

Böhme, Hans

**Working Paper — Digitized Version**

## Weltseeverkehr: Die Rezession wirft lange Schatten

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 230

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Böhme, Hans (1994) : Weltseeverkehr: Die Rezession wirft lange Schatten, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 230, ISBN 3894560703, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47999>

**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: Die Rezession wirft lange Schatten

von Hans Böhme

## AUS DEM INHALT

- Die Seefrachtenmärkte entwickelten sich 1993 unter dem Einfluß eines Importbooms in der VR China zunächst bedeutend besser als erwartet. Es kam jedoch noch nicht zu einem neuen Aufschwung. Vielmehr setzten sich im Herbst wieder Schwächetendenzen durch. Vor allem die Frachtraten für Großtanker, aber auch für andere Schiffe gerieten stark unter Druck. Ausgenommen von dieser ungünstigen Entwicklung war die Linienschifffahrt. Diese wurde von der allmählichen konjunkturellen Erholung in den Vereinigten Staaten und dem fortgesetzten raschen Wirtschaftswachstum in den kleineren fernöstlichen Ländern gestützt, so daß ihr Ladungsaufkommen weiter stieg.
- Die Aussichten, daß sich die Seefrachtenmärkte im Verlauf des Jahres 1994 nachhaltig erholen, sind wenig günstig. Die Konjunkturbelebung in den USA, im Fernen Osten und in der EU wird die Massengut- und Tankfahrt kaum stabilisieren können. Die Rohstofftransporte werden bei noch anhaltender Stahlflaute in Europa und Japan vermutlich stagnieren; die Einfuhren von Kesselkohle, die 1993 zurückgegangen sind, werden allerdings wieder zunehmen. Die Getreideverschiffungen werden voraussichtlich auch im Wirtschaftsjahr 1994/95 kaum expandieren; vor allem fehlen die großen Importe der GUS-Länder.
- In der Trockenladungsfahrt wird das verfügbare Tonnageangebot wieder um etwa 2 vH ausgeweitet werden. Da die Flotte der Großbulkcarrier überdurchschnittlich wächst, wird der Druck auf die Frachtraten für diese Schiffe, aber auch für Panamax-Frachter weiter anhalten. Die kleineren Schiffe dürften wieder in der besten Marktposition sein; die Raten werden allerdings voraussichtlich niedriger sein als im Vorjahr, das für diese Schiffe besonders günstig war.
- Der Containertrampmarkt bietet bei erneut zunehmendem Angebot kaum mehr als Voraussetzungen für eine fortgesetzte Ratenstabilität. Schwächetendenzen könnten sich bei den Schiffen von etwa 1 600-2 000 TEU Ladefähigkeit ergeben; die besonders im Europaverkehr eingesetzten kleinen Containerschiffe dürften von einer wieder anziehenden Konjunktur in den europäischen Ländern begünstigt werden. In der Kühlschifffahrt wird das Ratenniveau zunächst niedrig bleiben, so daß mit zunehmender Verschrottung alter Schiffe zu rechnen ist.
- In der Tankschifffahrt wird das Tonnageangebot bei einer geringfügigen Zunahme der Verschiffungen erstmals seit 1988 wieder leicht schrumpfen. Dennoch wird auch 1994 noch im Zeichen des Tonnageüberhangs stehen, der die letzten zwanzig Jahre geprägt und sich eher wieder vergrößert hat. Es wird im ganzen nur wenig Spielraum für einen deutlichen Ratenanstieg geben. Fester dürften jedoch die Märkte der Produkten- und vor allem der größeren Gastanker tendieren.
- Nachfrage und Auslastung in der Linienschifffahrt werden wahrscheinlich 1994 von einem kräftigen Anstieg des Handels mit Industriegütern profitieren. Die Aufwärtstrends in den Importverkehren der Vereinigten Staaten und im Verkehr zwischen Europa und Ostasien werden sich fortsetzen, der Japan-Verkehr wird allerdings nur zögernd neue Impulse erhalten. Die Liniendienste von und nach Europa werden voraussichtlich durch den erwarteten Anstieg des Außenhandels der EU-Länder belebt werden. Es dürfte Spielräume für Ratenanhebungen geben, der Wettbewerb wird aber spürbar bleiben.

**Weltseeverkehr:  
Die Rezession wirft lange Schatten**

von Hans Böhme

510633

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

**Böhme, Hans:**

Weltseeverkehr: die Rezession wirft lange Schatten / Hans  
Böhme. Institut für Weltwirtschaft Kiel. - Kiel : Inst. für  
Weltwirtschaft, 1994

(Kieler Diskussionsbeiträge ; 230)

ISBN 3-89456-070-3

NE: GT



Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel  
D-24100 Kiel

Alle Rechte vorbehalten

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

auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie) zu vervielfältigen

Printed in Germany

ISSN 0455 - 0420

## Inhaltsverzeichnis

<b>I. Ein Jahr voller Widersprüche</b> .....	7
<b>II. Abgeschwächte Angebotsdynamik</b> .....	8
<b>III. Trockenladungsfahrt</b> .....	11
1. Konjunkturschwäche zeitweilig verdeckt .....	11
2. Tonnagenachfrage und Frachtraten im Frühjahr unerwartet fest .....	12
3. Teils ausgeglichen, teils im Wellental: Märkte der Spezialfahrt.....	16
<b>IV. Tankschiffahrt</b> .....	17
1. Nachfragebelegung gleicht Angebotszunahme seit 1988 nicht aus .....	18
2. Charterabschlüsse wieder im Zeichen des Spotgeschäfts .....	20
3. Divergierende Ratentendenzen im Rohöltransport.....	21
4. Wenig Auftrieb auf den Märkten der Produktentanker .....	22
5. Gastankfahrt im Tief.....	23
<b>V. Linienschiffahrt</b> .....	25
<b>VI. Schiffahrtspolitik</b> .....	28
1. Seeverkehr weiter außerhalb des GATT .....	28
2. Schwerpunkt "Sicherheit im Seeverkehr".....	29
3. Zur völkerrechtlichen Absicherung .....	31
<b>VII. Prognose</b> .....	31
1. Ausblick auf das Jahr 1994 .....	31
a. Massengutfahrt im Konjunkturschatten.....	32
b. Schwache Zunahme der Mineralölnachfrage bestimmt Tankmärkte .....	33
c. Neue Impulse für die Linienfahrt .....	34
2. Eine langfristige Perspektive: weltwirtschaftliche Schwerpunktverschiebungen .....	35
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	45

---

Das Manuskript wurde am 2. März 1994 abgeschlossen. Der Autor dankt Henning Sichelschmidt für seine Unterstützung insbesondere bei der statistischen Vorbereitung und der technischen Bearbeitung des Manuskripts.

