiko, das ein Schiff für den Reeder darstellt, wesentlich geringer als beim VLCC.

Gegen einen Ersatz der VLCC durch Suezmax-Schiffe kann sprechen, daß der (abstrakte) Vergleich zwischen beiden grundsätzlich eine Kostendegression des größeren Schiffes ausweist und daß es nach wie vor lange Routen gibt, die sehr wahrscheinlich auch in Zukunft zu befahren sein werden und auf denen Großschiffe solche Kostenvorteile deshalb auch weiterhin realisieren können. Doch darf nicht davon ausgegangen werden, daß dies stets und überall der Fall ist.

Denn die Bedingungen, unter denen VLCC niedrigere Kosten je Tonnenseemeile haben, müssen stets aus ökonomischer Perspektive betrachtet werden.⁵² Fraglich ist überdies, wie der VLCC mit Blick auf den Umweltschutz zu bewerten ist.

Es ist ein gravierender Fehler, allein die technisch bedingte Kostenkalkulation bei der Wahl der Schiffsgröße zu berücksichtigen und die Kostendegression lediglich aufgrund technischer Bedingungen zu definieren. Vielmehr kommt es darauf an, daß die dabei implizierten ökonomischen Bedingungen, wie ständige Vollauslastung der Kapazität, wirklich gegeben sind, weil sonst die Degression der Stückkosten verlorengelht und das große Schiff eher teurer wird. Diese betriebswirtschaftliche Voraussetzung muß auch in der Diskussion über Groß- und Größtschiffe außerhalb der Tankfahrt als wesentlicher Faktor für die Rentabilitätsaussichten mit Vorrang beachtet werden.

Auf längere Sicht wird beim Ausbau und der Erneuerung der Tankerflotte zu beachten sein, daß eine erneute Veränderung der Regionalstruktur der Ölförderung nicht auszuschließen ist. So wird erwartet, daß die bestehenden Nordseefelder gegen Ende des Jahrzehnts den Höhepunkt ihrer Ausbringung erreichen werden (für eine breite Analyse vgl. *Petroleum Economist* 1995c).

5. Belebter Flüssiggastransport

Der Transport verflüssigter Gase kann als ein Spezialgebiet der Tankfahrt angesehen werden. Zwischen den Schiffen, die für die Beförderung von verflüssigtem Petroleumgas (liquified petroleum gas — LPG) bestimmt sind, aber auch flüssige Chemikalien übernehmen können, und den Chemikaliientankern (teilweise auch den Ölproduktentankern) bestehen in beschränktem Umfang Substitutionsbeziehungen. Die Märkte für den Transport von LPG hatten während der Rezessionsjahre erheblich unter Druck gestanden, weil die Flotte stärker ausgeweitet wurde, als die Nachfrage zunahm. Das Potential war zwar schon in den achtziger Jahren fortlaufend erweitert worden, wuchs aber allein von Anfang 1990 bis Anfang 1994 um mehr als ein Drittel

(36,6 vH). Es vergrößerte sich bei den Schiffen von mehr als 75 000 cbm um fast 60 vH, bei denen bis zu 25 000 cbm jedoch nur um ein Viertel. Dennoch fielen die geschätzten Zeitcharteräquivalente der Raten im Zeitraum 1991–1993 auch für diese um annähernd 65 vH.

Nachdem das Angebot schon seit Mitte 1994 stagnierte, stiegen die Raten im Jahre 1995 nicht unerheblich.⁵³ Die auf Zeitcharterbasis für einjährige Laufzeit kalkulierten Raten für LPG-Tanker einer Größe von 24 000 und 52 000 cbm Ladefähigkeit lagen im Durchschnitt der Monate Januar–Oktober 1995 um etwa 45 bzw. 16 vH über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg, der bereits im Jahre 1993 begonnen hatte, endete aber schon im Frühjahr 1995. Bei gleicher Grundtendenz kletterten die Raten für kleine Schiffe von etwa 5 000 cbm Ladefähigkeit (vielfach für den Transport von Chemikalien) bis zu diesem Höhepunkt noch stärker. Auf diesem Teilmarkt werden häufig Ladungen innerhalb Europas sowie zwischen Europa und den Vereinigten Staaten befrachtet.⁵⁴ Im Gegensatz dazu unterschritten die Raten für große Schiffe (75 000 cbm) das Vorjahresniveau in der gleichen Zeit um 24 vH. Diese Entwicklung überraschte, weil

einerseits die Nachfrage nach LPG im Fernen Osten — neben Japan als weltweit größtem Einfuhrland mit etwa 15 Mill. t/Jahr gewinnt China wachsende Bedeutung — weiter anstieg und andererseits die verfügbare Tonnage nicht erweitert wurde. Offenbar wirkte hier das überdurchschnittliche Flottenwachstum in den vorangegangenen Jahren noch stärker nach.

Der zweite Bereich der Flüssiggasfahrt — der Transport von LNG (liquified natural gas) — ist aufgrund seiner technischen Bedingungen fast vollständig von dem der LPG-Beförderung getrennt. Es gibt keinen eigentlichen Chartermarkt; eine kurzfristige Ratenbildung auch für Einzelreisen ist nur für LPG-Schiffe zu beobachten. LNG-Tanker werden als Teil einer Gesamttransportkette in langfristig geplanten und betriebenen Projekten gesehen. Sie werden projektbezogen finanziert und gebaut. Die Charterentgelte für die Schiffe werden meistens kostenorientiert langfristig fixiert. Der LNG-Transport hat sich 1995 zwar nur zögernd entwickelt; mittelfristig werden aber kräftige Impulse von steigenden LNG-Importen Südkoreas erwartet, für die auch neue große Schiffe in Auftrag gegeben werden müssen (*Fairplay* 1995e).

V. Linienschiffahrt

1. Hohes Ladungsaufkommen und starker Wettbewerb

Die Entwicklung der Linienschiffahrt war im Jahre 1995 gekennzeichnet durch

- den Anstieg des Ladungsaufkommens, das ebenfalls konjunkturbedingt expandierte, aber auch infolge der anhaltenden Einbindung neuer Länder in den Industriegüterhandel und deren Wachstums zunahm; und
- den Wandel ihrer Organisationsstrukturen mit der Bildung weiterer strategischer Allianzen, der Ausweitung ihrer Operationsgebiete, dem Einsatz größerer Schiffe und daraus folgenden betrieblichen Neuordnungen.

Für die meisten Fahrtgebiete der Linienfahrt wurde ein Zuwachs des Aufkommens von Containerladung, aber auch von konventioneller Ladung und nicht containerisierbarem Gut gemeldet. Davon werden nicht nur Dienste zwischen schwächer entwickelten Regionen erfaßt, sondern auch solche, die Industrieländer mit diesen Regionen verbinden. Es geht dabei häufig um Projektladung wie Industrieanlagen, die besondere Anforderungen an die Schwergutladefähigkeit der einzusetzenden Schiffe stellt.

Das Aufkommen an Containerladung — derzeit jährlich rund 300 Mill. t bzw. 35 Mill. TEU⁵⁵ — entwickelt sich sowohl durch das allgemeine Wirtschaftswachstum und die noch anhaltende Steigerung des Containerisierungsgrads

als auch durch die Einbeziehung neuer Standorte in die weltweite industrielle Arbeitsteilung. Das führt bei zunehmendem Outsourcing von Teilen der Produktion zu erhöhten Transportmengen auch auf langen Seestrecken. Die stärkste Expansion findet nach wie vor in den asiatischen Ländern statt; sie bezieht gegenwärtig immer mehr auch die südasiatische Region ein. Dabei werden die intraregionalen Linienverkehre fortlaufend ausgeweitet und verdichtet.

In den wichtigsten Linienfahrtgebieten waren 1995 folgende Tendenzen zu beobachten:

Ladungsstärkstes Gebiet war weiterhin der *Europa–Fernost/Südostasien-Verkehr*; die auf den Linienabfahrten verfügbaren Kapazitäten waren weitgehend ausgelastet.⁵⁶ Einen erheblichen Beitrag zum Anstieg des Ladungsaufkommens leisten die rasch wachsenden „kleinen Tiger“ in Südostasien sowie die VR China.⁵⁷ In diesem Fahrtgebiet werden zunehmend größere Schiffe eingesetzt und neue, ihnen angemessene Routenführungen (port rotations) eingerichtet.

Die *Nordatlantik-Fahrt*, ebenfalls ein Fahrtgebiet mit hohem Ladungsaufkommen, war weiter von der Zunahme des Außenhandels zwischen den beteiligten Industrieregionen geprägt. Dort stieg der ostgehende Verkehr überdurchschnittlich an. Die Aufwärtsentwicklung der Raten wurde durch das hohe Tonnageangebot auch neuer Anbieter gebremst. Die Raten waren aber um 20 vH höher als 1992.

Bei gleichfalls hohem Ladungsanfall wurden im *Nordpazifik-Verkehr*, allerdings auch unter dem Druck der Federal Maritime Commission der USA, die Kapazitätsbeschränkungen aufgehoben. Zu spürbaren Ratensteigerungen kam es insbesondere in der Ost-Richtung erst im zweiten Halbjahr 1995. Die Exporte Japans wurden, wie in den anderen von dort ausgehenden Relationen, durch den Anstieg des Yenurses gebremst; der Anfang 1995 durch ein Erdbeben stark zerstörte Hafen Kobe konnte bereits im Herbst seinen Betrieb wieder in größerem Umfang aufnehmen.

Die Expansion des Ladungsaufkommens hielt auch im Verkehr mit *Lateinamerika* an. An der südamerikanischen Ostküste verstärkte sich die Überlastung der Seehäfen und griff von Santos

auf Rio de Janeiro über; die Schiffe mußten länger auf einen Liegeplatz warten. Das Fahrtgebiet steht seit der Aufhebung der nationalen Ladungspräferenzen unter anhaltendem, durch den Zustrom neuer Anbieter hervorgerufenem Druck auf die Frachterlöse.⁵⁸ Die Neuorganisation der Anbieterzusammenschlüsse dauert an. Die Verkehre mit Mexiko wurden nach der starken Expansion der vorangegangenen Jahre durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in diesem Land beeinträchtigt,⁵⁹ mit den zentralamerikanischen Ländern tendierten sie aufwärts.

Nach der Aufhebung der Handelssanktionen gegen *Südafrika* hat das Ladungsaufkommen in den meisten dort einkommenden und von dort ausgehenden Relationen, z.B. mit Europa, Indien und Ostasien oder Nordamerika, kräftig zugenommen (ITZ 1996b). Die hohe Kapazitätsauslastung im Verkehr zwischen Ostasien und Südafrika hatte einen spürbaren Ratenauftrieb zur Folge.⁶⁰ In diese Märkte sind ebenfalls neue Anbieter — auch „break bulk“-Dienste sowie südgehend von Europa zurückkehrende Kühlschiffe — eingetreten. Der steigende Bedarf an Liegeplätzen führte zu Hafenverstopfungen mit mehrtägigen Wartezeiten. Im relativ ladungsschwachen Fahrtgebiet *Ostafrika* zeichnete sich ebenfalls eine stärkere Ausweitung des Handels mit asiatischen Ländern wie Indien ab; der dominierende Verkehr mit Europa stagnierte dagegen. In den seit längerer Zeit gedrückten *Westafrika-Verkehren* waren Anzeichen einer Erholung sichtbar; die früher straffen Anbieterorganisationen haben sich aufgelöst.⁶¹ Die meisten afrikanischen Reedereien haben ihren Betrieb eingestellt.

Für das Fahrtgebiet *Australien/Neuseeland* waren nach wie vor die Unterschiede der richtungsbezogenen Auslastung und die Konkurrenz von Vollkühlschiffen besonders im Fleischtransport kennzeichnend. Das Aufkommen nahm aber von und nach Neuseeland als Folge wirtschaftlicher Reformen wieder zu. In der Australienfahrt schreitet die Neuorganisation durch Umladeverkehre über Südostasien sowie Slot-chartering-Abkommen zwischen den übrigen Reedereien weiter voran.⁶²

Ein stark expansives Fahrtgebiet sind die Langstreckenverbindungen zwischen der *Ostküste Südamerikas und Ostasien* (Singapur und

Südkorea), die teilweise in Verbindung mit süd-afrikanischen Anlaufhäfen von einer steigenden Zahl von Reedereien bedient werden. Zunehmend werden auch hier Vollcontainerschiffe eingesetzt (für Näheres vgl. *JMM* 1995c).

Die *Kapazitätsauslastung* hat sich im Verkehr zwischen den Industrieregionen weiter verbessert. So waren die Schiffe auf den Routen zwischen Europa und Ostasien in beiden Richtungen voll. Es gab verstärkt auseinanderstrebende Tendenzen: In der ostgehenden Richtung stieg das durchschnittliche Gewicht der beladenen Container an, so daß die Tragfähigkeit der Schiffe zu einem limitierenden Faktor für die Nutzbarkeit der Stellplätze an Bord wurde. Dies hat Schwierigkeiten bei der Rückführung der Leercontainer in die asiatischen Ladehäfen hervorgerufen, wo bei geringerem Ladungsgewicht mehr Behälter benötigt werden. Die Auslastung ging dagegen in denjenigen Fahrtgebieten zurück, in denen sich der Wettbewerb als Folge von Deregulierungsmaßnahmen und der Erleichterung des Marktzugangs noch weiter verschärft hat. Das sind vor allem die Liniendienste zwischen Europa bzw. Nordamerika und Südamerika sowie einige kleinere Fahrtgebiete, in die „trunk route carrier“ mit Umlade- oder „wayport“-Verkehren vordringen.

Während der Rezessionsjahre hatte das Überangebot an Containerstellplätzen in den drei wichtigsten Fahrtgebieten zum Entstehen von „capacity management“-Abkommen der Reedereien geführt. Mit ihrer Hilfe sollte ein vierteljährlich festzusetzender Prozentsatz der Kapazität der einzelnen Schiffe — das sogenannte „set aside“ (eine Teilauflegung fahrender Schiffe) — aus dem Markt genommen werden. Dieses Mittel der kurzfristigen Anpassung an Nachfrageschwankungen wurde 1995 kaum noch angewendet.⁶³

Ihren positiven Erwartungen entsprechend führten die Linienreedereien bzw. deren Zusammenschlüsse die sogenannten „rate restoration programmes“ fort, die auf eine Anhebung der Frachtraten gegenüber dem niedrigen Stand der Rezessionsjahre abzielen. Die Erfolge dieser Ratenpolitik waren wiederum unterschiedlich; allgemeine Erhöhungen konnten infolge des Wider-

stands der Verlader oft nicht realisiert werden. Infolge der Wechselkursrückgänge der Tarifwährung US-Dollar haben Währungszuschläge wieder größere Bedeutung erlangt. In einigen Fahrtgebieten gab es erneut Auseinandersetzungen um die Höhe von Terminalgebühren und anderen Zuschlägen zu den Tarifraten (u.a. Verstopfungszuschlägen), beispielsweise für den Hafen Hongkong. Gegen Ende des Jahres machte sich vor allem in Relationen mit saisonal schwankendem Ladungsaufkommen wieder Druck auf die Raten bemerkbar. Der teilweise beachtliche Anstieg der Frachterlöse der Linienreedereien war deshalb zu einem großen Teil der verbesserten Kapazitätsauslastung zuzuschreiben.

In einigen wichtigen Fahrtgebieten lagen die Transporterlöse 1995 im ganzen spürbar über dem Vorjahresniveau,⁶⁴ wobei die Relation Europa-Asien weitaus führte. Der durchschnittliche Anstieg beruhte allerdings zu einem Teil auf strukturellen Verschiebungen der Ladungszusammensetzung zugunsten höher tarifizierter Ladungsarten. Umgekehrt gab es, z.B. im Verkehr Japan-Europa, scheinbare Ratensenkungen, weil relativ mehr geringtarifizierte Güter zu befördern waren (*Containerisation International* 1995c).

In anderen Relationen hatte der scharfe Wettbewerb eine Verringerung der Auslastung und einen deutlichen Druck auf die Preisgestaltung zur Folge. Angekündigte Tarifierhebungen dürften aber auch über diese Fahrtgebiete hinaus nicht in jeweils voller Breite durchgesetzt worden sein. Zudem dringen Kontrakte zwischen Konferenzen/Reedereien und Verladern — bis hin zu individuellen Vereinbarungen — vor, bei denen die Raten gewöhnlich unterhalb der Tarifraten liegen. Das Prinzip der vom Umfang des jeweiligen Geschäfts unabhängigen Tarifgleichheit für alle Verlader, das bereits durch die Definition differenzierter Tarifpositionen durchbrochen worden war, verliert dadurch immer mehr an Gewicht.

Im ganzen gesehen liegen die Tarifniveaus unter dem Stand der Jahre 1990 und 1991. Die tatsächlich angewendeten Raten dürften mehr oder weniger deutlich darunter liegen.⁶⁵ Zu diesem langfristigen, von den konjunkturellen Einflüssen unabhängigen Sinken der Frachtraten in

der Linienfahrt haben neben Wettbewerbseffekten auch die Kostendegression durch Schiffsgrößensteigerungen sowie andere technische und organisatorische Fortschritte nachhaltig beigetragen. Die durchschnittliche Rentabilitätsrate in der Linienschiffahrt ist mit (1994) 1,6 vH der Gesamteinnahmen gleichwohl gering (Damas 1995b).

2. Beschleunigter Strukturwandel durch Größensteigerungen

Der Strukturwandel in der Linienschiffahrt, der sich schon in den letzten Jahren unter dem Druck des Wettbewerbs beschleunigte, hat 1995 weiter an Tempo gewonnen. Im Mittelpunkt dieser weiteren produktivitätserhöhenden Entwicklungsstufe des Containerverkehrs stehen Größensteigerungen; sie betreffen einerseits die Schiffsgrößen, andererseits die Größe der gemeinsam handelnden Anbieterzusammenschlüsse und die Ausdehnung der von diesen bedienten Liniennetze. Damit verbunden sind die Größe der Zubringerdienste (Feeder) und der Umfang der Umladeoperationen. In den Prozeß sind die Seehäfen in verschiedener Form einbezogen; das Schlagwort Hafenkonzentration erlangt im Zusammenhang der „hub and spoke“-Philosophie eher noch verstärkte Bedeutung.

Technische und organisatorische Veränderungen traten in den meisten Fahrtgebieten der Containerlinienschiffahrt nachhaltig hervor. Triebkräfte der vielfältigen *Umbildung der Routennetze* sind die Bildung neuer Allianzen der Reedereien,⁶⁶ aber auch die Steigerung der Schiffsgrößen. Auf der Basis steigender Ladungsvolumina wird z.B. die durchgehende Europa–Fernost-Fahrt in mehrere direkte Teilstreckendienste (slings) aufgegliedert, die eine bessere Anpassung an die Eigenarten des Ladungsanfalls erlauben. Doch schreitet der Ausbau von Umladeverkehren ebenfalls fort wie in der Relation US–Ostküste–Südamerika–Westküste (via Kingston, wo der Europa–Südamerika–Westküste-Dienst erreicht wird). Im Verkehr zwischen Europa und Australien geht es gegenwärtig unter anderem darum, ob die zu erwartende Erneuerung eines Teils der dort eingesetzten Schiffe mit grund-

legenden Änderungen der Dienste verbunden sein wird.

In den achtziger Jahren waren die Direktverkehre zwischen der US-Ostküste und dem Fernen Osten infolge des Aufkommens des „doublestack“-Bahntransports weitgehend durch gebrochene See-Land-Verkehre mit Umladung an der US-Westküste abgelöst worden. Nunmehr zeichnet sich ein neuer Anstieg ab. Neben die traditionellen Dienste via Panama sind mehrere Verbindungen durch den Suezkanal getreten. Diese Tendenz wird durch die Industrialisierung in Südostasien gefördert: Der steigende Handel zwischen den sogenannten MIT-Ländern — Malaysia, Indonesien, Thailand — und den Vereinigten Staaten macht diesen Weg zu einer ökonomisch zweckmäßigen Variante, zumal den Schiffen keine Größengrenzen wie im Panamakanal gesetzt sind.

Die fortgesetzte *Schiffsgrößenzunahme* zeigte sich an der weiteren Steigerung des Anteils der Großschiffe mit mehr als 4 000 TEU an der Gesamtkapazität der Containerflotte. Als größte Neubauten wurden 1995 mehrere Schiffe von etwa 4 800 TEU Ladefähigkeit in Dienst gestellt; dreizehn Schiffe von über 5 000 TEU waren am Jahresende für Lieferung 1996/97 bei japanischen und südkoreanischen Werften für zwei ebenfalls fernöstliche Reedereien in Auftrag.⁶⁷ Um Schiffe dieser Größe kontinuierlich auszulasten, aber auch um sie finanzieren zu können, werden die organisatorischen Grundlagen der Liniendienste verbreitert.⁶⁸ Dazu haben sich bisherige Kooperationsformen aufgelöst und neue Gruppierungen formiert, die gemeinsame Dienste betreiben. Die Schwerpunkte solcher Allianzen liegen im Verkehr zwischen den drei Industrieregionen Nordamerika, Europa und Ost- und Südostasien. Darüber hinaus haben sich die Tendenzen, diese in Ost-West-/West-Ost-Richtung verlaufenden Verkehrsströme mit den in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt geführten Liniendiensten zu verknüpfen, merklich verstärkt. Die dazu erforderlichen Feedersysteme werden erweitert und neu strukturiert; die eingesetzten wesentlich größeren und schnelleren Schiffe übersteigen teilweise bereits die Größe der ersten Containerschiffe z.B. der Australfahrt. Die Umladehäfen, die in diesen „hub and

spoke“-Konzepten eine wesentliche Bedeutung haben, werden für die steigenden Anforderungen ausgebaut. Außerdem werden neue „transshipment ports“ angelegt (z.B. die Häfen Gioia Tauro in Süditalien sowie Cristóbal und Manzanillo in Panama für den Intra-Mittelmeer- bzw. den Südamerika-Verteiler-/Zubringerverkehr).⁶⁹

Die Veränderungen auf Seiten der Linienreedereien fördern einerseits Tendenzen zu einem oligopolistischen Wettbewerb, da die großen Gruppierungen weite Marktbereiche abzudecken versuchen und die Anforderungen der Großschiffe an den Ladungsfluß dies teilweise auch erzwingen.⁷⁰ Andererseits fördern sie die rasche Ausweitung des Chartermarktes für Containerschiffe, die eine wesentliche Rolle bei der verschiedentlich sehr raschen Flottenumrüstung spielten und den Eigenkapitalbedarf der „operators“ erheblich vermindert. Mit Hilfe der Schiffe, die auf dem Chartermarkt verfügbar sind, können aber auch neue Dienste eingerichtet werden, die die Marktstrukturen in Bewegung halten und Konkurrenzeffekte auslösen.

Besonders stark werden die *Seehäfen* von den Umstrukturierungen der Linienfahrt betroffen. Die bereits zu Beginn der Containerisierung am Ende der sechziger Jahre entworfenen, jedoch lange eher zögernd verwirklichten Konzeptionen, die auf eine Verringerung der Zahl von Anlaufhäfen in einem Fahrtgebiet abzielen, sind wieder in den Vordergrund gerückt. Zahlreiche traditionell bediente Häfen werden nicht mehr direkt angelaufen, weil die Kosten der Großschiffe zu hoch sind. Das gilt für viele Häfen in Entwicklungsländern, in denen das Ladungsaufkommen oft nur gering ist (und die zu klein sind), aber auch für Fahrtgebiete, in denen Umwege erspart werden (wie etwa im Mittelmeer), oder bei benachbarten Häfen wie in der Antwerpen/

Hamburg-Range oder an der US-Ostküste. Zweckmäßigkeit und ökonomischer Nutzen solcher Konzeptionen sind angesichts der Schiffgrößesteigerung — einschließlich der vorgelegten Entwürfe für noch größere Schiffe — nicht unumstritten. Zum einen steigen die Ansprüche an die Umschlagsanlagen in den Häfen.⁷¹ Zum anderen bleiben Kosten des Hinterlandverkehrs bei einseitiger Betrachtung der Schiffskosten oft unbeachtet. Gerade diese Kosten können das wirtschaftliche Ergebnis jedoch nachhaltig verändern.⁷²

So bedingt zum Beispiel in der Antwerpen/Hamburg-Range eine Verlagerung auf Rotterdam als das Ein- und Ausfalltor für ganz Mittel- und Nordeuropa erheblich längere Hinterlandwege etwa nach Ost- und Südost-, aber auch nach Nordeuropa (Land- oder Seeweg). Insbesondere, wenn Verkehrswege ausgebaut werden müssen, entstehen erhebliche Zusatzkosten.⁷³ Für die volkswirtschaftliche Bewertung wäre es ohne Belang, ob die dadurch entstehenden Kosten den Nutzern tatsächlich angelastet würden oder nicht. Mit Blick auf die von der EU-Kommission verfolgte Strategie, das Verursacherprinzip auch im Verkehr möglichst durchzusetzen und von einer Subventionierung, wie sie die Nichtanlastung der Wegekosten darstellt, abzugehen, bedarf es einer eingehenden Überprüfung, wieweit z.B. der Neubau von Eisenbahnstrecken allein für den Seehafenhinterlandverkehr Rotterdams vertretbar ist. Die mit einer nachhaltigen Förderung des „single port“-Prinzips angestrebte Verkehrsverlagerung vom Seeweg nach den deutschen Nordseehäfen auf lange Landwege widerspricht zudem der Absicht, einerseits unnötigen Verkehr zu vermeiden und andererseits — wo immer möglich — den Seeweg innerhalb Europas zu benutzen.

VI. Schifffahrtspolitik zwischen IMO und WTO

Die vielfältigen Aktivitäten der internationalen Seeschifffahrtspolitik im Jahre 1995 erstreckten sich auf mehrere Bereiche. Schwerpunkte waren

- die Fortsetzung der Sicherheitspolitik in der International Maritime Organisation (IMO),
- die Wettbewerbspolitik der Europäischen Union,

- die Zukunft der Seeschifffahrt in den Vereinigten Staaten,
- die Bedeutung der Welthandelspolitik für die Seeschifffahrt.

In der vor allem umweltbezogenen Sicherheitspolitik wurde zunächst — im Juni 1995 — die aus dem Jahre 1978 stammende „Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping“ (STWC) durch die IMO aktualisiert. Im November 1995 beschloß diese zahlreiche Änderungen zur SOLAS-Konvention, um die Sicherheit der Fährschifffahrt zu erhöhen.⁷⁴ Für diese Schritte ist charakteristisch, daß sie versuchen, der Unfallursache „menschliches Versagen“ stärker als bisher gerecht zu werden. Bisher hatten technische Maßnahmen eindeutig im Vordergrund der sicherheitsbezogenen Vorschriften gestanden. Zu den menschlichen Ursachen gehören sowohl Probleme, die aus der Schiffsbesetzung entstehen („cheap crews“), als auch solche des Managements an Land, das beispielsweise für den technischen Unterhaltungszustand der Schiffe verantwortlich ist. Dieser Faktor hat angesichts des steigenden Alters der Welthandelsflotte zunehmende Bedeutung und ist letztlich die Ursache zahlreicher Schiffsuntergänge (Bulkcarrier) der letzten Jahre gewesen.

Die SOLAS-Ergänzungen erweitern die Maßnahmen, die in dem schon 1994 von der IMO verabschiedeten „International Ship Management (ISM) Code“ vorgesehen sind. Dieser qualitätsorientierte Katalog soll ebenfalls in die SOLAS-Konvention eingefügt werden und stufenweise vom Jahre 1998 ab in Kraft treten.⁷⁵ Er kommt erstmals zwingend einer Quasi-Lizenzierung der Schiffe für den Transport gleich. Nach verbreiteter Ansicht bietet sich damit die Chance für einen Durchbruch bei der Ausschaltung der „sub-standard“-Tonnage. Die faktischen Schwierigkeiten eines Lizenzierungsverfahrens für 40 000–60 000 Schiffe dürften allerdings schon quantitativ beträchtlich sein. Für Kasko- und Cargo-Versicherer wie für P&I Clubs ist es zweifellos ein Vorteil, sich auf ein „amtliches“ Qualitätsdokument stützen zu können, ebenso wie es die Verlader einer darüber hinausgehenden Sorgfaltspflicht entheben und den Beteiligten eigene Inspektionen der Schiffe

ersparen könnte. Gerade im Hinblick auf den Faktor Mensch wird aber eine ständige kurzfristige Überprüfung und Anpassung an den möglicherweise veränderten Zustand eines Schiffes erforderlich sein, da ein Austausch der Besatzungen jederzeit möglich ist. Ob das Ziel, die Mängel in der Seeschifffahrt besser als mit den bisherigen Instrumenten zu bekämpfen, mit Hilfe des ISM-Konzepts erreichbar ist, wird sich in den kommenden Jahren erweisen müssen. Es wird auch wesentlich darauf ankommen, Inspektionen und Zertifizierung fachlich einwandfrei durchzuführen und Einflüsse politischer Interessen möglichst einzuschränken. Als eine immanente Schwäche des ISM-Kodex, aber wohl auch der neuen SOLAS-Ergänzungen muß angesehen werden, daß ihm nach wie vor der Ansatz zugrunde liegt, die Probleme mit Hilfe rechtlicher Instrumente (und Sanktionen) zu lösen. Sein Erfolg hängt zwangsläufig vom Wollen oder Nicht-Wollen der beteiligten Staaten ab, ihn in der Praxis durchzusetzen. Dies bleibt nach den bisherigen Erfahrungen durchaus fraglich. Nach wie vor erscheint deshalb eine stärker ökonomisch ausgerichtete Strategie, die unmittelbar an den Ertragsrechnungen der Reedereien ansetzt und die aus dem Betrieb von „sub-standard“-Schiffen erzielbaren Wettbewerbsvorteile bzw. Gewinne durch die Internalisierung der damit verbundenen Risiken beseitigt, als eine erfolgversprechende Ergänzung.⁷⁶

Die *Europäische Union* hat nach langer Ausreifzeit ihre Regelung für die wettbewerbsrechtliche Behandlung der Linienschiffahrtskonsortien in Kraft gesetzt. Dazu erließ sie am 20. April 1995 die Verordnung 870/95, die den Konsortien unter bestimmten Bedingungen eine Gruppenfreistellung von den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages („block exemption“ gemäß Art. 85) gewährt.⁷⁷ Zu diesen Bedingungen gehören verschiedene Definitionen einer Marktanteilsbegrenzung; die Zahl der Mitglieder wird nicht (mehr) geregelt. Ein zeitweiliges Kapazitätsmanagement ist ebenfalls freigestellt. Die Regelungen sollen sich nur auf den „direkten Seeverkehr“ beziehen. Absprachen über den multimodalen Transport sind nicht erlaubt. Bei Überschreitung der Bedingungen kann jeweils einem einzelnen Konsortium auf Antrag eine

Einzel freistellung gewährt werden. Die Preisbildung unterliegt nach wie vor den Bestimmungen der EG-Verordnung 4056/86. In verfahrensmäßiger Hinsicht wird ein Teil der Konsortialaktivitäten automatisch freigestellt, während für einen anderen Teil eine Vorlagepflicht mit Widerspruchsrecht der Kommission innerhalb von sechs Monaten bestimmt ist.

Bestrebungen, die bestehende Regelung der Konferenzen durch die Verordnung Nr. 4056/86 — sie gewährt ihnen eine Gruppenfreistellung in ziemlich weitem Rahmen — spürbar zu verschärfen oder tendenziell sogar aufzuheben, traten auch 1995 zutage. Sie wurden durch Äußerungen aus dem Europäischen Seeverlader-Komitee und einzelner nationaler Komitees, aber auch durch Anträge zur Einleitung von Verfahren gegen Konferenzen durch die EU-Kommission unterstützt (DVZ 1995; JMM 1995d; ITZ 1995g).⁷⁸ Diese zielen letztlich auf eine Auflockerung der Konferenzbestimmungen, insbesondere durch mehr Spielraum für die Anwendung vereinbarter Kontrakte und für erweiterte Rechte der einzelnen Konferenzreedereien, individuelle Kontrakte mit einzelnen Verladern abzuschließen. Ähnliche Bestrebungen in den Vereinigten Staaten werden von der League of Transport Users gefördert, die einen Zusammenschluß von Großverladern darstellt.

In den *Vereinigten Staaten* wird im Zuge einer fortgeführten Deregulierungspolitik eine neue Reform der Seeschiffahrtsgesetzgebung (Ocean Shipping Reform Act 1995, HR 2941) im Kongreß erörtert.⁷⁹ Unter anderem sollen die Regulierung der Linienschiffahrt eingeschränkt, die Federal Maritime Commission (FMC) zum 1. Januar 1997 aufgelöst und Restkompetenzen dem Department of Transportation übertragen werden. Der Entwurf sieht nicht vor, daß die bisherige „anti-trust immunity“, die bereits seit 1916 zusammen mit öffentlicher Regulierung besteht, aufgehoben werden soll; nach wie vor sollen Konferenz- und Konsortialabkommen aufsichtspflichtig sein und der Behörde vorgelegt werden müssen (agreement-filing requirement). Seine Inkraftsetzung würde aber wohl eine erhebliche Lockerung der Konferenzen bedeuten, da das bereits durch den Shipping Act of 1984 (US Congress 1984) verfügte Recht auf „in-

dependent action“ der Konferenzmitglieder ausgeweitet und die bisherige Zugänglichkeit der bei der FMC hinterlegten Raten und Vertragsbedingungen durch Vertraulichkeit der Einzelkontrakte zwischen Reedern und Verladern abgelöst werden soll. Inzwischen sind zahlreiche Einwände gegen die im Gesetzentwurf enthaltenen Absichten vorgebracht worden, die dessen Zukunft ungewiß machen (vgl. u.a. ITZ 1995f, Glass 1995 und Erikson 1995).

Die wettbewerbspolitischen Maßnahmen und Absichten in Europa und den USA sind nach wie vor umstritten. Anzumerken ist, daß sich die Gewichte der Kooperation in der Linienfahrt verstärkt auf die Konsortien (Allianzen) verlagern, wobei wohl dem Kapazitätsmanagement größere Bedeutung als der einheitlichen Ratenfixierung zugemessen wird.⁸⁰ So wird in der Linienschiffahrt selbst auch die Ansicht vertreten, daß die traditionellen Konferenzen keine großen Überlebenschancen hätten, auch ohne daß ihr Ende durch politische Eingriffe herbeigeführt wird. Hingegen ist zu beobachten, daß das Konferenzsystem in Asien nach wie vor als Grundlage der Linienfahrt angesehen wird und im innerasiatischen Verkehr auch neue Konferenzen gegründet werden. Die Bestrebungen in Europa und den USA werden deshalb z.B. in Japan mit Besorgnis kommentiert.

Die jahrzehntelangen politischen Bestrebungen, eine *neue Weltschiffahrtsordnung* zu schaffen, und die internationale Linienschiffahrt einem weitgehenden öffentlichen Einfluß zu unterwerfen, sind nach den Veränderungen, die 1995 auch in Westafrika⁸¹ durchgesetzt wurden, als gescheitert anzusehen. Sie hatten bekanntlich unter der Führung der UNCTAD im Jahre 1964 in deren „Committee on Shipping“ (C.4) begonnen und waren im Linienkodex von 1974 zu einem Höhepunkt gelangt (in Kraft aber erst 1983). In nahezu allen Entwicklungsländern waren in teilweise großem Stil eigene Flotten gegründet oder erweitert worden. Diese forcierte Politik hat sich — nicht zuletzt im Lichte der technischen Veränderungen infolge des Übergangs zum Containersystem — als unzumutbar erwiesen. Nur wenigen der meistens in staatlichem Eigentum stehenden Reedereien ist es gelungen, sich den neuen Anforderungen an-

zupassen; viele haben erhebliche Management-schwächen gezeigt.⁸² Die wenigsten konnten eine Rentabilität erzielen. Der Hauptanlaß für die UNCTAD-Politik — die angebliche untragbare Belastung der Ausfuhren der Entwicklungsländer mit Seefrachtkosten — hat zudem infolge der Produktivitätsfortschritte und des schärferen Wettbewerbs in der Linienfahrt an Bedeutung verloren.⁸³ Wie sich gezeigt hat, war die bereits zu Beginn der Flottenbaupolitik vorgebrachte Kritik berechtigt, daß für die Entwicklungslän-

der die Leistungsfähigkeit ihrer Seehäfen eine größere Bedeutung habe. Die Überlastung wichtiger Häfen, der häufig unbefriedigende technische Zustand der Ausrüstung und organisatorische Mängel verdeutlichen dies auch gegenwärtig. Was schließlich die Bedeutung der *internationalen Handelspolitik* für die Seeschifffahrt anlangt, so hat die bei der Verabschiedung der WTO-Konvention eingesetzte Kommission für den Seetransport noch keine Ergebnisse vorgelegt (ITZ 1995e).