## Glossarium seeverkehrsrechtlicher Fachbegriffe

### *Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen*

#### Linienfahrt

“hub port”	zentraler Hafen, in dem “trunk lines” und “feeder lines” verbunden sind
“independent action”	das Recht eines Konferenzmitgliedes, nach einer Ankündigungsfrist unabhängig vom Konferenztarif oder anderen Abmachungen Frachtraten und/oder Bedingungen festzusetzen (in den Vereinigte Staaten-Verkehren durch den US Shipping Act of 1984 zwingend vorgeschrieben)
“service contract”	Beförderungsvertrag zwischen einer Reederei/Konferenz und einem 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 Feederlinien verknüpft
Reisecharter	Beförderungsvertrag, meistens für eine volle Schiffsladung, für eine Reise vom Lade- zum Löschhafen
Spotmarkt	Markt, auf dem kurzfristige Charterverträge (vorwiegend Reisecharters) abgeschlossen werden
Tankfahrt	
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
Zeitcharter	Vertrag über die Miete eines Schiffes
“period charter”	Unterform der Zeitcharter, gilt für eine bestimmte, jeweils von den Vertragsparteien festgelegte, bisweilen sehr lange Laufzeit
“trip charter”	Unterform der Zeitcharter, gilt für jeweils eine bestimmte Reise oder Rundreise

#### Maße

cbf	Kubikfuß (35,317 cbf = 1 cbm); Raummaß zur Bestimmung der räumlichen Lade-fähigkeit eines Schiffes
cbfsm	Kubikfußseemeile
DWCT	deadweight cargo tons
“slot”	Containerstellplatz auf einem Containerschiff
t dw	tons deadweight; Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Betriebslasten (meistens auf Sommerfreibord-Tiefgang angegeben)
TEU (FEU)	twenty (forty) foot equivalent unit; einheitlicher Maßstab für den Vergleich unterschiedlicher Containergrößen; auch Kapazitätsangabe für Containerschiff (Zahl der Stellplätze für 20-Fuß-Container)
tsm	Tonnenseemeile; Einheit der Transportleistung eines Schiffes, Produkt aus Ladungs-menge (t) x Reisedistanz (sm)

#### Schiffstypen

Bulkcarrier	Massengutschiff für trockene Ladung
-------------	-------------------------------------

“cape size”-Schiff	etwa 120 000–175 000 t dw
“handymax”	die größten Schiffe der “handy sizes”
“handy size”-Schiff	etwa 20 000–45 000 t dw
“mini bulker”	bis zu etwa 12 000 t dw, teilweise in der europäischen Massengutfahrt eingesetzt
Panamax-Schiff	etwa 50 000–80 000 t dw
Feederschiff	in der Containerfahrt als Zubringer/Verteiler für die Hauptlinien eingesetztes Schiff, meistens bis zu mittlerer Größe (1 000 TEU)
“general-cargo ship”	konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgutähnlicher Ladung, “bulk”- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, üblicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschrir, meistens als Trampschiff eingesetzt
Kombiniertes Schiff	Mehrzweckfrachtschiff für die Beförderung flüssiger und fester Massengutladung (vorwiegend für die Rohöl-, Eisenerz- und Kohlefahrt), auch “combined carrier” 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

## I. Ein Jahr voller Widersprüche

Die Seeverkehrsmärkte boten 1993 vor dem Hintergrund einer regional unterschiedlich verlaufenden Weltkonjunktur ein uneinheitliches, teilweise widersprüchliches Bild. Die konjunkturelle Dynamik war durch zögernde Belebung in den Vereinigten Staaten, anhaltende Rezession in Westeuropa und Japan, aber weiter kräftige Auftriebstendenzen in fernöstlichen und südostasiatischen Volkswirtschaften gekennzeichnet.<sup>1</sup> In der VR China kam es im Jahresverlauf sogar zu Überhitzungserscheinungen, die die Regierung des Landes zu einem scharfen Dämpfungsprogramm zwangen. Aus der unterschiedlichen regionalen Dynamik resultierte eine — erheblich verlangsamte — Expansion des Welthandels um etwa 2,5 vH, an der in erster Linie der südostasiatisch-pazifische Raum beteiligt war. Von ihm gingen die meisten Impulse auf die Seeverkehrsmärkte aus.

Die *einzelnen Seeverkehrsmärkte* wurden sehr unterschiedlich von den konjunkturellen Tendenzen in der Weltwirtschaft betroffen. Am meisten waren die Märkte der Linienschifffahrt von der Zunahme des Welthandels begünstigt. Dagegen standen die Massengutfahrt und die Tankfahrt im Zeichen der abweichenden konjunkturellen Entwicklung in einzelnen, für die Seeschifffahrt aber besonders wichtigen Branchen. Auf diesen Märkten folgte einer nennenswerten Markterholung im ersten Halbjahr nicht der saisonale Aufschwung in den Herbstmonaten, sondern im Gegenteil gegen Jahresende eine neue Flaute. Offenbar gewannen zu dieser Zeit die Schwächetendenzen, die in den ersten Monaten 1993 vom Sog des wirtschaftlichen Wachstums in Ostasien überlagert worden waren, wieder die Oberhand.

Auf den Märkten der Tank- und Massengutfahrt wurde zwar mehr Tonnage als 1992 gechartert. Auch die Frachtraten festigten sich zunächst nicht unerheblich gegenüber dem recht niedrigen Stand des Vorjahres; gegen Jahresende wurden aber häufig niedrigere Sätze gezahlt

als im Dezember 1992. Von der erneuten Abschwächung waren die Großtanker am stärksten betroffen. Der seit 1988 anhaltende Ausbau der Flotte war ein wesentlicher Grund dafür. Anscheinend sind die Nachfrage und vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der Neubauten gegenüber der Alttonnage viel zu optimistisch beurteilt worden. In der Linienschifffahrt bot sich ein ähnliches Bild wie im Vorjahr: Das Ladungsaufkommen auf den wichtigen Routen nahm noch zu; die Reedereien bemühten sich weiter, die Frachtraten auf der Grundlage der kartellartigen Stabilisierungsabkommen anzuheben. In einigen Fahrtgebieten sanken diese jedoch unter dem Einfluß der scharfen Konkurrenz von Newcomern und unzureichenden Ladungsaufkommens.

Auch für das Jahr 1994 ist noch keine dauerhafte Aufschwungstendenz zu erkennen. Lediglich für die Linienschifffahrt zeichnet sich eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrszunahme ab. Die Frage, ob sich rezessive Tendenzen noch einmal durchsetzen werden, muß deshalb differenziert beantwortet werden; dabei ist zu beachten, daß die vergleichsweise ungünstige Lage auf den Frachtenmärkten nicht allein auf konjunkturelle Nachfrageeinflüsse, sondern auch auf den anhaltenden Zugang von Schiffsbauten zurückzuführen ist. Es ist besonders bemerkenswert, daß die Folgen der beiden Ölkrisen, die die Tankschiffahrtsmärkte in einem früher nicht gekannten Ausmaß beeinflussten und veränderten und eine der größten Strukturkrisen ihrer Geschichte auslösten, auch zwanzig Jahre später noch immer nicht überwunden sind und noch immer ein Tonnageüberhang besteht.

Die *Ertragslage der Reedereien* war in der ersten Jahreshälfte deutlich besser als im Vorjahr; allerdings gab es beträchtliche Unterschiede zwischen Tramp-, Tank- und Linienschifffahrt sowie deren Teilmärkten und Schiffsgößen. Den schwankenden Raten und Erlösen der Reedereien stand ein Rückgang der Treibstoffkosten ge-



genüber. Sinkende Preise für Schweröl — sie lagen z.B. in Rotterdam im Durchschnitt des Jahres 1993 um etwa 16–18 vH unter dem Vorjahresniveau — entlasteten die Betriebskostenrechnung der Schiffe nicht unerheblich. Diese Entlastung schlug vor allem für ältere Schiffe zu Buche.<sup>2</sup> Die Kostenentwicklung hatte besondere Bedeutung bei der Ratenbildung der Tankschiffahrt, da die 1993 angewendete Worldscale noch auf den höheren Bunkerpreisen des Jahres 1992 beruhte (vgl. dazu Abschnitt IV).

Die Gewinn- und Verlustrechnungen der Reedereien wurden außerdem durch gesunkene Kapitalzinsen entlastet. Steigende Tendenz hatten dagegen die Aufwendungen für Versicherungen und P&I-Club-Beiträge,<sup>3</sup> die aufgrund der wachsenden Schadenssummen sowie im Hinblick auf die in verschiedenen Staaten aus Gründen des Umweltschutzes erhöhten Haftungsgrenzen spürbar angehoben wurden. Auswirkungen von Wechselkursänderungen, die eine wichtige Determinante der Frachtratenbildung sind, blieben 1993 im ganzen gering. Jedoch hat die starke Yen-Aufwertung die japanischen Reedereien vor erhebliche Probleme gestellt.

Die von den Reedern zeitweilig gehegte Erwartung, die Markterholung in den ersten Mo-

naten 1993 könnte den Beginn eines neuen Aufschwungs markieren, belebte die Nachfrage nach Secondhandtonnage. Dementsprechend zogen die 1992 gesunkenen Preise für solche Schiffe bis zum Herbst 1993 spürbar an.<sup>4</sup> Als die Frachtraten gegen Jahresende wieder fielen, schwächten auch sie sich jedoch wieder ab. Schon seit Anfang 1992 waren die Preise für Neubauten rückläufig; sie waren bis Ende der achtziger Jahre rasch gestiegen, seitdem aber wieder unter Druck geraten.<sup>5</sup>

*Öffentliche Aufmerksamkeit und politische Aktivitäten* richteten sich 1993 auf das zunehmende Alter großer Teile der Welthandelsflotte, vor allem der Tanktonnage, und auf die durch weitere Seeunfälle angefachte Sicherheitsproblematik. Beide Sachverhalte werden häufig in einem engen Kausalzusammenhang gesehen, so daß mit wachsender Dringlichkeit Forderungen nach politischen Eingriffen vorgetragen werden. Die aufgeworfenen Fragen werden in steigendem Maße auch von seiten der verschiedenen an Seeschiffahrt und Seeverkehr beteiligten privatwirtschaftlichen Organisationen behandelt. Dafür sind eine Reihe von Lösungsansätzen entwickelt und teilweise auch umgesetzt worden.

## II. Abgeschwächte Angebotsdynamik

Das Angebot an Seetransportleistungen war 1993 von einem erneuten Wachstum der Welthandelsflotte bestimmt. Die verfügbaren Kapazitäten waren aber trotz des nach wie vor geringen Aufliegerbestands teilweise unzureichend ausgelastet. Doch wurden wieder mehr Schiffneubauten bestellt. In der anhaltenden intensiven Diskussion um eine Erneuerung der Welthandelsflotte, deren Alter weiter ansteigt, wurden aus Politik und Kreisen der Umweltschützer weitere Forderungen nach Einsatzbeschränkungen für ältere Tonnage bzw. zwangsweiser Verschrottung vorgebracht.

Die Welthandelsflotte hatte Anfang 1993 einen Umfang von 652 Mill. t dw erreicht.<sup>6</sup> Sie stieg im Jahresverlauf auf etwa 661 Mill. t dw [Fearnleys, a]. Die Wachstumsrate war mit 1,3 vH ebenso hoch wie 1992, hat sich aber gegenüber den vorangegangenen Jahren etwa halbiert. Die einzelnen Sektoren boten folgendes Bild:

- Das Wachstum der Tanktonnage schwächte sich geringfügig ab (+1,7 vH), war allerdings noch deutlich stärker als Anfang 1993 erwartet wurde.
- Die Bulkcarrier-Flotte wurde in merklich rascherem Tempo vergrößert (+2,0 nach 0,2 vH).