VII. Die Frachtenmärkte im Jahre 1996

1. Gedämpfte Konjunkturaussichten

Grundlage der Entwicklung der Seefrachtenmärkte im Jahre 1996 wird eine weitere, gegenüber 1995 jedoch abgeschwächte konjunkturelle Expansion in den Industrieländern sein (Bruttoinlandsprodukt +2 vH). Die Zunahme des Welt Handels wird sich ebenfalls etwas verlangsamen (auf 6,5–7 vH nach 9 vH). In vielen Industrieländern wird ein noch geringerer Anstieg der Ex- und Importe erwartet.⁸⁴ Kräftigere Impulse werden von den Schwellenländern und den kleineren asiatischen Ländern ausgehen, die weiterhin den Schwerpunkt des Wachstums bilden. Nach wie vor stützt die Investitionstätigkeit in solchen Ländern die Industriegüterexporte. Asien steht auch hier im Vordergrund.

Die Entwicklung der Seefrachtenmärkte in den ersten Monaten 1996 entsprach weitgehend der herrschenden konjunkturellen Schwäche (Tabelle 12). Kurzfristige Aufwärtsbewegungen der Frachtraten waren saisonbedingt und reflektierten wie üblich die im Frühjahr zunehmenden Getreideexporte aus den Ländern der Südhalbkugel sowie verstärkte Ölimporte während des überdurchschnittlich kalten und langen Winters. Für das zweite Halbjahr muß nach inzwischen vorliegenden ersten Schätzungen der neuen Getreideernten mit verringerten Ausfuhren aus den Vereinigten Staaten und einer Zunahme der oben bereits erwähnten Marktschwankungen in der Getreidefahrt gerechnet werden. In der Tank-

fahrt könnte die erforderliche Tonnenmeilenleistung zusätzlich gedämpft werden, wenn dem Irak die Wiederaufnahme des Rohölexportes gestattet und dieser über die Pipelines zum Mittelmeer geleitet wird. Vor diesem Hintergrund erwies es sich nicht als erforderlich, die folgenden Aussagen, die bereits im Frühjahr 1996 getroffen wurden, zu revidieren.

2. Trockenladungsfahrt: Schwache Impulse für die Großschiffe

Das *Ladungsaufkommen* in der Trockenladungsfahrt wird 1996 von einem leichten Anstieg des Rohstoffverbrauchs in vielen Industriezweigen beeinflusst. Da die Lagerhaltung bereits kräftig verringert worden ist, wird nicht damit gerechnet, daß es ähnlich dämpfende lagerzyklische Einflüsse wie im Vorjahr geben wird (Arbeitsgemeinschaft 1995: 20–21). Bei leichter Angebotsausweitung durch die Rohstoffproduzenten werden auch keine größeren Preissteigerungen erwartet, so daß ein erneuter Lageraufbau über den laufenden Bedarf der Produktion hinaus nicht wahrscheinlich ist. Im einzelnen werden die Eisenerztransporte das Vorjahresniveau angesichts einer sich abschwächenden Stahlkonjunktur kaum erreichen.⁸⁵ In der Kohlefahrt wird sich die Zunahme voraussichtlich ebenfalls deutlich bis auf etwa 3–5 vH verlangsamen (interne Mitteilung des VDK).⁸⁶ Die Kesselkohlever-

Tabelle 12 – Daten zur Marktentwicklung im Frühjahr 1996

	Einheit	Januar	Februar	März	April
<i>Charterabschlüsse</i>					
Trockenfrachter ^a	Mill. DWCT	16,945	16,960	17,438	13,720
Trockenfrachter ^b	Mill. t dw	10,266	11,000	14,623	12,661
Trockenfrachter ^c	Mill. t dw	2 610	1 436	3 040	1 800
Rohöltanker ^a	Mill. DWCT	91,5	86,4	82,3	81,4
Produktentanker ^a	Mill. DWCT	10,8	9,9	11,1	9,6
Containerschiffe ^{c,d}	TEU	70 134	47 431	71 592	54 962
Größenklasse 1		2 737	2 433	10 250	3 340
Größenklasse 2		11 942	7 049	10 158	10 445
Größenklasse 3		32 436	22 963	26 040	17 108
Größenklasse 4		23 019	14 986	25 141	24 069
<i>Frachtratenindizes</i>					
Trockenladungsfahrt ^e	Index	228	204	210	217
Größenklasse 1	1985 = 100	225	170	203	177
Größenklasse 2		195	185	192	184
Größenklasse 3		229	200	220	211
Größenklasse 4		246	236	231	238
Größenklasse 5		161	139	163	153
Trampcontainer-Index ^d	Index	139	145	149	138
Größenklasse 1	1987 = 100	153	170	157	154
Größenklasse 2		163	162	165	167
Größenklasse 3		157	158	156	155
Größenklasse 4		164	178	165	154
Tankfrachten-Index	Worldscale-				
Größenklasse 1 ^f	punkte	228	230	233	221
Größenklasse 2 ^g		178	202	228	210
Größenklasse 3 ^h		158	154	178	161
Größenklasse 4 ⁱ		120	120	114	117
Größenklasse 5 ^j		60	67	61	49

^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. — ^f„Handy size“-Produktentanker unter 60 000 t dw. — ^g„Handy size“-Rohöltanker bis 35 000 t dw. — ^hRohöl- und Produktentanker 35 000–70 000 t dw. — ⁱRohöltanker 70 000–150 000 t dw. — ^jRohöltanker 150 000 t dw und darüber.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity and Summary of Chartering Activity sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity und Summary of Dirty Spot Charter Activity; *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.); *Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.) Executive Summary; Mentz, Decker & Co. (1996); eigene Berechnungen.

schiffungen werden weiter ansteigen, die Koks-kohlebezüge der Stahlindustrie sich hingegen vermindern; die Verfügbarkeit von Koks-kohle stößt überdies an Grenzen. Leicht kontraktive Tendenzen dürften auch den Transport agrari-scher Massengüter bestimmen (Wirtschaftsjahr 1995/96: 247 Mill. t = -1,8 vH). Dabei geben Weizen und „coarse grains“ mit -4 vH den Aus-schlag. Doch entfällt ein überproportionaler Teil der Gesamtmenge auf das Frühjahr 1996. Es wird prognostiziert, daß die nordamerikanischen

Verschiffungen um etwa 10 vH zurückgehen; die Weizenexporte der EU werden auf dem schon im Vorjahr kräftig gedrosselten Stand verharren.⁸⁷ Die Exporte anderer Länder verändern sich stark: In Argentinien sinkt die Getreideausfuhr um gut 15 vH, in Australien legt sie nach der Dürre des Vorjahres um rund 70 vH zu. Die korrespondierenden Einfuhrückgänge verteilen sich relativ gleichmäßig auf eine große Zahl von Ländern.⁸⁸ Die russischen Einfuhren sollen zwar wieder zunehmen, doch bleibt die Menge im

Vergleich zu früheren Jahren mit nur 5 Mill. t gering. Soja und andere Ölsaaten werden im Wirtschaftsjahr 1995/96 etwa im gleichen Umfang wie 1994/95 exportiert. Die Reisausfuhren dürften im Kalenderjahr 1996 um schätzungsweise ein Fünftel über dem Vorjahresstand liegen. Trotz der Verschiebungen zwischen den Liefer- und Einfuhrländern sind ins Gewicht fallende Distanzveränderungen in der Getreidefahrt, die sich auf die Nachfrage nach Transportleistungen auswirken könnten, wenig wahrscheinlich.

Aus dem Bereich der *Zeitcharternachfrage* werden Impulse vorerst nicht erwartet. Da die Frachtraten im Herbst 1995 stark gesunken sind, was von einem raschen Rückgang dieser Abschlüsse begleitet war, wird nicht mit einem Umschwung der eher gedämpften Marktbeurteilung durch potentielle Zeitcharterer gerechnet.

Das *Angebot in der Trockenladungsfahrt* wird im Bereich der Bulktonnage durch eine erneut beträchtliche Ausweitung des Flottenbestandes bestimmt, allerdings mit großen Unterschieden in den einzelnen Schiffsgrößenklassen. Bei einer Gesamtzunahme von etwa 4–5 vH ist der Zuwachs bei den größten Bulkcarriern (über 150 000 t dw) auf etwa 17 vH zu veranschlagen (Tabelle 13). Dabei wird die „cape size“-Flotte noch etwas stärker wachsen. In diesem Sektor trifft die schwache Nachfrage nach Transportleistungen somit auf eine sehr starke Angebotszunahme. Auch die Panamax- und „handy size“-Flotten werden erneut, wenn auch langsamer, ausgeweitet. Die in den letzten Jahren erheblich vergrößerte Tonnage der Bulkcarrier von 80 000–150 000 t dw dürfte stagnieren; sie hat bei den Reedern an Interesse verloren, da die durchschnittliche Größe der „cape size“-Neubauten erheblich über 150 000 t dw angestiegen ist und damit das starke Wachstum der obersten Größenklasse ausgelöst hat. Das effektive Angebot, das am Jahresbeginn 1996 außerdem etwa 15 Mill. t dw Kombierter Schiffe einschloß, könnte nur durch Umdisposition solcher Schiffe in die Tankfahrt vermindert werden, wenn von der Möglichkeit, vermehrt Tonnage abzurechnen, abgesehen wird.⁸⁹ Die geschätzte Nettovergrößerung der Flotte hängt aber wesentlich davon ab, daß die den Berechnungen zu-

Tabelle 13 – Entwicklung der Bulktonnage 1996 und 1997

Größenklasse	Flottenbestand		Veränderung in
	1996	1997 ^a	1996 ^a
	Mill. t dw		vH
10 000–50 000	111,1	115,2	3,7
50 000–80 000	59,9	61,2	2,2
80 000–150 000	34,6	34,5	-0,3
150 000–200 000	26,7	32,6	22,1
200 000 und mehr	9,7	9,6	-1,0

^aGeschätzt.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (1995b, 1996).

grunde liegende Höhe der Abwrackungen im Jahre 1996 erreicht wird. Anderenfalls müßte mit einer noch stärkeren Angebotszunahme gerechnet werden. Die sehr geringe Aufliegertonnage hat keine Bedeutung.

Die Marktentwicklung in der Trockenladungsfahrt wird im Jahre 1996 aller Voraussicht nach unter dem Druck des wachsenden Tonnageangebots stehen. Vor allem für die großen Bulkcarrier kann sich der bereits im zweiten Halbjahr 1995 marktbestimmende Ratenfall dabei — wenn auch abgeschwächt — noch fortsetzen. Das Ratenniveau wird für diese (cape size-) Schiffe deutlich unter dem Durchschnitt des Jahres 1995 liegen. Dies wird um so stärker fühlbar werden, je mehr die aus den Frachterlösen fließenden Deckungsbeiträge aufgezehrt werden oder sich verringern. Diese Tendenz kann auch das Segment der Panamax-Bulkcarrier erfassen — weil das Angebot an solchen Schiffen zunimmt, aber auch weil der Wettbewerb der Großschiffe sich verstärkt. Ein weiterer Ratenfall ist auch dort nicht unwahrscheinlich. Es ist außerdem damit zu rechnen, daß Großschiffe längere Wartezeiten ohne Charter hinnehmen oder sogar aufgelegt werden müssen (wobei der Zwang, selbst geringe Deckungsbeiträge zu erwirtschaften, jüngere Schiffe in Fahrt halten kann).

Bei anhaltendem Anstieg des Welthandels bieten sich namentlich für „handy size“-Bulkcarrier sowie für kleinere Trockenfrachter, die weniger stark von einzelnen Massengütern und hinter ihnen stehenden Industrien abhängig sind, bessere Chancen, das gegenwärtige Ratenniveau aufrechtzuerhalten. In diesen Größenklassen gibt es

kaum aktivierbare Reserven. Viele der vorwiegend recht alten aufgelegten Schiffe können wohl nicht mehr in Fahrt gesetzt werden. Der Spielraum für einen kurzfristigen Wiederanstieg der Raten bei kontinuierlicher Beschäftigung, der im Gegensatz zu der erwarteten Abschwächung bei den größeren Schiffen stehen würde, ist jedoch nur klein. Die Grundlage ist zumindest für die „handy size“-Bulkcarrier durch die Ausweitung der Flotte um etwa 4 vH schon 1995 tendenziell geschwächt worden. Darüber hinaus werden auch wieder mehr Neubauten zur „general cargo“-Tonnage stoßen; dabei wird es vornehmlich um kleine Massengutfrachter gehen.

3. Tramp-Containerschiffe: Am Wendepunkt?

Auf dem bis weit in den Spätherbst 1995 hinein sehr festen Markt der Tramp-Containerschiffe hat sich seither zunehmend Ungewißheit ausgebreitet über die Folgen der Zugänge von Schiffneubauten und darüber, ob die gegen das Jahresende beobachtete Abschwächung den Beginn einer nachhaltigeren Abwärtstendenz markierte. Die Nachfrage der Charterer nach Containerschiffen ist noch immer stark; zeitweilig schwächere Phasen werden oft eher saisonartigen Schwankungen wie dem Echoeffekt langlaufender Charterabschlüsse zugeschrieben, die sich hausartig kumulieren können, während danach eine ruhige Phase eintritt. Die Frage, wie lange die Grundlagen dieser Nachfrage — die strukturellen Neuordnungen in der Linienschifffahrt — tragfähig bleiben, stellt sich vorwiegend für die größten Schiffe.

Die auch für 1996 abzusehende starke Ausweitung der Flottenkapazität verschärft die Dringlichkeit sorgfältiger Analyse. Der Zuwachs ist für die gesamte Containerschiffsflotte — einschließlich der im Eigentum der Liniereedereien befindlichen Schiffe — erneut auf etwa 15 vH (Basis: TEU) veranschlagt worden.⁹⁰ Da die neuen Containerschiffe erheblich schneller sind, wächst ihre Periodenkapazität noch rascher. Darüber hinaus wurden noch zahlreiche Containerschiffe teils sehr großer Kapazität in Auftrag

gegeben. Sie werden einen weiteren Gesamtzuwachs von etwa 11 vH bringen. Es erscheint nicht sicher, daß die bis 1998 zulaufende Gesamtkapazität zwanglos (wie in den letzten Jahren, und 1995 sogar bei steigenden Raten) vom Markt aufgenommen werden kann.

Für das Jahr 1996 spricht einiges dafür, daß die Raten mit zunehmender Flottengröße unter Druck kommen, so daß auf diesem Markt möglicherweise noch im Laufe von 1996 Schwächetendenzen spürbar werden. Diese werden in engem Zusammenhang mit der Entwicklung in der Linienschifffahrt stehen und sie verstärkt reflektieren. Damit dürften Großcontainerschiffe und die 1995 noch sehr lebhaft für Feederdienste gefragten Schiffe von etwa 1 500–2 000 TEU am meisten betroffen sein.

4. Kühlschifffahrt: Weiter aufwärts

In der Kühlschifffahrt wird sich die Aufwärtstendenz des Jahres 1995 fortsetzen können. Dafür ist bei beständigem Ladungsaufkommen — wenn auch in wichtigen Relationen unter dem Wettbewerb der Kühlcontainerlinienschifffahrt — die nochmals sehr geringe Zahl von Neubauten ausschlaggebend, die für das Jahr zu erwarten ist.⁹¹ Da außerdem die abgewrackte Kapazität schon 1995 bedeutend größer als die Zugänge war, konnten die Kühlschiffsreederei eine günstige Ausgangsposition für die neue Saison im Frühjahr 1996 erreichen. Die Raten für die bereits im Herbst 1995 dafür abgeschlossenen Zeitcharterverträge sind spürbar über das im vorangegangenen Frühjahr erzielte Niveau hinausgegangen. Sie liegen mit etwa 1,60 US\$/cbf um etwa 25 US-cents/cbf — d.h. um nahezu 20 vH — höher als in der letzten Saison. Auch in der „off-season“ dürften sie den Vorjahresstand übersteigen. Sie bleiben allerdings noch unter dem Stand vor der letzten Rezession (1991).

5. Tankfahrt: Im Durchschnitt wie 1995?

Die Beschäftigung in der Tankfahrt wird 1996 von einer voraussichtlich ähnlich geringen Ex-

pansion der Nachfrage nach Mineralölprodukten in den Verbrauchsländern wie im Vorjahr bestimmt werden. Bei einem im ganzen wenig veränderten Preisniveau auf den *Rohölmärkten* werden die Grundtendenzen von Nachfrage und Produktion sich kaum ändern.⁹² Doch dürften die infolge des wiederum langen und kalten Winters geschrumpften Lagervorräte wieder aufgestockt werden. Der Handel mit Rohöl dürfte um etwa 2 vH ausgeweitet werden. In den asiatischen (und lateinamerikanischen) Ländern werden die Einfuhren schneller steigen als in den westlichen Industrieländern. Eine leichte Erhöhung des Anteils der OPEC-Produzenten im Mittleren Osten erscheint möglich. Aufgrund kürzerer Distanzen werden die von der Tankerschiffahrt zu erbringenden Transportleistungen (tsm) aber wahrscheinlich stagnieren oder sich — wie bereits 1995 — nochmals leicht verringern. Was die Transporte von *Ölprodukten* angeht, so dürfte sich die Nachfrage im Fernen Osten erneut ausweiten. Die Freigabe der Produkteneinfuhren nach Japan kann zusätzliche Impulse geben.⁹³

Das *Tonnageangebot* auf den Tankmärkten wird 1996 voraussichtlich geringfügig abnehmen (–0,5 vH). Dafür wird eine erwartete weitere Schrumpfung der Großtankerflotte den Ausschlag geben (Tabelle 14). Eine kräftige Zunahme wird hingegen für „handy size“- und die größten Tanker (ULCC über 300 000 t dw) vorausgesagt.⁹⁴ In den übrigen Größenklassen der Tankerflotte dürfte der Zugang von Neubauten durch Verschrottung älterer Tanker annähernd kompensiert werden. Das Angebot von Panamax-, Aframax- und Suezmax-Schiffen wird sich daher gegenüber 1995 kaum verändern. Auch in diesem Sektor spielen aufliegende Schiffe für das Angebot keine Rolle. Eher erscheint ein Rückfluß Kombiniertes Schiffe aus der Trockenladungsfahrt möglich. Unter Berücksichtigung dieser kurzfristig mobilisierbaren Kapazitätsreserve könnte das effektiv verfügbare Angebot in der Tankfahrt maximal um 6 vH gesteigert werden. Würden die gegenwärtig Öl befördernden Kombinierten Schiffe sämtlich aus dieser Fahrt abgezogen — aber keiner der in Fahrt befindlichen Tanker marktbedingt aufge-

Tabelle 14 – Entwicklung der Tanktonnage 1996 und 1997

Größenklasse	Flottenbestand		Veränderung in
	1996	1997 ^a	1996 ^a
	Mill. t dw		vH
10 000–50 000	35,1	36,4	3,7
50 000–80 000	18,6	18,5	–0,5
80 000–150 000	71,4	71,7	0,4
150 000–200 000	98,5	94,2	–4,3
200 000 und mehr	37,9	39,2	3,4

^aGeschätzt.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (1995b; 1996).

legt werden —, könnte es dagegen um 2,5 vH schrumpfen.

Aufgrund der leicht steigenden Nachfrage und der zu erwartenden Angebotsentwicklung sind die Bedingungen dafür, daß das durchschnittliche Ratenniveau die Höhe des Vorjahres zumindest erreicht, relativ günstig.⁹⁵ Da sich bereits 1994 und 1995 das Angebot wiederholt rasch verknappte, war zu erkennen, daß Angebot und Nachfrage auf den Tankmärkten kurzfristig im ganzen einer Balance nahe sind. Die Frachtraten reagieren sehr schnell auch auf nur geringe Nachfrage- und Angebotsschwankungen. Bei möglichem Zustrom Kombiniertes Schiffe von den unter Druck stehenden Märkten der Großbulkcarrier und von großen Tankerneubauten werden die VLCC-Raten im Durchschnitt wohl eher im unteren Teil der 1995 erreichten Bandbreite liegen. Diese Labilität kann sich auf die Raten für Suezmax-Schiffe übertragen, wenn VLCC auf deren Märkten erscheinen. In den übrigen Größenklassen wird sich der bisherige Ratenstand — ebenfalls über das Jahr gesehen — voraussichtlich stabilisieren, zeitlich und regional begrenzt auch wieder überschritten werden können. In der *Produktentankfahrt* kann die expandierende Nachfrage aus den fernöstlichen Ländern das 1995 kennzeichnende Gefälle zwischen den östlichen und den westlichen Märkten noch vergrößern. Da die benötigten Produkte zum Teil aus den Raffinerien am Arabischen Golf stammen, bieten sich dann besonders den größeren Produktentankern günstige Aussichten.⁹⁶

Auch in der Tankfahrt setzt die erwartete relative Stabilität der Märkte voraus, daß die in den Schätzungen der Flottenentwicklung angenommenen Abwrackraten zumindest erreicht werden. Diese sind zwar nur auf dem gesunkenen Niveau von 1995 angesetzt, so daß sie wohl allenfalls geringfügig unterschritten werden könnten. Dennoch kann nicht übersehen werden, daß selbst während der Phasen mit festen Raten die größeren Erlöse noch nicht ausreichen, die Gesamtkosten neuer Schiffe zu decken.⁹⁷

6. Linienschiffahrt: Verstärkter Druck auf die Raten

In der Linienschiffahrt wird das Ladungsaufkommen 1996 weiter kräftig expandieren. Grundlagen sind sowohl die anhaltende Steigerung der Industrieproduktion und des Welthandels mit solchen Erzeugnissen als auch der Nacheileffekt, der sich aus dem Zeitbedarf der Abwicklung von Exportaufträgen ergibt, die während des Konjunkturaufschwungs erteilt wurden. Die Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung wird sich auch längerfristig für die Linienschiffahrt vorteilhaft auswirken.⁹⁸ Im Jahre 1996 dürfte das Tempo der Expansion im Verkehr zwischen Europa und Nordamerika leicht abnehmen, im Fernost- und Transpazifik-Verkehr weiter durch das überdurchschnittliche Wachstum in Ost- und Südostasien gestützt werden. Mit einer Abschwächung ist im Verkehr nach Südafrika zu rechnen; dort sind auch Verlagerungen der Handelsströme möglich, weil — ebenso wie in Ostafrika — die Beziehungen mit Asien, insbesondere Indien, ausgebaut werden. Die Richtungsunterschiede im Südamerika-Verkehr mit einem Überhang der dorthin bestimmten Ladung dürften noch anhalten.⁹⁹ Im Ostasienverkehr werden die Verbindungen mit der VR China weiter verdichtet. Sie stützen sich sowohl auf Direkt- als auch auf Feederdienste, deren Grundlage der steigende Containeranteil an der — bisher überwiegend konventionellen — Gesamtladung ist. „Hubs“ sind dabei vorwiegend Hongkong, Taiwan und Japan.

Noch mehr als in den anderen Markt Bereichen wirkt sich die Entwicklung der Transportkapazi-

täten in der Linienschiffahrt aus. Für 1996 ist erneut mit einer sehr raschen Ausweitung des Angebots von Containerstellplätzen durch reedereieigene Neubauten sowie durch Chartertonnage zu rechnen. Voraussichtlich wird dies in vielen Fahrtgebieten — besonders dort, wo die neuen Größtschiffe in Dienst gestellt werden — die Kapazitätsauslastung beeinträchtigen. Außerdem werden dazu die Rationalisierungseffekte der neuen Allianzen beitragen, die im Verlauf des Jahres ihren reorganisierten Betrieb aufnehmen werden. Vermutlich werden die Betreiber der Großcontainerschiffe versuchen, diese durch Ablenkung von Ladung von anderen Diensten besser zu füllen. Ein verschärfter Wettbewerb kann sich einerseits auf „independent action“ der einzelnen konferenzgebundenen Reedereien bei der Ratenbildung sowie auf mehr individuelle Kontrakte zwischen Reedereien und Verladern stützen. Er wird andererseits auf die Höhe der Charterraten für Tramp-Containerschiffe zurückwirken, so daß das vergrößerte Angebot solcher Schiffe zu Divergenzen zwischen den eigentlichen Liniendiensten und den Chartermärkten führen kann. Die Verfügbarkeit von Trampschiffen zu günstigeren Raten wird es dann ermöglichen, daß trotz der Oligopol Tendenzen bei den Großreedereien neue Wettbewerber auftreten.

Vorerst haben zahlreiche Konferenzen, Konsortien oder Reedereien bereits zum Jahresbeginn damit begonnen, weitere angekündigte Raterhöhungen umzusetzen. Wie schon in den Vorjahren bleibt ungewiß, wie weit dies gelingen wird. Viel spricht dafür, daß der Trend zu selektiven Ratenveränderungen anhalten wird. Nicht überschaubar ist zudem der Umfang, in dem die Linientarife bereits durch Kontrakte mit individuellen Raten aufgelöst wurden sind. Diese Tendenzen werden sich voraussichtlich auch unter dem Druck wettbewerbspolitischer Maßnahmen zumindest in solchen Fahrtgebieten, an denen die Vereinigten Staaten und die Europäische Union maßgeblich beteiligt sind, mittelfristig fortsetzen. Entsprechend wirkt nicht zuletzt der mit wachsendem Kapazitätsüberhang zunehmende Anreiz zu individuellem Handeln der Reedereien.

Es zeichnet sich ab, daß die eigentliche Linienschiffahrt und die Tramp-Containermärkte zumindest vorübergehend auseinanderdriften.

Denkbar ist, daß die Einführung der Großschiffe (zunächst) einen Kapazitätsüberhang bei den Linienreedereien hervorrufen wird; die unvermeidbaren Ursachen — Quantensprünge bei der Anpassung an expandierende Nachfrage — werden durch eine marktanteilsorientierte Angebotspolitik der Reedereien noch verstärkt. Vermutlich wird aber die Konsolidierung der Kapazitäten wieder in den Vordergrund rücken. Dann können die Eigner von Tramp-Containerschiffen durch Rückwirkungen aus dem „operating“-Bereich rasch fühlbar belastet werden, zumal es kaum sinnvolle Ausweichmöglichkeiten — speziell für den Einsatz der größeren Schiffe — gibt. Auslastungs- und Ratenkungseffekte können daher mit überproportionaler Stärke eintreten (ähnlich wie auf den anderen Trampmärkten gegenüber Segmenten mit längerfristiger Tonnagebindung).¹⁰⁰

7. Zur Weiterentwicklung der Welthandelsflotte

Die Aussichten für die Seeverkehrsmärkte im Jahre 1996 und darüber hinaus lassen deutlich erkennen, daß auf mittlere Sicht der Angebotsseite des Marktes eine wichtige, wenn nicht sogar wieder ausschlaggebende Rolle zufällt. Die weitere Flottenentwicklung hat daher eine erhöhte Bedeutung. Angesichts des Umfangs der Neubaufträge wird die Aufmerksamkeit (nochmals) auf das steigende Alter der Flotte und die Frage nach der Erneuerung der Tonnage gelenkt. Seit langem ist Befürchtungen, es könne erneut ein Tonnageüberhang entstehen, mit der These begegnet worden, das zunehmende Alter der Welthandelsflotte werde in Kürze ein kräftig ansteigendes Ersatz-Neubauvolumen erfordern. Dabei wird auch unterstellt, daß vorhandene — alte — Schiffe zwangsläufig in entsprechendem Umfang abgewrackt würden.

Ein Rückblick bis etwa auf das Jahr 1975 verdeutlicht aber, daß die Höhe des Neubaubedarfs und der Umfang der autonomen Verschrottung alter Schiffe von Reedern und Werften immer wieder falsch eingeschätzt wurden. Das Abwrackvolumen hat zeitlich stark und in Abhängigkeit vom Konjunkturverlauf geschwankt.

Es ist offensichtlich geworden, daß die vorhandenen Schiffe unter Bedingungen wie in den letzten Jahren nicht in dem vorgestellten Umfang aus dem Markt zu verdrängen sind, nicht zuletzt weil ihre Kapitalkosten niedrig, ihre technische Ausstattung noch nicht überholt und die Großtanker, um die es bislang besonders geht, noch nicht außergewöhnlich alt sind.¹⁰¹ Die Alttonnage ist somit (nicht nur als Folge inflationärer Steigerungen der Neubaupreise) bedeutend längerlebig als angenommen. Als Beitrag zur Verhinderung eigentlich fälligen Abwrackens und damit zu einer „künstlichen“ Überkapazität wird häufig die sogenannte „life extension“ (Lebensverlängerung) angesehen. Dem ist jedoch entgegenzusetzen, daß es sich dabei vielfach lediglich um normale Klassearbeiten innerhalb der von Anfang an vorgesehenen Einsatzspanne der Schiffe handelt.¹⁰²

Die These, daß nicht nur der Zugang neuer Schiffe zumindest ausgeglichen, ein umfangreicher Neubau vielmehr sogar durch eine bevorstehende, altersbedingt forcierte Verschrottung erzwungen werde, kann in diesem Licht nicht als realistisch angesehen werden. Noch weniger kann erwartet werden, daß eine verstärkte Abwrackung als Folge eines steigenden Angebotsdrucks quasi automatisch ausgelöst wird, bis ein Marktgleichgewicht mit höheren Raten und Kostendeckung für die Neubauten gesichert ist. Den Ausschlag dafür gibt, daß alte Schiffe wettbewerbsfähig bleiben.¹⁰³

Der gegenwärtig hohe Auftragsbestand der Werften wurde zwar teilweise durch eine Vorwegnahme der künftigen OECD-Subventionsvorschriften hervorgerufen, dürfte also wieder abgebaut werden. Auch sind Anzeichen dafür vorhanden, daß die Reedereien nicht allein weniger neue Aufträge erteilen, sondern auch bereits bestellte Schiffe in andere Typen umwandeln oder stornieren. Dennoch ist nicht auszuschließen, daß Kapazitätsüberhänge mit Folgen für die Frachtenmärkte entstehen. Die Werften sind bei abflauernder Nachfrage geneigt, potentielle Auftraggeber mit „künstlichen“ Anreizen zum Neubau zu veranlassen, namentlich wenn sie sich auf öffentliche Hilfen stützen können. Die Gefahr, daß die Neubaupreise wie schon in den achtziger Jahren erneut erheblich unter die Gren-

ze der Kostendeckung fallen könnten, wird besonders im Hinblick auf die in Südkorea geplanten Erweiterungen der Werftkapazitäten gesehen. Das hat sich in der Feststellung niedergeschlagen, wenn diese erst einmal da seien, würden neue Schiffe gebaut, gleich ob sie benötigt werden oder nicht (*Fairplay* 1995f: 24). Dabei ist zu bedenken, daß selbst die aufgrund des Alters der Schiffe prognostizierte Welle unvermeidlicher Flottenerneuerung keineswegs den Anstieg auf ein permanent höheres Niveau der Schiffbauproduktion bedeuten, sondern wohl nach wenigen Jahren wieder ebenso rasch zurückfallen und erneut Unterauslastung der Werftkapazitäten verursachen würde.

Es kommt deshalb darauf an, solche Verhaltensweisen nicht noch durch staatliche Eingriffe zu verschärfen oder sogar erst zu ermöglichen. Das hat mit Blick auf das OECD-Abkommen und seine Intentionen besondere Bedeutung. Es geht allerdings nicht nur um *staatliche* Handlungen. Es geht auch um die Frage, wie die Mittel zur Finanzierung der kaum erforderlichen Neu-

bauten bereitgestellt werden, und damit auch um die Rolle der *Banken* in diesem nur lose vom Transportbedarf gesteuerten Prozeß. Eine marktverträgliche Kapazitätspolitik verlangt gerade von ihnen Sorgfalt und Vorsicht bei der Finanzierung von Neubauten. An dieser fehlte es vor allem in der folgenreichen Periode des weitverbreiteten „gearing“, das eine wesentliche Ursache der marktzerstörenden Flottenerweiterung, des späteren Tonnageüberhangs und der Reedereizusammenbrüche war.¹⁰⁴

Die Aussichten für das Jahr 1996 bedeuten zwar lediglich eine leichte Verminderung der Zunahme von Sozialprodukt und Außenhandel. Die hohen Auftragsbestände und Ablieferungen von Seeschiffen sind aber Anlaß für eine Warnung vor zuviel Euphorie bei der Bestellung weiterer Neubauten, aber auch davor, die damit verbundenen Ertragserwartungen auf eine vorwiegend lineare Fortschreibung günstiger Tendenzen zu stützen. Dies war in früheren Aufschwungphasen wiederholt zu beobachten.