- Die Tonnage der Kombinierten Schiffe schrumpfte nach kurzem Wiederanstieg erneut stark (–10 vH).
- Die Flotte aller anderen Typen wuchs wie zuvor mit rund 2 vH. Dabei nahm die “general cargo”-Tonnage nur um etwa 1,0 vH zu. Die Containerflotte (Basis: TEU) dürfte um 5–6 vH auf mehr als 3,7 Mill. Stellplätze ausgeweitet worden sein; die Kapazität der Vollcontainerschiffe stieg überdurchschnittlich um etwa 8 vH.

Der Zugang von Schiffsneubauten erreichte 1993 den höchsten Stand seit 1977 (17,6 gegenüber 19,6 Mill. t dw) und war um 12 vH größer als im Vorjahr [Lloyd’s Register of Shipping, b]. Die Werften lieferten um 8,5 vH mehr Tanktonnage; die weitaus höchste Zuwachsrate hatte Bulktonnage (70 vH); bei den übrigen Typen ergaben sich Rückgänge zwischen knapp 2 vH (Containerschiffe) und 70 vH (Kombinierte Schiffe). Die “general cargo”-Neubauten waren um ein Fünftel geringer als im Vorjahr. Angesichts der 1992 verschlechterten Beschäftigungs- und Ertragslage sowie anziehender Schrottpreise verkauften die Reeder wieder mehr Tanker zum Abwracken (Januar–Oktober 1993: 15,8 Mill. t dw, +20 vH); auf diese entfielen mehr als drei Fünftel der Abbruchtonnage [ISL, b]. Dagegen wurden weniger “general cargo”-Schiffe und trotz des großen Umfangs der Neubauten auch weniger Bulkcarrier verschrottet (–19 bzw. –16 vH). Eine steigende Zahl von Schiffen ging zum Abbruch in die VR China.

Der effektive Einsatz und die Auslastung der Flotte wurden im Frühjahr und Sommer 1993 durch außergewöhnlich lange Liegezeiten der Schiffe in den überlasteten Löschhäfen einiger Länder beeinflußt. Das in der Trockenladungsfahrt verfügbare Angebot wurde zeitweilig erheblich verringert. Dagegen nahm die im Vorjahr angestiegene Aufliebertonnage im Jahresverlauf 1993 wieder ab (insgesamt um fast zwei Fünftel [ISL, c]. Im Vergleich zu den vorangegangenen Rezessionsphasen wurde in allen Sektoren relativ wenig Tonnage aus der Fahrt gezogen. Vermutlich schrecken die hohen Kosten des Aufliegens und der Wiederherrichtung

die Reeder auch dann von diesem Schritt ab, wenn die Erlöse gering und die Beschäftigungsaussichten schlecht sind. Einige der stillgelegten Schiffe sind kaum noch einsatzfähig, andere wurden bereits zum Verschrotten verkauft. Die Kombinierten Schiffe beförderten in nur wenig verändertem Verhältnis Öl und Trockenladung. Daher wurde das verfügbare Tonnageangebot auf den Teilmärkten der Tank- und Bulkfahrt durch wechselnden Einsatz dieser Schiffe nicht nennenswert beeinflußt. Die aktive Tanktonnage verringerte sich dadurch, daß wieder mehr Tanker für Lagerzwecke aufgenommen wurden (1. Halbjahr 1993: +2,5 Mill. t dw). Der erreichte Stand (12 Mill. t dw) blieb aber weit unter den außergewöhnlichen Höchstwerten der achtziger Jahre (1985: 27 Mill. t dw) [John I. Jacobs PLC, c, Tabelle “Lagertonnage”].

Nach wie vor verringerten 1993 Langsamfahrt (slow-steaming), Teilabladung und längere Wartezeiten zwischen dem Löschen der Ladung und Abschluß einer neuen Charter die Tonnageproduktivität. Diese Minderauslastung der Kapazität ist in der Tankfahrt nicht nur eine Reaktion der Reedereien auf die aktuelle Marktlage, sondern auch durch langfristige strukturelle Veränderungen der Mineralölwirtschaft bedingt.

Aufgrund der ungünstigen Marktlage hatten die Reedereien 1992 immer weniger neue Schiffe bei den Werften bestellt. Im Frühjahr 1993 stiegen die Aufträge wieder sprunghaft an. Zu dieser Wende dürften die sinkenden Preise für Neubauten beigetragen haben. Im Jahr 1993 wurden insgesamt 23,9 Mill. t dw geordert (+21 vH) (Tabelle 1). Bulkcarrier (einschließlich: Kombinierte Schiffe) herrschten mit einem Anteil von 49 vH zwar vor. Da am 6. Juli 1993 neue Bestimmungen der International Maritime Organization zur Schiffssicherheit in Kraft traten,<sup>7</sup> wurden aber vor diesem Termin vorübergehend zahlreiche Tanker bestellt (im ganzen Jahr 1993: +4 vH). Das Orderbuch für “general cargo”-Schiffe veränderte sich kaum.

Wesentlichen Einfluß auf die Entwicklung der Seefrachtenmärkte in 1993 und den Vorjahren hatte der Wiederausbau der von 1978 bis 1988 um fast ein Drittel (103 Mill. t dw) redu-

Tabelle 1 — Wertschiffbau 1991–1993 (Mill. t dw)

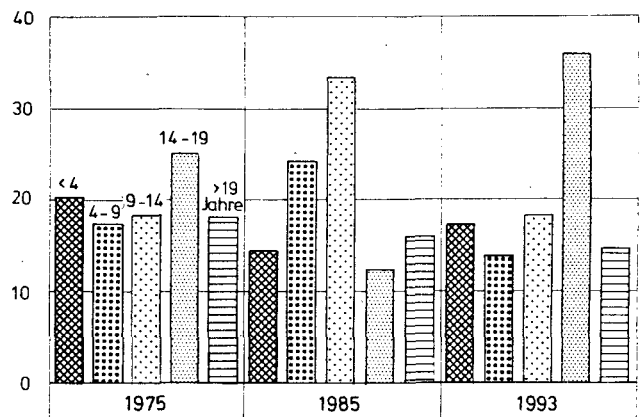
	Ablieferungen		Neubauaufträge		Auftragsbestand	
	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker
1991						
1. Quartal	6,514	3,317	3,091	1,786	69,513	42,919
2. Quartal	5,042	2,445	8,019	4,014	68,464	43,297
3. Quartal	5,208	3,112	10,933	6,982	68,598	44,934
4. Quartal	5,293	2,873	8,917	4,212	70,427	44,843
1992						
1. Quartal	7,530	5,138	10,007	5,316	74,174	46,058
2. Quartal	6,292	3,395	4,392	1,244	70,291	42,375
3. Quartal	7,056	4,507	2,840	1,055	68,672	41,565
4. Quartal	5,275	3,230	2,549	570	64,530	37,672
1993						
1. Quartal	9,359	5,839	3,088	817	57,660	32,031
2. Quartal	5,819	3,083	8,303	3,308	60,825	33,096
3. Quartal	7,194	4,355	7,097	2,709	63,609	32,572
4. Quartal	6,855	4,370	5,444	1,685	68,092	33,751