Endnoten

- 1 In den Reformstaaten Mittel- und Osteuropas setzte sich die Erholung mit Zuwachsraten des BIP zwischen 1 vH (Ungarn) und rund 6 vH (Polen) fort.
- 2 Anfang Dezember 1995 wurden für Bunkeröl in Rotterdam die folgenden Preise quotiert: Schweröl (380 cSt) 108 US\$/t, Dieselöl 150 US\$/t. Im Fernen Osten lagen diese Preise mit 114 bzw. 130 US\$/t in Singapur und 155 bzw. 235 US\$/t in Japan zum Teil deutlich höher (Björn-Hansen 1995).
- 3 Die zusätzlich zur Kaskoversicherung anfallenden Kosten der P&I-Versicherung belaufen sich gegenwärtig beispielsweise bei VLCC auf etwa 45 vH, bei Panamax-Bulkcarriern auf etwa 25 vH der Tageskosten (Mitteilung von Kapitän R. Wöhrn, Pandi Services, Bremen, an den Verfasser). In der P&I-Versicherung nimmt der Anteil der Personenschäden an den Gesamtschäden deutlich zu (Mulrenan 1995). Anspruchs- und prämiensteigernd wirkt jedoch auch die Bemessung von Umweltschäden in den Vereinigten Staaten aufgrund der „Natural Resources Damages Assessment“-Regeln des Oil Pollution Act 1990 mit einer Tendenz zu extremer Höhe und weitester Auslegung (West of England 1995: 7, 25).
- 4 Die Leistungsfähigkeit der Welthandelsflotte wird zusätzlich durch die kräftige Steigerung der Schiffsgeschwindigkeiten erhöht (sie bedeutet mehr Seemeilen bzw. Reisen pro Jahr). Ähnlich wirkt die Verkürzung der Liegezeiten in vielen Häfen, etwa infolge der größeren Umschlagproduktivität.
- 5 Zu unterscheiden sind die allein aufgrund der Schiffskonfiguration maximal unterzubringende Zahl von Containern — dies ist die nominelle oder geometrische Kapazität — und die im Betrieb mögliche Kapazität. Diese ergibt sich aus der gewichtsmäßigen Zusammensetzung der jeweils zu befördernden Container unter Beachtung des Deadweights des Schiffes und der Stabilitätsanforderungen. Sie wird zur Zeit meistens mit einem Containerdurchschnittsgewicht von 14 t/TEU angegeben, weicht aber je nach Fahrgebiet davon ab und kann bei einer größeren Streuung der wirklichen Gewichte größer oder kleiner sein.
- 6 Ende Dezember 1995 waren bereits 50 Aufträge für Schiffe mit jeweils mehr als 4 500 TEU Ladefähigkeit erteilt; neun Schiffe sollten jeweils mehr als 5 250 TEU laden können. Dabei werden sowohl die Länge (294 m) als auch die Breite der Panamaschleusen (32,25 m) erheblich überschritten (zum Bau noch größerer Schiffe vgl. z.B. Poehls (1995: 4–42) sowie *Hansa* (1995). Inzwischen stellte die dänische Reederei A.P. Möller überraschend das erste Schiff einer neuen Zwölfer-Serie in Dienst, das bei 82 135 t dw über 6 000 TEU laden kann. Es ist 318,8 m lang, 42,80 m breit und geht maximal 14,58 m tief. Die Antriebsleistung von etwa 75 000 PS ermöglicht eine Geschwindigkeit von 25 Knoten (*Nordsee-Zeitung* 1996).
- 7 Der Auftragsbestand erreichte Ende Dezember mit 68 Mill. t dw (+1,1 vH) den höchsten Stand seit einem Jahrzehnt. Die Vergabe neuer Aufträge blieb 1995 hinter dem Vorjahr zurück; insgesamt wurden Neubauten mit 35,73 Mill. t dw (–6,8 vH) bestellt (Lloyd's Register 1995a: Tab. 9). Wesentlich höher waren die Angaben von *Fairplay, Newbuildings* (1996 (4): 19) mit einem Orderbestand von 78,593 Mill. t dw.
- 8 Während Südkorea sich weiter nach vorn schob, tritt nunmehr auch Indonesien in der Kreis der asiatischen Schiffbauländer ein. Dort konnten u.a. — teilweise aus Europa — mehrere Kühlschiffe, „handy-sized“-Bulkcarrier, kleinere Chemikalientanker sowie Fahrgastschiffe in Auftrag genommen werden.
- 9 Das OECD-Abkommen über die Beendigung der Werftsubventionen (Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry) wurde am 21. Dezember 1994 unterzeichnet und sollte zum 1. Januar 1996 in Kraft treten. Es sieht ein Verbot aller Arten von Subventionen für den Schiffneubau, -umbau und die -reparatur sowie verschärfte Bedingungen für die Kreditfinanzierung für alle nach dem 31. Dezember 1998 abzuliefernden Schiffe vor, bedarf aber noch der Ratifizierung durch die Mitgliedsländer; zu seinem Inhalt vgl. Uebeleisen (1995) sowie Ache (1995: 20–22). Das Abkommen ist vor allem in den Vereinigten Staaten umstritten, deren Werftindustrie umfassend staatlich gefördert wird und sich zur Zeit in einer Konversionsphase befindet. Seine Bedeutung für die Vereinigten Staaten untersucht Papavizas (1995).
- 10 Die aufliegende Tonnage schwankte 1995 bei Tankern zwischen etwa 2,7 und 3,2 Mill. t dw. Bei Trockenfrachtern sank sie im Jahresverlauf von etwa 1,6 auf 1,3 Mill. t dw. Das waren im Jahresdurchschnitt lediglich etwa 1,1 bzw. 0,3 vH der vorhandenen Flotte. Die geringen Veränderungen wirkten sich auf das verfügbare Tonnageangebot kaum aus. Von der Trockenladungstonnage entfiel etwa die Hälfte auf „general cargo“-Schiffe.
- 11 Die in Tabelle 3 angeführten Zahlen zur Veränderung des Tonnagebestands sind mit denen in Tabelle 1 aufgrund von Abweichungen in den verwendeten Quellen nicht vergleichbar.
- 12 Gegenüber der früheren Ermittlung einer rein „statistischen“ Reserve enthält diese Berechnung Abschläge für voraussichtlich nicht mehr aktivierbare Schiffe; die erstere wird in der Quelle für den gleichen Zeitpunkt mit 56,7 Mill. t dw angegeben. In der erheblichen Differenz spiegeln sich langfristige strukturelle Veränderungen der Tankmärkte wider. Für die übrigen Bereiche der Welthandelsflotte sind vergleichbare Reservekapazitäten nicht bekannt, wengleich Überliegezeiten in den Häfen — z.B. infolge nicht ausreichender Liegeplätze und Überlastung der vorhandenen Fazilitäten — gerade während einer Hochkonjunktur nicht ausgeschlossen werden können, so daß mehr Tonnage für die Abwicklung einer bestimmten Transportaufgabe (Transportmenge) gebunden wird, als erforderlich wäre. Klassische Beispiele waren sehr lange Liegezeiten in Nigeria im Jahre 1975 (über 500 Tage) und am Arabischen Golf 1975/76, in den Kohlenhäfen der USA (1979) sowie die fortgesetzten Beschwerden der Reeder über unzureichende — weil dem expandierenden Welthandel noch nicht angepaßte — Hafenskapazitäten schon in den fünfziger Jahren. In der Zeit bis um 1960 wurden besonders in der Linienschifffahrt die Einhaltung der fahrplanmäßigen Rundreisezeiten erheblich erschwert und die Kosten durch unnötige Liegezeiten erhöht. Für eine Erörterung solcher Probleme vgl. z.B. Bertram (1951).

- 13 Zu den wesentlichen Bestimmungsgründen des Zweithandmarktes gehört außerdem das sogenannte „asset playing“, bei dem in erster Linie Gewinne aus einem Wiederverkauf der Schiffe angestrebt werden, während deren Einsatz als Transportmittel eine oft nur geringe Rolle spielt. Einen sehr großen Umfang hatte dies Verhalten nach dem Zusammenbruch des Tankermarktes nach 1980 (für Einzelheiten vgl. Stokes 1992: 89 ff.).
- 14 Vielfach wird erwartet, daß die Chartersraten für gut ausgerüstete Schiffe infolge der Verknappung künftig spürbar anziehen werden. Daher sind Linienreedereien, die sich bisher weitgehend auf Chartertonnage zur Ergänzung ihrer Containerdienste oder zum Betrieb verbliebener konventioneller Dienste stützten, zum Ankauf von Zweithandschiffen übergegangen. So erwarb die Rickmers-Linie GmbH (Teil der Hapag-Lloyd AG) zu diesem Zweck vier Multi-purpose-Schiffe von etwa 20 000 t dwt für ihren China-Dienst (*Nordsee-Zeitung* 1995; Hapag-Lloyd 1995: 32).
- 15 Dabei wirkt sich auch ein Basiseffekt aus, da im Vorjahr die Raten zur gleichen Zeit stiegen.
- 16 Kontrakte haben oft eine mehrjährige Laufzeit. Sie bedeuten nicht, daß sofort und zusätzlich zu den gemeldeten Reise- oder Zeitcharterabschlüssen Tonnage aus dem Markt genommen wird. Diese kann z.B. nach Bedarf ad hoc auf einer solchen Basis gebucht werden und wird dann jeweils in diesen Kategorien erfaßt.
- 17 Es fällt auf, daß nur sehr wenige Bulkcarrier mit Eisenerz von Brasilien nach Japan in Reisecharter gingen (möglicherweise als Reflex vermehrter Zeitcharter). Dagegen treten auf diesem Teilmarkt des Rohstofftransports immer mehr chinesische und andere asiatische Empfänger in Erscheinung.
- 18 Die verfügbaren Daten zur Marktentwicklung, wie Ratenindizes und Meßziffern, werden mehr und mehr von den Großschiffen bestimmt. Das betrifft sowohl die langfristige Veränderung des Niveaus — es fällt statistisch z.B. dann, wenn ceteris paribus der Anteil der Großschiffe mit niedrigeren Stückkosten tendenziell ansteigt — als auch die Amplitude der kurzfristigen Schwankungen, die bei den Großschiffen größer ist.
- 19 Einen besonders deutlichen Eindruck der Ratenentwicklung vermittelt der Baltic Freight Index (BFI), eine Mischung aus Reise- und Zeitcharterraten auf ausgewählten Relationen. Die Indexwerte stiegen in den ersten Monaten 1995 steil an und erreichten im Mai mit 2 358 Punkten den historischen Höchststand. Sie verloren bis zum Herbst unter dem Einfluß der schwachen Raten für Großbulkcarrier bereits wieder ein Drittel dieses Standes. In der Indexstruktur sind die nordatlantischen Getreiderelationen und damit auch die Panamax-Schiffe überproportional gewichtet (*Lloyd's List* (Ifd. Jgg.) Markets).
- 20 Beim Reisechartervertrag trägt der Reeder einige Kostenarten, die bei der Zeitcharter vom Charterer zu tragen sind und daher in einen Zeitcharter-Ratenindex nicht eingehen. Dazu gehören die Antriebskosten (Brennstoff), Hafen- und Kanalgebühren, sonstige öffentliche Gebühren, seltene Lade- und Löschkosten (nur wenn nicht „free in and out“-Terms vereinbart wurden), ferner anteilige Zeitkosten des Schiffes für die vertraglich festgelegten Hafentage. Je nach der routenspezifischen Höhe dieser Kosten ergeben sich Abweichungen zwischen den auf Reise- und auf Zeitcharterbasis ermittelten Kosten bzw. Raten.
- 21 In den ersten drei Quartalen 1995 nahmen die transportierten fünf wichtigsten Bulkgüter — Eisenerz, Kohle, Getreide, Phosphate, Bauxit — im Vergleich zum Vorjahr um 10 vH zu. Für das ganze Jahr dürfte die Zuwachsrate bei 5–6 vH liegen (Fearleys, zit. nach Wiesmann 1996).
- 22 Die Weltrohstahlproduktion belief sich 1995 auf rund 731 Mill. t (+2,6 vH). Weitaus größter Produzent waren die für den Seeverkehr besonders wichtigen ostasiatischen Länder mit rund 263 Mill. t, darunter Japan mit 102 Mill. t. Die Produktion überschritt jedoch im Verlauf des Jahres den Höhepunkt; die jeweils gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat berechnete Veränderungsrate war in den meisten Regionen negativ (November 1995: -0,6 vH) (IISI 1995).
- 23 Japan blieb auch 1995 ein wichtiger Nachfrager; seine Kohleneinfuhren nahmen im ersten Halbjahr 1995 um ein Zehntel zu. Kesselkohlen dominierten. Die durchschnittliche Transportweite dürfte infolge eines wieder steigenden Anteils amerikanischer Lieferungen ebenfalls zugenommen haben. In Europa standen sich dagegen weiter kontraktive und (z.B. in Deutschland) expansive Kohleneinfuhren gegenüber (*Lloyd's Shipping Economist* 1995b).
- 24 Auf Kolumbien und Indonesien entfielen knapp 12 vH der Exporte. Die Ausfuhren der USA erholten sich trotz kräftigen Wiederanstiegs erst teilweise von dem scharfen Einbruch in 1992 (1991: 99 Mill. t; 1994: 56 Mill. t; 1995: 71 Mill. t (+27 vH)) (VDK 1995 sowie interne Mitteilung).
- 25 In der Getreidefahrt vom La Plata und Südbrasilien sind die Schiffsgrößen erheblich gestiegen; gelegentlich wurden auch kleine „cape size“-Bulkcarrier gechartert. Die Charterverträge sehen meistens Laden in beiden Regionen vor, um das Schiff — wie wegen der nicht ausreichenden Wassertiefen auf dem Rio Paraná erforderlich — zu komplettieren.
- 26 Die VR China hatte zum einen in großem Umfang Getreidelieferungen für Verschiffung zwischen Februar und Mai 1995 vereinbart; zum anderen gingen ihre eigenen Maisexporte erheblich zurück, so daß die vorwiegend asiatischen Käufer sich auf wesentlich weiter entfernte Lieferländer umorientieren mußten (*Lloyd's Shipping Economist* 1995a: 7–8).
- 27 Verteilt man die Getreide-Wirtschaftsjahre anteilig auf volle Kalenderjahre, so ergibt sich ein Rückgang der Mengen an Weizen und „coarse grains“ um gut 4 vH vom ersten auf das zweite Halbjahr 1995, während die Gesamtmenge 1995 geringfügig (-0,5 vH) unter der des Jahres 1994 lag.
- 28 Der Abstand zwischen jeweiligem aktuellem Stand und Prognosewert schwankte im Jahresverlauf; für April 1996 betrug er z.B. Anfang Dezember rund 5 vH. Die Schätzungen für Mitte 1996 lagen um 39 vH unter dem aktuellen Wert für Mitte 1995. Der Terminpreis für Mitte 1996 sank von April bis Dezember 1995 um ein Viertel.
- 29 Auffällig war, daß viele Abschlüsse relativ lange Laufzeiten vorsahen; im November 1995 wurden 62 Abschlüsse gemeldet, darunter 6 ohne Ratenangabe. Lediglich 5 Schiffe wurden für Rundreisen (jeweils nur eine) gechartert, die anderen für meistens längere, teils mehrjährige Perioden aufgenommen. Der Durchschnitt lag bei über 16 Monaten, im Vergleich zu den anderen Chartermärkten war er somit recht hoch (ermittelt aus Mentz, Decker & Co 1995b).

- 30 Ein Beispiel für solche langfristig ausgerichteten Abschlüsse sind zwei Neubauten von jeweils 4 545 TEU, die im Herbst 1995 in Auftrag gegeben und nach Ablieferung ab Juli 1997 für zunächst 8 1/2 Jahre verchartert wurden.
- 31 Die rasche Entscheidung für das Verschrotten wird dadurch erheblich erleichtert, daß der Anteil alter Schiffe noch immer recht hoch ist, weil in den vorangegangenen Jahren aufgrund der hohen Raten noch immer lohnende Möglichkeiten für den Einsatz während der Saisonmonate gefunden wurden. Außerhalb der Saison wurden diese Schiffe aufgelegt. Die 40 in 1994 abgewrackten Kühlschiffe hatten daher ein Durchschnittsalter von 25 Jahren (*Fairplay* 1995a: 43). Nach Angaben des ISL (1995 (6): 37) war ein Drittel der Kühlschiffe Anfang 1995 über 20 Jahre alt, darunter ein Fünftel über 25 Jahre; das Durchschnittsalter lag bei fast 16 Jahren (jeweils bezogen auf die Zahl aller Kühlschiffe über 300 BRT).
- 32 Anfang 1995 umfaßte die Flotte der Vollkühlschiffe 1 461 Schiffe von mehr als 300 BRT mit zusammen 8,239 Mill. t dw. Gegenüber Anfang 1994 nahm sie um 0,2 vH zu (ISL 1995 (6): 37). Die Ladekapazität lag bei etwa 350 Mill. cbf. Daneben bieten die Containerschiffe eine erhebliche Kapazität in Kühlcontainern an.
- 33 Die von Importeuren und der Bundesregierung angefochtenen Beschränkungen der Bananenimporte in die EU wurden vom Europäischen Gerichtshof trotz ihrer starken marktregulierenden Effekte (z.B. Preiserhöhungen, Quotierung und Quotenzuteilung an Importeure) als mit dem EWG-Vertrag vereinbar beurteilt. In den karibischen Lieferländern, die von den Regeln begünstigt werden sollen, ist es jedoch durch Wirbelstürme zu großen Produktionsausfällen gekommen (Dominica), so daß die Einfuhrquoten aufgestockt werden mußten. Anhängig ist noch eine Beschwerde der Vereinigten Staaten bei der World Trade Organisation (*Lloyd's List* 1995e).
- 34 Die Ratenangaben wurden *Seatrade Review* (1995, zitiert nach Klaveness 1995) entnommen.
- 35 Der Bestand an speziellen Autotransportschiffen beläuft sich gegenwärtig auf etwa 430 Schiffe mit 4,8 Mill. t dw und einer Durchschnittsgröße von 11 200 t dw.
- 36 Die Flotte wird auf eine veränderte Ladungsstruktur umgerüstet. Dazu gehört die Eignung der Schiffe für einen größeren Anteil hoher und/oder schwerer Fahrzeuge alternativ zu Nur-Pkw-Ladungen sowie für bestimmte Ladungen, die z.B. anstelle einer Ballastrückreise zum Ladehafen etwa zu einem Unterwegshafen befördert werden können. Zu diesem Zweck werden Neubauten mit verstellbaren Decks versehen, um variable Deckshöhen zu ermöglichen. Bisher waren gewöhnlich nur zwei überdurchschnittlich hohe Decks vorhanden, die Ladefähigkeit für sperrige Güter daher beschränkt.
- 37 Neue Relationen sind die Richtungen Europa–Australien (mit Weiterreise in Ballast nach Fernost für neue Beladung) sowie Fernost–Westküste Südamerikas, wobei auch Gebrauchtfahrzeuge befördert werden. Eine Grundlage dafür — ebenso wie für einen wesentlichen Teil der 1995 abgelieferten oder noch in Bau befindlichen neuen Car Carrier — sind die rasch expandierenden Kfz-Exporte Südkoreas.
- 38 Mehrdeckschiffe haben gewöhnlich außer dem Wetterdeck ein Zwischendeck. Sie sind überwiegend mit umfangreichem Ladegeschirr ausgerüstet. Container können meistens nur in geringer Zahl an Deck neben den relativ kleinen Luken befördert werden; diese erlauben es wegen des großen Unterstaus kaum, Container auch im Raum zu laden. Zudem reicht die Hebefähigkeit des eigenen Ladegeschirrs meistens nicht bzw. nur an einer oder zwei Luken aus.
- 39 Die bei dieser Schätzung zugrunde gelegte, erheblich breiter definierte Flotte von etwa 80 Mill. t dw umfaßt jedoch außer den hier analysierten Mehrdeckschiffen auch Singledeckschiffe und andere Typen. Der größere Teil des erwähnten Aufkommensrückgangs dürfte aber die Mehrdecker getroffen haben (DVZ 1995a).
- 40 In größerem Umfang wurden Mehrdeckschiffe für den Einsatz in der Trampfahrt zuletzt als Ersatz für die überalterten „Liberty“-Schiffe aus dem Zweiten Weltkrieg gebaut (von 1968 bis gegen Ende der siebziger Jahre). Sie tragen etwa 15 000 t dw und sind zum größten Teil noch in Fahrt. Zulauf hatte die Trampflotte ferner dadurch, daß in der gleichen Zeit ehemalige Linienfrachter durch Containerschiffe ersetzt und von ihren Reedereien ausgemustert wurden. Sie sind für die neuen Einsatzzwecke allerdings meistens überqualifiziert und relativ teuer im Betrieb, auch wenn die Anschaffungspreise für Zweithandschiffe niedrig waren.
- 41 Auf die Tatsache, daß die Weltauffahrt einem fortlaufenden Spezialisierungs- und Ausgliederungsprozeß unterliegt, wies bereits Fisser (1957) hin; er bezeichnete die gesamte damalige Trampfahrt als „Residuum“ dieses Prozesses, der sich inzwischen vielfältig verästelt und verschärft hat. Das heutige „general cargo“-Schiff in der Form des Zwischendeckers dürfte dabei das Endstadium sein.
- 42 Eine Mittelstellung zwischen Mehrdeckern und großen Bulkcarriern nehmen die kleineren Singledeckschiffe ein. Es handelt sich teilweise um kleine Fahrzeuge, deren Seitenhöhe für ein zweites Deck nicht ausreicht, oder um Schiffe bis zu etwa 10 000 t dw für den Transport von Massengutladungen in kleineren Partien oder im Küstenverkehr.
- 43 Es muß aber beachtet werden, daß die jeweils insgesamt verschifften Ladungsmengen das Reisechartervolumen in unterschiedlichem Maße übersteigen. Die Anteile der Regionen können daher größer, aber auch kleiner sein, als auf der Grundlage des letzteren ermittelt. Diese Ölmengen werden durch Konzerntonnage, auf Konsekutivreisebasis oder unter Zeitcharter abgefahren, für deren regionale Beteiligung Angaben nicht vorliegen.
- 44 Die höchsten Sätze für VLCC lagen 1994 auf den folgenden vier erfaßten Routen bei W 73 (Arabischer Golf–Ostwärts), der niedrigste bei W 28 (Arabischer Golf–Rotes Meer); 1995 schwankten sie zwischen W 75 und W 35. Das Minimum wurde Mitte Mai, der Spitzenwert Mitte Juli 1995 erreicht. Im Durchschnitt liegen die Raten für Arabischer Golf–Japan gewöhnlich am höchsten, diejenigen für Arabischer Golf–USA — mit einer Spanne von etwa 4–5 Worldscale-Punkten — am niedrigsten.
- 45 Beispielsweise lagen die Zeitcharterraten (Laufzeit 12 Monate mit prompter Anlieferung) für Tanker von 30 000 t dw im Durchschnitt bei etwa 11 700 US\$/Tag; für Suezmax-Schiffe von 130 000 t dw wurden bei steigender Tendenz im

- Monatsdurchschnitt zwischen 13 000 und 14 000 US\$/Tag gezahlt, und VLCC erzielten im Durchschnitt 14 000 US\$/Tag, mit Höchstsätzen um 16 000 US\$/Tag (*Lloyd's Shipping Economist* 1996).
- 46 Beispielsweise wurden 16 ULCC von jeweils mehr als 300 000 t im Juni 1995 gechartert, im Juli 1995 waren es 14 ULCC. Unter diesen Schiffen waren 3 mit mehr als 500 000 t. Die Reisen gingen fast ausnahmslos vom Arabischen Golf nach Nordwesteuropa oder zum US-Golf. Ostasien war unter den Zielhäfen nicht vertreten.
- 47 Die Rohölpreise (fob) bewegten sich im Durchschnitt von 27 Sorten zwischen etwa 15 und 18,50 US\$/Barrel. Sie zogen bis zum Mai 1995 und — nach vorübergehendem spürbarem Fall — noch einmal (auch saisonbedingt) im Herbst kräftig an und lagen während des ganzen Jahres deutlich über den Vorjahreswerten (ermittelt aus *Petroleum Economist* 1995f).
- 48 Im Zeitraum Januar–September 1995 wurden rund 1,43 Mrd. t Rohöl befördert, 1,8 vH mehr als 1994. Die Transportleistung (tsm) dürfte jedoch um etwa 1 vH zurückgegangen sein. Die Rohöleinfuhren der Vereinigten Staaten nahmen 1995 um etwa 3 vH zu, wobei die Bezüge aus den Nordseefeldern Norwegens am stärksten stiegen (USDE/EIA 1995: 3).
- 49 Der Anteil der OPEC-Länder an der Rohölförderung lag im ersten Halbjahr 1995 um etwa 1 vH unter dem Vorjahresstand. Er war auch geringer als derjenige der nicht zur OPEC gehörenden Länder. Am meisten konnte die Ausbringung der Nordseefelder gesteigert werden (+4,7 vH). Die Förderung der Vereinigten Staaten war erneut leicht rückläufig (-0,6 vH).
- 50 Auf die karibischen Märkte wirkten sich außerdem die Vorschriften der Vereinigten Staaten aus, nach denen nur solche Tanker in die amerikanischen Häfen/Gewässer einlaufen dürften, die einen Nachweis ausreichender finanzieller Leistungsfähigkeit („certificate of financial responsibility“) für (Umwelt-)Schadenfälle erbringen können. Dadurch wird die Zahl der verfügbaren Tanker in diesem Gebiet verringert, so daß die Raten steigen können. Dazu kommen Kostenerhöhungen durch die Beschaffung der Deckung (Drewry 1995a). In den ersten zehn Monaten 1995 führten aber z.B. die Vereinigten Staaten um mehr als ein Fünftel weniger Ölprodukte ein als in der Vergleichszeit des Vorjahres, so daß erheblich weniger Tanker als 1994 benötigt wurden (USDE/EIA 1995: 3).
- 51 Der Kanal wird gegenwärtig auf 58 Fuß Tiefe gebracht; diese Tiefe soll ab April 1996 genutzt werden können. Außerdem wird die Kanalgebühr um 20 vH herabgesetzt (*Svensk Sjöfarts Tidning* 1996).
- 52 Das Wort vom „enormous earning potential“ muß vervollständigt werden durch „but also an enormous loss-making and neck-breaking potential“.
- 53 Die Raten für Gastanker sind, entsprechend den hohen Investitionskosten solcher Schiffe, absolut gesehen erheblich höher als für andere Schiffe. Sie beliefen sich im Jahresdurchschnitt 1995 für die drei Größenklassen (24 000, 52 000 und 75 000 cbm) auf 743 000, 716 000 und 512 500 US\$/Monat (*Lloyd's Shipping Economist* (Ifd. Jgg.) Gas Carriers). Diese marktbestimmten Raten entsprechen nicht den Kostenrelationen zwischen den drei Schiffsgrößen, die sich umgekehrt verhalten (wobei die Stückkosten — US\$/cbm — auch bei diesen Schiffstypen mit zunehmender Größe fallen).
- 54 Spotraten für Einzelreisen lassen sich ebenfalls „Lloyd's List“ entnehmen. Ende November 1995 wurden beispielsweise für 7 000 t Vinylchloridmonomer (VCM) von ARA-Häfen und Lavera nach Südostasien 120 US\$ je Tonne bezahlt, für 8 500 t LPG von Yanbu zum westlichen Mittelmeer über 30 US\$/t; für eine 32 000-t-Partie LPG US-Golf-Brasilien erhielt ein Schiff von 56 000 cbm eine Rate von 30 US\$/t (*Lloyd's List* 1995c, 1995d).
- 55 In den nordwesteuropäischen Haupthäfen stieg der Containerumschlag 1995 weiter an, so in Rotterdam um 5,8 vH, in Hamburg um 6 vH, in den Bremischen Häfen um 2 (nach 10) vH, in Felixstowe um 2,9 vH und in Le Havre um 10 vH. In Rotterdam, Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Antwerpen und Felixstowe wurden insgesamt — einschließlich Doppelumschlag im Feederverkehr — 14,4 Mill. TEU umgeschlagen (*ITZ* 1996a).
- 56 Die Zunahme hat sich ostgehend zwar gegenüber dem Vorjahr erheblich verlangsamt (5 vH im ersten Halbjahr 1995), beschleunigte sich aber in der zweiten Jahreshälfte wieder. Im westgehenden Verkehr zog das Aufkommen um 22 vH (Asien ohne Japan) bzw. 7 vH (Japan) an (jeweils der Konferenzverkehr der „Far Eastern Freight Conference“ (FEFC) (*Containerisation International* 1995d).
- 57 Der Containerumschlag in den chinesischen Häfen erreichte 1994 bereits 4,87 Mill. TEU (+27 vH); für 1995 wurde eine weitere Steigerung auf 6 Mill. TEU erwartet. Shanghai, Tientsin und Qingdao werden als die umschlagstärksten Häfen genannt (*Containerisation International* 1995a).
- 58 Im Fahrtgebiet Europa–Ostküste Südamerikas wurden anstelle des „Joint Container Service“ drei neue Gruppen gebildet (aus den Reedereien Maersk/Sea-Land/Transrol, Hamburg-Süd/Aliaanca, Euresa/Nedlloyd (Euresa = Blue Star, CGM Sud, CMB T)). Sie gehören der neuen „Europe South America East Coast Conference“ an. Außerdem verkehren mehrere Outsider: die Gruppe Ivaran/Pro Line/CSAV (mit „slot charter“ an DSR-Senator), Grimaldi, POL, Balt-America und weitere (Crichton 1995). Im Verkehr zwischen Fernost und Südamerika Westküste schlossen sich nach der Auflösung des „Great Andes Service“ verschiedene Mitglieder neu zusammen, so Nippon Yusen Kaisha und Cia Sudamericana de Vapores (Chile) zum „Asia Andes Express“, K Line und Mitsui O.S.K. Line zu einem separaten Dienst (*ITZ* 1995a, 1995b).
- 59 Der mexikanische Außenhandel war 1995 insgesamt durch starke Gegensätze geprägt. Im Vergleich zu 1994 stieg der Export um ein Viertel, die Importe gingen dagegen in etwa gleichem Maß zurück (OECD 1995: Tabellen A12 und A13).
- 60 Bei südgehend voll gebuchten Schiffen versuchten sowohl die Konferenzlinien als auch die unabhängigen Reedereien in dieser Fahrt die Raten allgemein spürbar anzuheben, nachdem das im Vorjahr nur selektiv gelungen war (Bray 1995).

- 61 Die westafrikanische Region scheint sich nach einer starken Abwertung der Währungen 1995 wirtschaftlich zu erholen. Der Außenhandel nimmt wieder zu, und es werden Anstrengungen unternommen, die Häfen zu verbessern (Russik 1995).
- 62 Die britische Reederei P&O erwägt (offenbar), nach dem fälligen Ersatz ihrer nahezu 20 Jahre alten Container-Teilkülschiffe der „2. Generation“ den Australien–Neuseeland-Dienst neu zu organisieren. Möglichkeiten dafür bieten sich im „transshipment“ via Singapur mit Anschluß an die Fernost–Europa-Dienste oder als Direktdienst Neuseeland–Europa via Kap Horn mit Umladung ins Mittelmeer z.B. via Algeciras (*Fairplay* 1995c).
- 63 Dieser Weg wird von den Konferenzreedereien besonders deshalb beschränkt, weil eine Verminderung der Abfahrten eine im Linienverkehr unerwünschte Qualitätsverschlechterung bedeuten würde. Infolge der geringen kurzfristigen Preiselastizität der Nachfrage führen Ratensenkungen demgegenüber nur zu einem — vor allem bei großen Schiffen — starken Erlösrückgang.
- 64 Mitte 1995 war das Ratenniveau (in US-Dollar) im Europa–Asien-Verkehr ostgehend um 20 vH höher (Ende des dritten Quartals um 15 vH), in der Gegenrichtung aber um 6 (–6) vH niedriger als Mitte 1994. In vier weiteren Relationen wurden eher geringe Steigerungen (teilweise mit fallender Tendenz) festgestellt (Nordpazifik westgehend jedoch +19 vH). Vgl. dazu *Containerisation International* (1995b, 1995c, 1995f).
- 65 In der Periode 1991–1994 waren die Raten bei drei weltweit tätigen Reedereien nominal um etwa 3–4 vH gesunken, das entsprach einem realen Rückgang um 16–17 vH (*Containerisation International* 1995e).
- 66 Aufgrund der Ausdehnung der Liniennetze der einzelnen Anbieter(-gruppen) ist die Bezeichnung „global player“ entstanden. Zu den größten dieser Formationen gehören die Global Alliance (APL/MISC/MitsuiOSK/Nedlloyd/OOCL) mit 24 Schiffen von 3 300–4 880 TEU in drei Diensten und einem geschätzten Marktanteil im Verkehr Nordeuropa–Asien–Nordeuropa von 10–15 vH sowie die Grand Alliance (H-L/P&O/NYK/NOL) mit rund 60 Schiffen ebenfalls im Fahrtgebiet Nordeuropa–Asien; erweitert wird dort auch der Tricon Service (*Verkehr* 1995a, 1995b). Charakteristisch ist, daß die Mitglieder meistens aus verschiedenen Kontinenten stammen.
- 67 Vorteile der Post-Panamax-Schiffe werden in der Kostendegression sowie in der bei größerer Breite von mehr als 40 m höheren Stabilität (= Potential für mehr/höhere Decksladung) und dem dadurch ermöglichten geringeren Tiefgang gesehen. Nachteile sind die geringere Einsatzflexibilität wegen der Anforderungen an das verfügbare Ladungsvolumen, der Überschreitung der Abmessungen der Schleusen des Panamakanals und der nicht immer ausreichenden Abmessungen von Häfen und deren Zufahrten sowie zunehmende Unausgeglichenheit der Richtungen einer Rundreise, ferner zunehmende Hafentieftiefen für Laden und Löschen, die nur mit steigenden Kosten der Hafenanlagen vermieden werden könnten. Für eine kritische Sicht der Kostendegression in der Containerschiffahrt vgl. z.B. Lim (1994).
- 68 Ähnlich wie im Fall der Größensteigerung ist auch eine ökonomische Analyse der hohen Geschwindigkeiten erforderlich, so z.B. eine realistische Beurteilung der langfristigen realen Preisentwicklung für Bunkeröle. Im Kurzstreckenseeverkehr hängt die Rentabilität der eigentlichen „Schnellschiffe“ entscheidend davon ab, daß die Umschlagzeiten in den Häfen verkürzt werden. Eine allein auf die Seestrecke beschränkte Kalkulation, die z.B. Schiffsgröße, Geschwindigkeit, Maschinenleistung, Bunkerverbrauch, Bunkervorrat, Nutzlast und sinnvolle Weglänge als Parameter benutzt, ist daher unzureichend.
- 69 Der 1995 eröffnete Hafen Gioia Tauro war ursprünglich für ein Stahl-, später für ein Kraftwerk vorgesehen, die nicht gebaut wurden. Er dient nunmehr als Umladehafen für die Mittelmeerladung der Contship/CMBT-Gruppe, die von dort aus — ähnlich wie die Norasia Line (und andere) via Marsaxlokk/Malta — zahlreiche andere Mittelmeerhäfen (vorerst Barcelona, Marseille, La Spezia, Salerno) in Umladung bedient (Tinsley 1995). Die neuen Containerfazilitäten in Cristóbal und Manzanillo werden privat (u.a. von Evergreen Lines, Taiwan) bewirtschaftet.
- 70 Gegenwärtig betreiben die 20 größten Containerschiffreedereien zusammen eine Kapazität von rund 2,1 Mill. TEU; das sind je nach Bezugsbasis zwischen 75 und 48 vH der gesamten vorhandenen Kapazität (einschließlich eigene und gecharterte, z.B. in den eigenen Feedernetzen eingesetzte, fremde Schiffe). Vgl. dazu *JMM* (1995a, 1995b) sowie Fossey (1995).
- 71 Weltweit waren Ende 1994 etwa 1 750 Containerbrücken im Einsatz; im August 1995 waren weitere 319 bestellt. Post-Panamax-Schiffe erfordern in vielen Fällen neue Geräte, weil die Auslage meistens nur für die bisher übliche Panamax-Breite von 32,20 m ausreichte, nunmehr aber mit 8–10 m zusätzlich zu rechnen ist; dementsprechend werden 217 der bestellten Brücken eine Reichweite von mehr als 44 m haben (*Containerisation International Market Analysis* 1995: 11).
- 72 Vgl. dazu u.a. die Vorträge von Poehls (1996) und Grenz (1996) beim 5. Kieler Schifffahrtsseminar (Herbst 1995). In diesen Vorträgen wurden die begrenzenden Faktoren auch aus der Sicht der Linienreederei eingehend analysiert und außer den technisch definierten Schiffskosten (Kostendegression) auch Faktoren wie die Auslastung des Schiffes während der Gesamtreise (also ein strukturelles, kein konjunkturelles Moment), vor allem jedoch die Umlade- und sonstigen Hafenkosten sowie die bei „port concentration“ entstehenden höheren Landtransportkosten im Zu- und Ablauf der Ladung zu/von den verbleibenden Seehäfen kritisch beleuchtet (eine umfassende Analyse dazu gibt Grenz 1995: 86–99). Dagegen werden z.B. in *Fairplay* (1995d) die unterschiedlichen Bedingungen für Feederdienste in Asien und Nordeuropa zwar zutreffend betont. Das Mega-Schiff wird jedoch als stets gangbare und ökonomisch sinnvolle Möglichkeit betrachtet. Nur am Rande werden die zusätzlichen Land- bzw. Feederkosten erwähnt, die der Kostendegression des großen Schiffes gegenübergestellt werden müssen. Offenbar werden auch die Stückkosten des Containerumschlags in den Mega-Häfen als konstant angesehen.
- 73 Die Indienstellung des ersten Containerschiffs von 6 000 TEU Ladefähigkeit Anfang 1996 widerlegt die obigen Argumente nicht, vor allem was die Gesamtkosten betrifft. Gerade weil ein Teil der Kosten nicht vollständig internalisiert wird, ist sie eher geeignet, die gesamtwirtschaftliche Problematik, die gegenwärtig mit solchen Schiffen verbunden ist, zu unterstreichen.