Quelle: Lloyd's Register of Shipping [b]; Fairplay [b].

zierten Tanktonnage, die seither um etwa 36 Mill. t dw (knapp 16 vH) zunahm. Die Großtankerflotte war zwar von den Auswirkungen der beiden Ölkrisen besonders stark betroffen und mußte von 1980 bis 1988 durch Abwracken nahezu halbiert werden. Dennoch wurden bereits wieder mehr als 80 neue VLCC in Dienst gestellt; mehr als 60 befinden sich in Auftrag. Der Tonnageüberhang hat sich daher wieder vergrößert.<sup>8</sup>

Der Bau neuer und die Verschrottung alter Schiffe haben nicht ausgereicht, um die Zunahme des Durchschnittsalters der Flotte zu verhindern. Es beträgt zur Zeit bei Tankern mehr als 16 Jahre, bei den Bulkcarriern 14 Jahre, bei "general cargo"-Schiffen sogar über 19 Jahre. Im Altersaufbau der Tanktonnage sind als Folge des Baubooms der Jahre 1974–1976 und der geringen Neubautätigkeit in den folgenden Jahren die "mittleren" Altersstufen vor allem bei Großschiffen kaum vertreten (Schaubild 1). Darauf gründet sich die Erwartung, daß es in Kürze zwangsläufig zu einem neuen Schiffbauboom kommen werde — eine These, die allerdings bereits seit dem Beginn der achtziger Jahre erörtert wird.

Schaubild 1 — Altersaufbau der Tankerflotte 1975, 1985 und 1993 (vH)



Quelle: Fearnleys [b].

Diese These, der außerordentlich starke Tankerneubau von 1973–1976 werde einen "Echoeffekt" haben, ist nicht unumstritten. Sie unterstellt eine einfache Beziehung zwischen Baujahr, Jahr der Verschrottung eines Schiffes und Erteilung eines (Ersatz-) Neubaufauftrages. Die Lebensdauer eines Schiffes hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab, die den Reinvestitionszeitpunkt innerhalb eines breiten Zeitintervalls schwanken lassen können. Außer der tech-

nischen Beschaffenheit des Schiffes sind die aktuelle und die erwartete Marktlage sowie Neubau- und Schrottpreise von erheblicher Bedeutung.<sup>9</sup> Zur Zeit spricht der große Abstand zwischen den Preisen für Schiffsneubauten und den finanziellen Aufwendungen, die für die Aufrechterhaltung der Einsatzfähigkeit eines Schiffes über eine überdurchschnittlich lange "Lebensspanne" hin erforderlich sind, für die Variante einer solchen "life extension".<sup>10</sup>

Mit Blick darauf, daß in der Tankschiffahrt die Ersatzinvestitionen zwar gegen Ende des Jahrzehnts deutlich zunehmen, der "Echoeffekt" sich aber erheblich verflachen dürfte — zumal zunächst die Neubauten der Jahre 1988–1993 sowie die noch in Auftrag gegebenen Tanker vom Markt aufgenommen werden müssen —, und auch aufgrund der Häufung von Seeunfällen in den letzten Jahren wird gegenwärtig in der Öffentlichkeit häufig gefordert, die Verjüngung der Welthandelsflotte durch politische Eingriffe zu beschleunigen. Dabei wird ebenfalls ein Zusammenhang zwischen Alter und Unfallhäufigkeit gesehen. Die IMO bereitet eine Regelung des Höchstalters vor, die mögli-

cherweise 1995 in Kraft treten soll.<sup>11</sup> Danach sollen vor dem 1. Juli 1982 gebaute Tanker spätestens nach 25 Jahren außer Dienst gestellt werden, nach diesem Stichtag gebaute jedoch erst nach 30 Jahren. Diese Grenzen werden voraussichtlich nur in den ersten Jahren eine Wirkung haben, wenn sie zur sofortigen Außerdienststellung und möglicherweise beschleunigtem Ersatz von Schiffen bis zum Baujahr 1970 führen.

Eine politisch forcierte Herabsetzung des zulässigen Alters der Tanker (und anderer unfallgefährdeter Schiffe) auf wesentlich weniger als die IMO-Norm — oft werden 15 Jahre genannt — könnte aber die unerwünschte Folge haben, daß nach dem Ende einer künstlich erzeugten Neubauwelle im Weltschiffbau eine noch gravierendere Beschäftigungsproblematik entstünde, als sie bislang trotz des Kapazitätsabbaus in Europa und Japan noch immer besteht. Das könnte der Fall sein, wenn die Werften — wie offenbar in Südkorea geplant — erneut ausgebaut würden. Weitere politische Eingriffe und ein permanenter Angebotsüberhang in der Seeschiffahrt wären dann kaum auszuschließen.

### III. Trockenladungsfahrt

#### 1. Konjunkturschwäche zeitweilig verdeckt

Auf den Märkten der Trockenladungsfahrt traten im Verlauf des Jahres 1993 die anfangs von anderen Faktoren überlagerten Rezessionstendenzen wieder hervor. Davon wurde in erster Linie die Massengutfahrt betroffen. Ihrer Bedeutung für den Seetransport entsprechend stand die Lage der Stahlindustrie im Vordergrund, die allerdings deutliche regionale Differenzierungen aufwies, so daß der in den Vorjahren scharfe Rückgang der Eisenerztransporte bei etwa 330 Mill. t (–2 vH) zum Stillstand kam.<sup>12</sup> Die Konjunkturschwäche insbesondere in Westeuropa war auch die wesentliche Ursache dafür, daß der Steinkohlentransport über See — er hatte 1992 nach fast ununterbrochener

kräftiger Zunahme mit 370 Mill. t den ersten Platz unter den trockenen Bulkgütern vor dem Eisenerz erreicht — erstmals seit einem konjunkturbedingten leichten Einbruch im Jahre 1983 zurückging.<sup>13</sup> Da der rückläufige Stromabsatz den Brennstoffbedarf der Kraftwerke verminderte, wurde auch der für den tendenziellen Anstieg maßgebende Kesselkohlenhandel nachteilig betroffen.

Die Seetransporte von Getreide und Futtermitteln waren im Wirtschaftsjahr 1992/93 ebenfalls deutlich geringer als im vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum Juli 1991–Juni 1992 (–3 vH). Stark geschrumpft sind vor allem die Importe der VR China (–24 vH) und der GUS-Länder (–13 vH). Bei steigender Ausfuhr Australiens (+12 vH) und Einbrüchen in Kanada,

Argentinien und der EU dürften sich die Transportdistanzen vermindert haben.

Ausschlaggebend für die Divergenzen zwischen der Konjunktorentwicklung — insbesondere in Europa und Japan — einerseits und der überraschend kräftigen zeitweiligen Belebung der Frachtenmärkte andererseits, die es trotz der dämpfenden Einflüsse gab, waren besondere Faktoren, vor allem

- der starke wirtschaftliche Aufschwung in der VR China, der zugleich eine weitere langfristige Gewichtsverschiebung zum Fernen Osten markiert, und
- eine Konzentration der Getreideeinfuhren der GUS-Länder im Wirtschaftsjahr 1992/93 auf die Frühjahrsmonate 1993.

Das seit der Einführung marktwirtschaftlicher Elemente beschleunigte Wirtschaftswachstum in der VR China ging mit einem starken Anstieg der Einfuhren von Rohstoffen für die Stahlindustrie sowie einem boomartigen Anstieg der Importe von Stahl und Stahlerzeugnissen auf etwa 28 Mill. t einher.<sup>14</sup> Auch die Einfuhren von Düngemittelrohstoffen nahmen zu. Die Getreidefahrt wurde bereits zum zweiten Mal seit der Auflösung der Sowjetunion durch die Abhängigkeit der Nachfolgestaaten von Exportkrediten beeinflusst. Der übliche Saisonverlauf, bei dem die nordamerikanischen Verschifungen im Herbst beginnen, veränderte sich so, daß im Frühjahr 1993 überdurchschnittlich viel Schiffsraum nachgefragt wurde und die Märkte unerwartet fest reagierten. Käufe der GUS-Staaten stützten auch die Märkte für den Transport von Bauxit bzw. Alumina.<sup>15</sup>

Mit den regionalen Gewichtsverschiebungen war allerdings vermutlich eine Abnahme der durchschnittlichen Transportdistanzen verbunden, so etwa infolge rückläufiger Kohleimporte der EU unter anderem aus Australien und infolge der Bevorzugung Australiens — anstelle Brasiliens, Südafrikas, Indiens und Chiles — als Erzlieferant Japans. Außerdem importierten fernöstliche Länder relativ mehr Kohle aus Australien und Indonesien als aus Südafrika und den Vereinigten Staaten, deren Ausfuhren stark schrumpften. Die Tonnagebindung hat sich ent-

sprechend verringert, so daß die Schiffe schneller wieder auf den Märkten verfügbar und die expansiven Mengeneffekte teilweise neutralisiert wurden. Günstig für die Reedereien wirkten sich hingegen die zunehmenden Abfertigungsverzögerungen in den Löschhäfen in China und Rußland aus, durch die es zu erheblichen Überliegezeiten und entsprechender Angebotsverknappung kam.<sup>16</sup>

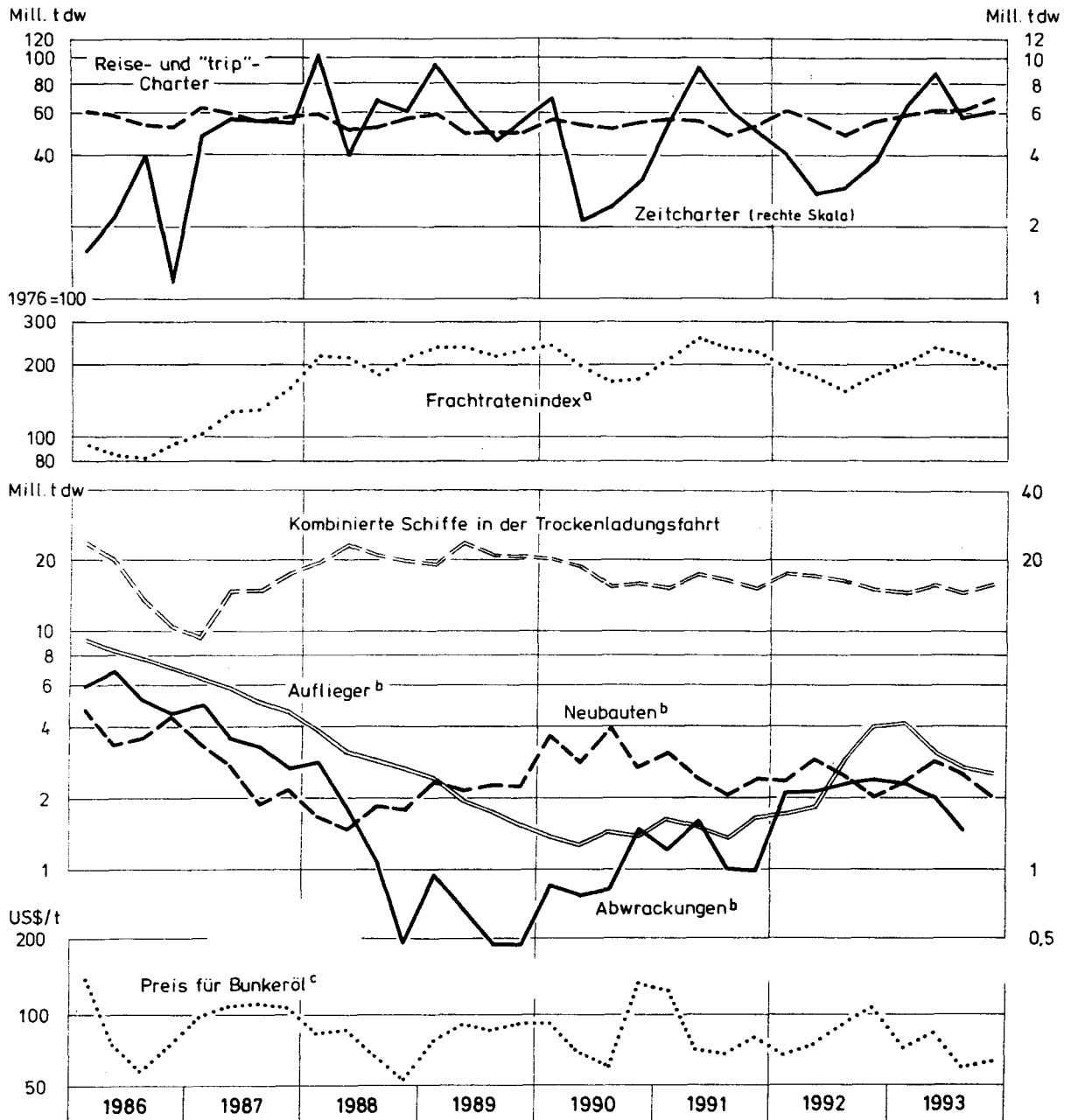
Zu den Ursachen der im ganzen auch 1993 noch immer großen Unterschiede in der Marktsituation der Bulkcarrier unterschiedlicher Größe sind nicht zuletzt einerseits die nur relativ geringe Kapazitätzunahme bei den Panamax-Schiffen und die Stagnation bei den "handy sizes" zu rechnen. Andererseits verstärkte das kräftige Wachstum bei den "cape sizes" und noch größeren Schiffen (+5,5 vH) die Labilität der Großschiffsmärkte und die Ratenausschläge erheblich.