- 74 Die beschlossenen Ergänzungen beziehen sich u.a. auf die technische Ausrüstung von Fährschiffen (u.a. die Stabilität, den Einbau zusätzlicher Schotten), deren Sicherheits- und Kommunikationssysteme und die Festlegung von Einsatzbeschränkungen einschließlich der bindenden Bekanntmachung (Aushang auf der Brücke). Ferner soll eine einheitliche Arbeitssprache an Bord bestimmt und für regional begrenzte Einsatzgebiete (z.B. die Ostsee) zusätzliche Anforderungen umgesetzt werden, die z.T. auch für Schiffe von Nicht-SOLAS-Staaten gelten sollen (internes Konferenzpapier der SOLAS/CONF 3/46 vom 6.12.1995).
- 75 Der Entwurf des neuen Kodex wurde bereits im Jahre 1993 von der IMO fertiggestellt und soll als neues Kapitel IX in das SOLAS-Abkommen eingefügt werden. Er folgt grundsätzlich den privaten Qualitätssicherungsprogrammen (ISO-9000/9002; ISMA Code), die schon in seinem Vorfeld Bedeutung erlangt haben (vgl. u.a. *Lloyd's Ship Manager* 1995/96b, Cunningham 1995, *Lloyd's List* 1995b und *Fairplay* 1995h). Zur Revision des STCW-Abkommens vgl. z.B. Young (1995). Ein weiterer Schritt soll die Verabschiedung einer „Hazardous and Noxious Substances (HNS) Convention“ durch die IMO sein, mit der der Transport gefährlicher Ladungen stärker reguliert werden soll. Im Vorjahr hatte die OECD eine Erklärung über die Durchsetzung internationaler Regeln im Seetransport verabschiedet, um die Einhaltung solcher Sicherheitsbestimmungen zu fördern. Im Jahre 1995 wurde diese Erklärung von einer Reihe weiterer Staaten unterzeichnet (*Lloyd's Ship Manager* 1995/96a).
- 76 Vgl. den Vorschlag von Böhme und Sichelschmidt (1995). Für eine kritische Beurteilung des ISM-Codes vgl. Spruyt (1994: 135).
- 77 Vgl. Verordnung (EG) Nr. 870/95 der Kommission vom 22. April 1995 zur Anwendung von Art. 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen (Konsortien) aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 479/92 des Rates (*ABl* 1995). Die Verordnung enthält einen formalistischen Regulierungsansatz, in dem u.a. eine vierfach gestaffelte Marktanteilsgröße sowie unterschiedliche Definitionen für freigestellte und unzulässige Kapazitätsregelungen eine Rolle spielen (vgl. dazu Ruttle 1995, kritisch auch Sagitta 1995).
- 78 Zur Forderung nach einem neuen maritimen Ordnungsrahmen und weiteren aktuellen Diskussionspunkten vgl. z.B. DSVK (1995); auch dort wurde grundsätzlich eine Revision des geltenden EU-Schiffahrtsrechts, besonders der Verordnung Nr. 4056/86, befürwortet sowie über konkrete Verfahren gegen Konferenzen berichtet, die auf Veranlassung oder unter Mitwirkung der Seeverlader in Gang gesetzt wurden.
- 79 Bei einer Deregulierung, wie sie dem Entwurf des Gesetzes wohl vorschwebt, sollen offenbar die im US Shipping Act of 1984 niedergelegten Grundsätze der Behandlung von Linienkonferenzen (z.B. tariff filing, freie Einsicht in Reeder/Verlader-Kontrakte) gänzlich aufgegeben und möglichst freie und vertrauliche Preisbildung auch in der Linienfahrt eingeführt werden. Neben der „antitrust immunity“ sollen aber die „oversight and filing of carrier agreements (conference/consortia)“ beibehalten werden. Zum Inhalt des Gesetzentwurfs, dessen Grundtendenz auch als „from state control to shippers' control“ charakterisiert wurde, vgl. z.B. Snyder (1995), Damas (1995a) sowie *ITZ* (1995a, 1995b).
- 80 Die Zahl der Linienkonferenzen wurde noch in den achtziger Jahren auf rund 350 beziffert; der aktuelle Stand liegt bei nur noch etwa 230 (*Croner's* o.J.). Ein Teil des Rückgangs dürfte auf Umstrukturierungen zurückgehen, doch sind auch zahlreiche Konferenzen aufgelöst worden.
- 81 Westafrika war das einzige Fahrtgebiet, in dem die Entwicklungsländer noch relativ strikt an der Ladungsreservierung des UNCTAD-Linienkodex festhielten. Dabei wurden die Ladungsbewegungen von Beauftragten auch in den europäischen Exportländern kontrolliert. Die EG-Kommission ging wiederholt gegen die restriktive Politik vor; die im Fahrtgebiet tätigen Linienkonferenzen wurden mit hohen Bußen belegt. Die beiden Konferenzen UKWAL und CEWAL lösten sich seither auf. Wohl auch unter dem politischen Druck der Weltbank und anderer ist es inzwischen auch hier zu einem Ende der UNCTAD-orientierten Politik gekommen, nachdem einige der afrikanischen Linienreedereien, zu deren Schutz sie betrieben worden war, bereits liquidiert worden sind und andere sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befinden, die ihre Zukunft zweifelhaft machen (vgl. dazu u.a. *Lloyd's List* 1995a).
- 82 Auch in Lateinamerika gerieten große Reedereien in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Der geplante Verkauf sowohl der argentinischen ELMA als auch des Lloyd Brasileiro in private Hand scheiterte. Die bereits 105 Jahre alte brasilianische Reederei soll nunmehr im Juni 1996 liquidiert werden (*ITZ* 1996c).
- 83 Es ist bemerkenswert, daß der Anteil der Seefracht am Cif-Preis brasilianischen Kaffees in der Relation Brasilien-Europa 1995 auf 2,7 vH gesunken ist (1994: 4,3 vH; 1990: 10,0 vH) (UNCTAD 1994: 63, B; 64). Zu Zielen, Umsetzung und Kritik der UNCTAD-Politik zwischen 1964 und der Linienkodex-Revisionskonferenz vgl. u.a. Böhme (1971, 1988).
- 84 Das Expansionstempo der Ex- und Importe wird für die Vereinigten Staaten auf 8 bzw. 6 vH, für Italien auf 10 bzw. 0 vH und für Japan auf 6,5 bzw. 11 vH geschätzt. Die Ex- und Importe Frankreichs, Großbritanniens und Deutschlands werden sich um 4–4,5 bzw. 4–6,5 vH bewegen (Lapp et al. 1995).
- 85 Nach dem im ersten Halbjahr 1995 außerordentlich raschen Anstieg der Eisenerzexporte um 13 vH gegenüber dem Vorjahresteil, zu dem der Lageraufbau der Stahlwerke vor Erzspreiserhöhungen nicht unerheblich beigetragen hatte, wird das Exportvolumen 1996 durch eine in den wichtigen Ländern nur geringfügig expandierende Stahlerzeugung — nach Schätzung des IISI wird der Verbrauch von Stahl um 1 vH zunehmen — und durch eine vorsichtige Lagerhaltung, teils auch einen noch anhaltenden Lagerabbau gebremst. Weit überdurchschnittliche Steigerungsraten werden für Südostasien (6 vH) und China (4 vH) prognostiziert (Wiesmann 1995). Die Eisenerzausfuhr aus der brasilianischen Mine Carajás, die über den Hafen Ponta da Madeira geht, wird 1996 voraussichtlich die Kapazitätsgrenze erreichen. Falls die ostasiatischen Länder steigenden Importbedarf statt dessen aus Australien decken müssen, könnte das zu einem erheblich geringeren Anstieg der Transportleistung (tsm) als bisher führen.

- 86 Auf mittlere und längere Sicht wird mit einer weiteren kräftigen Ausweitung der Kohlentransporte über See gerechnet. Dabei wird die Relation Australien–Ostasien im Vordergrund stehen. Die australischen Exporte könnten von 150 Mill. t in 1995/96 bis zum Jahre 2000 auf 225 Mill. t steigen (Drewry 1995b: 20f.) Für diese erwarteten Transporte stellen japanische Reedereien bereits jetzt neue Bulkcarrier in Dienst und ordern weitere.
- 87 Aufgrund der knappen Getreidevorräte und der hohen Weltmarktpreise sind auch andere subventionierte Exporte weitgehend eingestellt worden. Es wird deshalb erwartet, daß unregelmäßige Ad-hoc-Verkäufe in kleineren Partien und auch abseits der üblichen Relationen größere Bedeutung gewinnen. Dies könnte kleinere Bulkcarrier begünstigen (vgl. dazu USDA 1995a: 11).
- 88 Der Empfang von Weizen und „coarse grains“ nimmt vor allem im Fernen Osten ab (Indonesien, Südkorea, Nordkorea, Vietnam, Philippinen, Malaysia, Taiwan insgesamt –4 vH), Japan –3 vH, China –4,5 vH). Die Länder Osteuropas führen ebenfalls erheblich weniger ein.
- 89 Dabei könnten sich folgende Angebotsveränderungen ergeben: Würden diese Schiffe sämtlich nur trockene Ladungen befördern, so könnte das Tonnageangebot 1996 um zusätzliche 3 vH ausgeweitet werden; der Abzug der zur Zeit Trockenladung befördernden Schiffe in die Tankfahrt würde das Angebot um 5,5 vH verringern.
- 90 Für Schiffe mit jeweils mehr als 1 000 TEU Ladefähigkeit wurde eine Zunahme der TEU-Kapazität um 14,3 vH, für Schiffe von 500–999 TEU eine solche von 7,9 vH geschätzt (Le Gouard 1995: 1426). Die vorliegenden Angaben zum Auftragsbestand an Containerschiffen weichen deutlich voneinander ab. *Lloyd's Register* gibt 378 Schiffe für Ende 1995 an; *Fairplay* meldete jedoch 434 Schiffe. Der wirkliche Zugang 1996 könnte daher noch höher sein.
- 91 Die Kühlschiffstonnage dürfte 1996 erneut schrumpfen, selbst wenn (infolge der steigenden Raten) wieder weniger Schiffe abgewrackt werden sollten. Nach wie vor werden die Kapazitäten jedoch durch die zahlreichen Containerschiffe mit teilweise hoher Zahl von Kühlcontainern erweitert, wenn diese auch an ihre jeweiligen Linienrelationen gebunden sind (*Fairplay* 1996: 5).
- 92 Die Nachfrage der OECD-Länder wird voraussichtlich um 1,7 vH auf 40,9 Mill. Faß/Tag steigen, die der übrigen Länder (einschließlich Mexiko) um 3,4 vH auf 30,4 Mill. Faß/Tag (Gesamtzunahme 2,4 vH). Die Nachfragesteigerung der OECD-Länder konzentriert sich auf Nordamerika mit einem Zuwachs von 2 vH (Europa 1,4 vH, Japan 1,5 vH). Nach wie vor wird ein erheblicher Teil der Mehrnachfrage aus Feldern im OECD-Raum (vorwiegend der Nordsee) gedeckt werden können. Die Nettoimporte der OECD dürften demnach um 0,1 Mill. Faß/Tag steigen (auf Kosten anderer Lieferländer). Die ehemalige Sowjetunion beabsichtigt, ihre Ölexporte (netto) von 2,4 auf 2,6 Mill. Faß/Tag auszuweiten (OECD 1995: Tabellen A20 und 17). Davon könnten Tanker der Aframax- und Suezmax-Größen profitieren.
- 93 Dies hat bereits zu Überlegungen geführt, japanische Raffinerien stillzulegen. Obwohl in verschiedenen Ländern Südostasiens die Raffineriekapazitäten im Hinblick auf kontinuierlich expandierenden Mineralölverbrauch erweitert werden sollen, wird der letztere zunächst — d.h. zumindest auf einige Jahre — ebenfalls zu verstärkten Produktentransporten über See beitragen (vgl. dazu *Petroleum Economist* 1995d, 1995e).
- 94 Die Zunahme in der Größenklasse über 300 000 t dw könnte überraschen, da ULCC vom Markt nur noch ausnahmsweise in Anspruch genommen werden. Jedoch ist keines der geordneten Schiffe größer als 305 000 t dw; vermutlich gibt es einen Zusammenhang mit der Vorschrift von Doppelhüllentankern, da diese das Deadweight eines VLCC von etwa 280 000 t Ladefähigkeit über die statistische Abgrenzung zur ULCC-Größe anheben dürfte. Einen umgekehrten Effekt hatte bereits die MARPOL-Vorschrift, nach der auch schon fahrende Tanker abgesonderte Ballasttanks haben müssen. Bei unverändertem Deadweight dieser Schiffe sank ihre Ladefähigkeit deutlich ab; vgl. dazu Böhme (1983: 166) und John I. Jacobs PLC (1979a: 12; 1979b: 14–15).
- 95 Im Zuge der jährlichen Revision der Worldscale wurden die in US-Dollar festgelegten Basisraten (W 100) wie im Vorjahr je nach Relation zwischen 2 und 5 vH erhöht (Brewer 1995). Wie in solchen Fällen üblich, bedeutet ein leichter Fall der Marktraten auf der neuen Basis am Jahresbeginn faktisch Ratenstabilität.
- 96 Auf längere Sicht wird sich die räumliche Verteilung der Raffinerien erheblich verändern. Mehr als die Hälfte der gegenwärtig geplanten oder im Bau befindlichen Raffineriekapazität entfällt auf den asiatisch-ozeanischen Raum; der Mittlere Osten ist nur noch mit 14,2 vH beteiligt, Europa und Nordamerika mit 3,5 bzw. 2 vH (*Petroleum Economist* 1995a: 6). Zu den möglichen Auswirkungen auf den Status quo — z.B. den Export von Ölprodukten aus Singapur (Pulau Bukom) — vgl. *Petroleum Economist* (1995b).
- 97 Der Zulauf neuer Tanker könnte zwar dazu führen, daß die Charterer sich stärker selektiv verhalten und in erster Linie neuere Tonnage aufnehmen. Wartezeiten könnten dann vornehmlich die Alttonnage treffen. Beobachtungen lassen es bislang aber voreilig erscheinen, daraus auf zusätzliche Abwrackanreize für die Eigner solcher Schiffe zu schließen. Bislang ist eine qualitätsorientierte Auswahl durch die Charterer eher auf nachfrageschwache Konjunkturphasen beschränkt, in denen ältere Tanker aufgelegt werden können. Zudem gibt es meistens Einsatzmöglichkeiten auf weniger wichtigen Routen und angesichts der niedrigen Kapitalkosten auch Gewinnmöglichkeiten bei einer gewissen Unterauslastung der Jahreskapazität eines Schiffes.
- 98 In einer kürzlich vorgelegten Fünfjahresprognose für die Containerschiffahrt wird eine weitere kräftige, wenn auch nach Fahrtgebieten differenzierte Expansion vorausgesagt. Die kumulierte Zuwachsrate für den Zeitraum 1995–2000 wird für das Fahrtgebiet Europa–Asien auf 61 vH (Basis: TEU), für den Nordatlantik auf 34 vH und für die Transpazifik-Fahrt auf 26 vH geschätzt. Das gesamte Transportvolumen in den drei Fahrtgebieten soll 27,2 Mill. TEU erreichen. Infolge des starken Kapazitätswachstums soll die Auslastung jedoch nur in der Fernost-Fahrt steigen (um 8,5 Prozentpunkte auf 79,3 vH), in den beiden anderen Fahrtgebieten jedoch sinken (Atlantik: um 5 Prozentpunkte auf 62 vH; Pazifik um 3 auf 59 vH) (*DVZ* 1995b).

- 99 Nach Schätzung der UN-Wirtschaftskommission für Lateinamerika wird sich das wirtschaftliche Wachstum in dieser Region 1996 merklich beschleunigen (von 0,6 auf 3 vH), wobei Chile mit 6,5 vH an der Spitze liegen wird (zitiert nach *Hamburger Abendblatt*, 13. Februar 1996: 17). Voraussichtlich werden die Importe in vielen Ländern der Region weiter steigen.
- 100 Diese Auffassung stützt sich darauf, daß bisher ein wesentlicher Teil der Nachfrage nach (neuen) Tramp-Containerschiffen aus der Umstrukturierung der Linienfahrt resultiert, namentlich aus der Einrichtung neuer — oder dem „upgrading“ vorhandener — Feedernetze. Solche Maßnahmen rufen zunächst eine stoßartige Zusatznachfrage hervor, der jedoch anschließend keine weitere Nachfrage des gleichen „operators“ folgt. Auch eine wachstumsbedingte Vergrößerung der Zahl der in einem Netz eingesetzten Feederschiffe würde nur einen Bruchteil der ursprünglichen Nachfrage ausmachen. Um einen kontinuierlichen Zulauf neuer Tramp-Containerschiffe aufzunehmen, bedürfte es daher einer ständigen Einrichtung neuer Hauptverkehre einschließlich Feederlinien bzw. einer ständig fortschreitenden Umstrukturierung. Beides sind wenig realistische Bedingungen.
- 101 Eine eindeutige Korrelation zwischen dem Alter eines Schiffes und seiner technischen — oder auch ökonomischen — Beschaffenheit gibt es ebenfalls nicht. Qualitätsmindernde Einflüsse „moderner“ Bauverfahren (speziell die Verwendung hochfesten Stahls) haben seit etwa 1980 sogar eher zu einer negativen Beziehung zwischen Alter und Zustand des Schiffes geführt.
- 102 Auf diesen Sachverhalt wies aus Reordersicht Helmut Sohmen (1995: 38–42) mit Nachdruck hin. Der Begriff „life extension“ sei irreführend, weil die Schiffe durchweg noch im Rahmen ihrer ursprünglich geplanten Lebensdauer betrieben würden und lediglich der üblichen, wenn auch umfangreichen Reparaturen bedürften, um die „special surveys“ zu passieren und die Klasse zu erneuern. Es sei somit unrichtig, diese Schiffe bereits als am Ende der geplanten Lebensdauer angekommen und deshalb abwrackreif zu betrachten. Eine Verknappung der Tonnage dürfte überdies zu einem Anstieg der Frachtraten führen, der die Ertragschancen abgeschriebener Schiffe weiter steigert, den Anreiz zur Verschrottung mindert und zusätzliche Erhaltungsaufwendungen nahelegt.
- 103 Zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen Schiffe ersetzt werden, wurde vor kurzem anhand eines Vergleichs der um 1965 alternden Flotten der Liberty-Schiffe aus den Kriegsjahren und der heutigen Großtankerflotten analysiert (Schøyen und Erichsen 1995). Die Verfasser kamen zu dem Schluß, daß (i) die niedrigen Kapitalkosten der vorhandenen Schiffe in beiden Fällen das Haupthindernis für deren Ersatz waren/sind, (ii) technisch überlegene Liberty-Ersatz-Schiffe verfügbar waren, aber nicht geordert wurden, (iii) es ähnlich überlegene Tankerentwürfe derzeit nicht gibt und (iv) das auslösende Moment für einen schnellen Ersatz der Liberty-Schiffe letztlich schärfere Klassifikationsvorschriften und höhere Versicherungsprämien für die zwischen 21 und 25 Jahren alten Liberty-Schiffe waren (Schøyen und Erichsen 1995: 35–37).
- 104 Zum Einfluß des Investitionsverhaltens der Tankreeder und der Rolle der finanzierenden Banken bei der krisenhaften Entwicklung in der Tankfahrt zwischen 1970 und 1987 vgl. die detaillierte und kritische Darstellung bei Stokes (1992: insbesondere 8, 57 ff., 213–218).

Literaturverzeichnis

- ABl. (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Rechtsvorschriften)* (1995). Verordnung (EG) Nr. 870/95 der Kommission vom 22. April 1995 zur Anwendung von Art. 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen (Konsortien) aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 479/92 des Rates. L 89: 7–14.
- Ache, H. (1995). 1995 – Perspektiven der deutschen Schiffbauindustrie. *Hansa* 132 (1): 20–24.
- Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. (1995). Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 1995. Berlin.
- Bertram, R. (1951). Schiffsgeschwindigkeiten und Liegezeiten in den Seehäfen. *Hansa* 88 (46/47): 1700–1701.
- Björn-Hansen, E. (1995). Bunker Market Report. *Lloyd's List*, 14. Dezember: 6.
- Böhme, H. (1971). Die Schifffahrtspolitik der Entwicklungsländer. *Die Weltwirtschaft* (1): 173–198.
- (1983). Weltseeverkehr: Im Schatten des Tonnageüberhangs. *Die Weltwirtschaft* (2): 145–167.
- (1988). Staatliche Reglementierung der Linienschifffahrt oder Freiheit der Meere? Zur Revisionskonferenz über den UN- Linienkodex. *Die Weltwirtschaft* (1): 165–176.
- Böhme, H., und H. Sichelschmidt (1995). Sicherheit auf See. Kieler Diskussionsbeiträge 243. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Bray, J. (1995). Shippers under Pressure for Across-the-Board Increase on Booming Route: South Africa-Far East Lines Push for Rate Rises. *Lloyd's List*, 21. November: 14.
- Brewer, J. (1995). Worldscale Tanker Rates to Rise Up to 5 %. *Lloyd's List*, 9. November: 1.
- Clayton, R. (Hrsg.) (1995). Fruit Trades: Growing Well. *Fairplay* 326 (5832): 40.
- Containerisation International* (1995a). China Box Traffic Soars. 28 (6): 37.
- (1995b). Freight Rates. 28 (6): 14.
- (1995c). Freight Rates Indicators. 28 (9): 19.
- (1995d). Europe/Asia/Europe Trade Powers On. 28 (9): 15.
- (1995e). Container Shipping Disinflation. 28 (11): 10.
- (1995f). Freight Rates Indicators. 28 (12): 8.
- Containerisation International Market Analysis* (1995). The Ship-to-Shore Gantry Crane Market. London.
- Crichton, J. (1995). Pick a Loser. *Containerisation International* 28 (5): 68.
- Croner's World Directory of Freight Conferences* (o.J.). Index of Conference. Loseblattsammlung.
- Cunningham, S. (1995). IMO Rapped over 'Hasty' Adoption of ISM Code. *Lloyd's List*, 19. Oktober: 14.
- Damas, P. (1995a). Deregulation: The 11-Year Itch. *Containerisation International* 28 (8): 13.
- (1995b). Liner Carriers Chase 2 % Net. *Containerisation International* 28 (12): 63–65.

- Drewry Shipping Consultants Ltd. (1995a). Caribbean Clean Spot Bonanza. *Shipping Statistics and Economics* 25 (1): 10.
- (1995b). Dry Cargo Market: Commodity Developments. *Shipping Statistics and Economics* 25 (12): 19–21.
- (lfd. Jgg.). Combined Carriers: Combined Carrier Employment Analysis. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Dry Bulk Fleet: World Bulk Carrier Fleet and Future Deliveries. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Dry Cargo Market: Summary of Chartering Activity. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Market Reports: Dry Cargo Voyage Charters. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Ship Sales: Reported Sales and Purchase Activities. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Clean Spot Rates. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Summary of Dirty Spot Charter Activity. *Shipping Statistics and Economics*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Tanker Fleet and Future Deliveries. *Shipping Statistics and Economics*.
- DSVK (Deutsches Seeverladerkomitee) (1995). *Jahresbericht 1994/95*. Köln.
- DVZ (*Deutsche Verkehrs-Zeitung*) (1995a). Drewry veröffentlicht Marktreport: Mehrzweckfrachter werden bald zur Mangelware. 21. November: 8.
- (1995b). OSC-Prognose zur Entwicklung des Containerverkehrs: Fernost-Fahrer können mit anhaltendem Boom rechnen. 25. November: 10.
- (1995c). Verladerattacke gegen Reeder-Konferenzen: ESC fordert Ende der Freistellung. 7. Dezember: 1.
- Erikson, C. (1995). Deregulierung im Widerstreit der Interessen: Die „maritime Reform“ ist auf Grund gelaufen. *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 7. Dezember: 13.
- Fairplay (1995a). Reefer Markets: Collective Irresponsibility. 324 (5807): 43–44.
- (1995b). The Tweendeck and Challenge: Forgotten Type. 325 (5830): 3–4.
- (1995c). New for Old: Ageing Container Ships Present a Dilemma. 326 (5833): 12.
- (1995d). Hungry Feeders: Mega Ships Raise Questions on Future of Feeder Operations. 326 (5837): 14–15.
- (1995e). Explosive Growth of LNG. 326 (5838): 36.
- (1995f). Predictions for the Future. 326 (5840): 24–25.
- (1995g). Rebirth of the Suezmax: Vlccs Impending Decline Leaves Door Open for Suez Traders. 326 (5841): 48.
- (1995h). More Bureaucracy: ISM Raises Concern for Shipmanagers. 326 (5842): 38.
- (1995i). Dramatic Changes Ahead: Designing Multi-Purpose Tonnage. 326 (5843): 22.

- Fairplay* (1996). Reefer Revival. 327 (5853): 5–6.
- Fearnleys (1995a). *Review 1994*. Oslo.
- (1995b). *World Bulk Fleet*. January 1995.
- (1995c). *World Bulk Fleet*. July 1995.
- (1996). *World Bulk Fleet*. January 1996.
- Fisser, F. M. (1957). *Trampschiffahrt*. Weltschiffahrtsarchiv 1. Bremen.
- Fossey, J. (1995). Top Shots. *Containerisation International* 28 (11): 55–59.
- Glass, J. (1995). US Ship Law Reform Bid 'Won't Reach Vote'. *Lloyd's List*, 3. November: 12.
- Grenz, T. (1995). 6.000 TEU aus der Sicht eines multimodalen Transportunternehmens. In Institut für Schiffbau der Universität Hamburg (Hrsg.), *Schiffstechnische, logistische und wirtschaftliche Aspekte von Containerschiffen mit mehr als 6.000 TEU Kapazität*. Bericht 548. Hamburg.
- (1996). Pro und contra des Großschiffs aus der Sicht einer Linienreederei. In Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Fünftes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschiffahrt*. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe B, 186. Bergisch Gladbach.
- Hansa* (1995). Große und kleine Containerschiffe: Von neuen Jumbos und Minis. 132 (3): 27–32.
- Hapag-Lloyd (1995). *Geschäftsbericht 1994*. Hamburg.
- IISI (International Iron and Steel Institute, Brüssel) (1995). *Monthly Statistics* (verschiedene Hefte).
- ILU (Institute of London Underwriters) (1995). *Hull Casualty Statistics, Compiled for the IUMI Conference, Tokyo 1995*. London.
- (1996). Casualty Returns, Dezember 1995. *Lloyd's List*, 10. Februar: 9.
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen) (1995). *Shipping Statistics and Market Review* (verschiedene Hefte aus Band 39).
- (lfd. Jgg.). *Shipping Statistics and Market Review*.
- ITZ (Internationale Transport-Zeitschrift)* (1995a). US-Schiffahrtsreform 1995. 57 (27): 17.
- (1995b). US Shipping Act 1984: Nach elf Jahren guter Führung in die Verbannung? 57 (35): 16.
- (1995c). Standpunkt: WTO — nichts für die Schifffahrt. 57 (37): 19–21.
- (1995d). NYK/CSAV: Asia Andes Express. 57 (42): 15.
- (1995e). Neue Gruppierung zwischen Asien und Südamerika. 57 (44): 17.
- (1995f). USA: Was wird aus FMC und Shipping Act? 57 (44): 23.
- (1995g). Deutsche Verloader: Neuer Kurs im Seeverkehr? 57 (51): 16.
- (1996a). Häfen und Terminals: Container in Nordeuropas Häfen weiterhin im Aufwind. 57 (2): 15–16.
- (1996b). Saecs: Cautiously Optimistic. 57 (4): 43.
- (1996c). Lloyd Brasileiro to Close. 57 (4): 88.
- JMM (Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal)* (1995a). Les grands opérateurs. 77 (3962): 2980.

- JMM (Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal)* (1995b). La flotte mondiale. 77 (3962): 2984–2988.
- (1995c). Extrême-Orient. / Brésil/Argentine: Bouillonnement dans l'hémisphère sud. 77 (3962): 2994–2998.
- (1995d). Les ESC: A mort le 4056. 77 (3964): 3103.
- John I. Jacobs PLC (1979a). *World Tanker Fleet Review*. January–June.
- (1979b). *World Tanker Fleet Review*. July–December.
- (lfd. Jgg.). *World Tanker Fleet Review*.
- Jacobs Holdings PLC (1995). *World Tanker Fleet Review*. January–June.
- Jacobs & Partners Ltd. (1995). *World Tanker Fleet Review*. July–December.
- Klaveness (1995). *Reefer Market Report. First Half 1995*. Oslo.
- Lapp, S., K.-W. Schatz, J. Scheide und R. Solveen (1995). Industrieländer – Moderater Produktionsanstieg bei nur geringer Unterauslastung der Kapazitäten. *Die Weltwirtschaft* (4): 363–391.
- Le Gouard, Y. (1995). Flotte conteneurisée: Une progression fulgurante. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 77 (3938): 1426–1431.
- Lim, S.-M. (1994). Economics of Container Ship Size. *Maritime Policy & Management* 21 (2): 149–160.
- Lloyd's List* (1995a). End of Unctad Liner Code Shifts Councils' Focus towards Shippers. 14. September: 13.
- (1995b). Shipmanagement: Is This Shipping's Last Chance? 21. November: 5.
- (1995c). Gas Carrier Chartering. 25. November: 3.
- (1995d). Gas Carrier Chartering. 2. Dezember: 3.
- (1995e). Chiquita's Future Hinges on Banana War. 16. Dezember: 2.
- (lfd. Jgg.). Bunker Market Report.
- (lfd. Jgg.). Markets.
- Lloyd's Register of Shipping (1995a). *World Shipbuilding Statistics* (Dezember).
- (1995b). *World Shipbuilding Statistics* (verschiedene Hefte).
- (lfd. Jgg.). *Merchant Shipbuilding Return*.
- Lloyd's Ship Manager* (1995/96a). Non-OECD Countries Sign. 16 (3): 8.
- (1995/96b). ISM: A New Approach. 16 (8): 3.
- (lfd. Jgg.). Tanker Indices.
- Lloyd's Shipping Economist* (1995a). An Unexpected Freight Rate Bonanza. 17 (4): 6–9.
- (1995b). Japanese Coal Imports Pick Up Steam. 17 (9): 17.
- (1996). Rates and Prices Data: 18 (2): 35.
- (lfd. Jgg.). Executive Summary: LSE Tramp Trip Charter Index.
- (lfd. Jgg.). Gas Carriers.

- Lloyd's Shipping Economist* (lfd. Jgg.). Rates and Prices Data.
- Mentz, Decker & Co. (1995a). Charter Report. *Containerisation International* 28 (5): 18–19.
- (1995b). Containership Fixtures (verschiedene Hefte).
- (1996). Containership Fixtures (verschiedene Hefte).
- Mulrenan, J. (1995). Personal Injury Becomes Largest Claims Source. *UK P&I Club 125th Anniversary, A Lloyd's List Special Survey*: 27–28.
- Nordsee-Zeitung* (1995). Renaissance für Mehrzweckfrachter. 30. September: 53.
- (1996). Königliche Taufpatin. „Regina Maersk“ größtes Containerschiff der Welt. 27 Januar: 45.
- OECD (1995). *OECD Economic Outlook* 58 (Dezember).
- Papavizas, C. G. (1995). The OECD Shipbuilding Agreement and Its Effects on U. S. Law. *Journal of Maritime Law and Commerce* 26 (3): 385–411.
- Petroleum Economist* (1995a). More Trouble in Western Europe. 62 (9): 3–9.
- (1995b). Refinery Expansions Set to Produce Product Surplus. 62 (9): 66–68.
- (1995c). Prophet or Cassandra? 62 (10): 21–24.
- (1995d). Asian Refining: The Growing Products Deficit in Asia. 62 (11): 25.
- (1995e). News in Brief: Japan. 62 (11): 31.
- (1995f). Markets: Average World Crude Prices. (Verschiedene Hefte aus Band 62).
- Poehls, H. (1995). Entwicklungstendenzen der Containerschiffe. In Institut für Schiffbau der Universität Hamburg (Hrsg.), *Schiffstechnische, logistische und wirtschaftliche Aspekte von Containerschiffen mit mehr als 6.000 TEU Kapazität*. Bericht 548. Hamburg.
- (1996). Künftige Containerschiffe — je größer desto besser — ? In Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Fünftes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt*. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Reihe B, 186. Bergisch Gladbach.
- Russik, D. (1995). Rising Trade Volumes Point to New Buoyancy. *Lloyd's List*, 14. September: 8.
- Ruttley, P. (1995). The New EC Regime. *Containerisation International* 28 (6): 65–67.
- Sagitta (1995). EU-Verordnung für Konsortien der Linienschifffahrt. *Internationale Transport-Zeitschrift* 57 (19): 17.
- Schøyen, H., und S. Erichsen (1995). Replacement of Very Large and Ultra Large Crude Carriers. *Maritime Policy & Management* 22 (1): 25–37.
- Seatrade Review* (1995). Market Rates: Cautious Optimism. 24 (7): 45.
- Snyder, P. N. (1995). The Proposed Ocean Shipping Reform Act of 1995: An Interim Report. *Journal of Maritime Law and Commerce* 26 (4): 545–551.
- Sohmen, H. (1991). Life Extension of Ships — The Tanker Owner's View. In H. Sohmen (Hrsg.), *Shipping in Recovery 1986–1991: Selected Speeches and Papers, Volume 3*. Hong Kong.
- Spruyt, J. (1994). *Ship Management*. London.
- Stokes, P. (1992). *Ship Finance: Credit Expansion and the Boom-Bust Cycle*. London.

- Svensk Sjöfarts Tidning* (1995). Sjöfart Marknaden — Indikatorer. (Verschiedene Hefte aus Band 91).
— (1996). Kort sagt: Suez. 92 (5): 14.
- Tinsley, D. (1995). Medcenter Container Terminal. *Lloyd's List*, 16. Oktober: 5–6.
- Uebeleisen, A. (1995). Schiffsfinanzierung OECD-Subventionsabkommen. *Hansa* 132 (3): 6–8.
- U.S. Congress (1984). *Public Law 98–237, 98th Congress, An Act to Improve the International Ocean Commerce Transportation System of the United States (Shipping Act of 1984)*. 98 STAT: 67–91.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (1994). *Review of Maritime Transport*. New York.
- USDA (United States Department of Agriculture) (1995a). *Grain: World Markets and Trade* (November).
- (1995b). *Oilseeds: World Markets and Trade* (Oktober).
- USDE/EIA (U.S. Department of Energy, Energy Information Administration) (1995). *Petroleum Supply Monthly* (November).
- VDK (Verein Deutscher Kohlenimporteure e.V.) (1995). *Jahresbericht 1994*. Hamburg.
- Verkehr* (1995a). Global Partnership mit 60 Schiffen. 51 (20): 6.
- (1995b). Hanjin vor neuem Fernost-Dienst: Mit den Tricon-Partnern kommen ab 1998 27 Schiffe in Fahrt. 51 (32): 4.
- West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (1995). *Annual Review*. London.
- Wiesmann, G. (1995). Cautious Outlook for Freight. *Lloyd's List*, 18. November: 3.
- (1996). Steady Rise in Bulk Shipments Forecast. *Lloyd's List*, 17. Januar: 12.
- Woodbridge, C. (Hrsg.) (1995). Greater Stability Prompts Cautious Optimism on Prospects. *Lloyd's List*, 17. Oktober: 5.
- Young, C. (1995). Comprehensive Revision of the STCW Convention. An Overview. *Journal of Maritime Law and Commerce* 26 (1): 1–3.