## 2. Tonnagenachfrage und Frachtraten im Frühjahr unerwartet fest

Bis über die Jahresmitte 1993 waren das Abschlußvolumen und die Frachtraten auf den Märkten der Trockenladungsfahrt unerwartet fest. Die sommerliche Abschwächung war wenig ausgeprägt. Als die Herbstbelebung auf sich warten ließ, wurde aber erkennbar, daß die Rezession noch nicht überwunden war. Gegen Ende des Jahres gab es dementsprechend einen deutlichen Rückschlag.

Mit rund 290 Mill. t wurde 1993 um ein Sechstel mehr Tonnage aufgenommen als im Vorjahr (Schaubild 2). An der Expansion waren alle Abschlußarten beteiligt. Dies deutete darauf hin, daß die Zunahme der kurzfristigen Charterverträge (Reisecharter und "trip charter") kaum allein davon herrühren konnte, daß Befrachter und Reeder von der längerfristigen Befrachtung zum Spotgeschäft übergangen, wie es — obwohl aus unterschiedlichen Motiven — häufig in konjunkturellen Schwächephase zu beobachten ist. Reisecharter und "trip charter", die beiden Komponenten des Abschlußvolumens für Einzel- und Rundreisen, nahmen um 5

Schaubild 2 — Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1986–1993 (Mill. t dw)



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

Quelle: Drewry Shipping Consultants [e]; Lloyd's Shipping Economist [g]; ISL [b; c]; Lloyd's Register of Shipping [b]; Lloyd's List [k].

Tabelle 2 — Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1992–1993

	1992		1993	
	1000 t dw	Anteile (vH)	1000 t dw	Anteile (vH)
0–6	7 939	57,3	15 919	58,9
6–12	1 408	10,2	5 948	22,0
12–24	3 709	26,8	3 561	13,2
24 und mehr	788	5,7	1 615	6,0
Insgesamt	13 844	100,0	27 043	100,0

Quelle: Zusammengestellt aus Drewry Shipping Consultants [k].

bzw. 27 vH zu. Das Volumen der "period"-Zeitcharterverträge verdoppelte sich sogar (+96 vH). Mit der kräftigen Ausweitung ging aber eine tendenzielle Verkürzung der vereinbarten Laufzeiten einher: Der Anteil der Zeitcharters mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr, der im Vorjahr noch beträchtlich war, verringerte sich zugunsten der Buchung für kürzere Fristen auf nur noch rund ein Fünftel des Gesamtvolumens (1992: 32 vH; Tabelle 2). Dies mußte als Anzeichen dafür aufgefaßt werden, daß die Befrachter die weiteren Aussichten auf den Seeverkehrsmärkten vorsichtig bewerteten.

Auf den Reisechartermärkten wurden mehr Schiffe für den Getreidetransport befrachtet als im Vorjahr (+4 vH). Die gecharterte Erztonnage

war sogar um 12 vH größer; hier dürften die Charterer kürzere Laufzeiten als noch im Vorjahr bevorzugt haben. Düngemittel und Bauxit wurden ebenfalls kräftig verstärkt auf Reisecharterbasis verschifft. Daß die Reisecharterabschlüsse für Kohletransporte um etwa 6,5 vH geringer waren als 1992, entsprach dagegen dem Rückgang der insgesamt beförderten Menge. Möglicherweise wurden auch anstelle von Reisecharters eher "trip charters" abgeschlossen, die mit Blick auf die Tonnagebindung im wesentlichen vergleichbar sind.

Wie die gestiegene Abschlußstätigkeit überraschte auch der ausgeprägte Anstieg der *Fracht- und Charterraten*, die für Trockenfrachter gezahlt werden mußten. Im Jahresdurchschnitt lag der "trip charter"-Index des "Lloyd's Shipping Economist"<sup>17</sup> um 18 vH über seinem Vorjahresstand (Tabelle 3). Das Rateniveau überschritt aber schon im Mai seinen Höhepunkt. Der Saisonaufschwung blieb weitgehend aus. Der Rückgang in den letzten Monaten des Jahres war vielmehr so ausgeprägt, daß die Raten im Dezember im Durchschnitt aller Größenklassen um fast 10 vH hinter der Höhe zurückblieben, die sie im Dezember 1992 gehabt hatten.

Tabelle 3 — Frachtenindizes in der Linien- und Trampfahrt 1992–1993 (1985=100)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1992												
Gruppe 1 <sup>a</sup>	146	162	159	169	150	150	123	160	115	135	166	198
Gruppe 2 <sup>b</sup>	168	176	166	180	177	187	156	155	165	172	182	189
Gruppe 3 <sup>c</sup>	203	203	171	180	201	181	184	177	177	193	192	205
Gruppe 4 <sup>d</sup>	247	201	204	180	209	184	159	164	156	173	197	209
Gruppe 5 <sup>e</sup>	184	193	136	143	132	123	103	90	87	76	126	130
Insgesamt	214	196	185	176	194	180	155	163	152	166	187	197
1993												
Gruppe 1	171	189	220	184	156	172	216	200	251	236	187	195
Gruppe 2	216	224	232	239	237	248	248	232	238	227	189	162
Gruppe 3	220	196	233	275	234	253	249	245	253	228	202	203
Gruppe 4	204	210	232	235	261	245	207	216	220	215	200	180
Gruppe 5	140	156	156	173	190	191	173	175	174	170	149	137
Insgesamt	194	199	220	233	237	232	207	217	223	213	192	178

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

Quelle: Lloyd's Shipping Economist [f].

Die im Jahr 1992 besonders ins Auge fallenden Besonderheiten bei der Ratenbildung normalisierten sich 1993. Die Ratenstruktur war tendenziell wieder spiegelbildlich zu den Größenklassen gestaffelt. Damals hatte sich die übliche positive Korrelation zwischen Schiffsgröße und Zeitcharter-Tagessatz umgekehrt. Die Raten für die großen Bulkcarrier der "cape sizes" waren teilweise erheblich niedriger als diejenigen für die viel kleineren Panamax-Schiffe; vor allem aber wurden die höchsten Sätze den "handy size"-Schiffen bezahlt. Zwar profitierten die "handy size"-Schiffe auch 1993 mehr als andere Schiffsklassen von der Festigung des Marktes, doch konnten die 1992 sehr schwachen Märkte für Großbulkcarrier zunächst deutlich aufholen. Der erneute Rückgang im Herbst erfaßte alle Größenklassen, wobei die Panamax-Schiffe relativ stark betroffen waren.<sup>18</sup>

Die rückläufige Tendenz der Preise für Bunkeröl schlug sich in diesen Ratenentwicklungen nicht nieder. Da es sich um Entgelte für zeitgecharterte Tonnage handelt, bei der die Treibstoffkosten zu Lasten des Charterers gehen, kann sich eher nur der spezifische Verbrauch der einzelnen Schiffe auf die relative Ratenhöhe auswirken. Über die Entwicklung der Reisechartersätze, die auch die Bunker-, Hafen- und Kanalkosten decken sollen und die daher die Veränderungen dieser Kostenfaktoren reflektie-

ren,<sup>19</sup> geben die Angaben für verschiedene Reiserouten und Ladungen Auskunft (Tabelle 4). Im Einklang mit der Ratentendenz auf den "trip charter"-Märkten stiegen die Frachtraten in allen ausgewählten Relationen an, nachdem sie im Vorjahr teilweise erheblich gefallen waren. Auch hier waren die kleineren Schiffe am meisten begünstigt. In vielen Relationen gingen diese Raten gegen Ende 1993 aber ebenfalls wieder stark zurück. Da die "period"-Abschlüsse vorwiegend über relativ kurze Fristen gingen, war die Höhe der Zeitcharterraten im wesentlichen von den Ereignissen auf den Spotmärkten bestimmt. Im Dezember 1993 lagen die nach kräftigem Anstieg bis zur Jahresmitte wieder stark abgefallenen Raten nur teilweise noch über den Vorjahreswerten.<sup>20</sup>

Das verstärkte Interesse an den größten Trockenfrachtern war den steigenden Eisenerz- und Kohlevershiffungen nach chinesischen Löschhäfen sowie nach Südkorea und Taiwan zuzuschreiben. Die umfangreichen Stahlimporte dieser Länder — insbesondere der VR China — wirkten sich zugunsten der schon 1992 überdurchschnittlich nachgefragten Bulkcarrier der handy- und handymax-Größen — vor allem der mit eigenem Ladegerüst ausgerüsteten Schiffe — bis zu etwa 45 000 t dw aus. Hier nahm nicht nur das Ladungsvolumen zu; die erwähnten Überliegezeiten in den Löschhäfen verlängerten die Reisedauer um mehrere Wochen, und

Tabelle 4 — Reisecharterraten auf ausgewählten Routen 1992 und 1993

	Ladungsart	Partiengröße	Frachtrate		Veränderung 1993/92
			1992	1993	
			t	US\$/t	
US-Golf-Niederlande	Getreide	50–60 000	10,56	12,06	+14,2
US-Golf-Japan	Getreide	52 000	20,25	23,76	+17,3
US-Nordpazifik-Japan	Getreide	52 000	12,09	13,20	+9,2
Argentinien-Europa <sup>a</sup>	Getreide	30–40 000	18,00	19,74	+9,7
Australien-Europa <sup>a</sup>	Kohle	100–150 000	9,10	9,78	+7,5
Brasilien-Japan	Eisenerz	120–160 000	7,82	9,67	+23,7
US Westküste-Japan/Südkorea	Schrott	25–35 000	21,00	24,31	+15,8
Mauritius-Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16 000	14,64 <sup>b</sup>	18,59 <sup>b</sup>	+27,0

<sup>a</sup>Kontinent (Nordwesteuropa, einschließlich UK). — <sup>b</sup>Pfund Sterling.

Quelle: Drewry Shipping Consultants [h].



die Tonnage blieb entsprechend länger gebunden. Dieser Verknappungseffekt schwand allerdings, als die Schiffe nach dem Löschen im Herbst wieder charterfrei wurden. Für diese Größenklasse wirkte sich ferner der Getreidetransport günstig aus; er ließ darüber hinaus Nachfrage und Raten im Frühjahr im Panamax-Sektor noch steigen, obwohl die Transportmengen im ganzen schrumpften. Andererseits war die rasche Abschwächung auf den Trockenfrachtermärkten gegen das Jahresende 1993 zum Teil auf das chinesische Dämpfungsprogramm zurückzuführen.

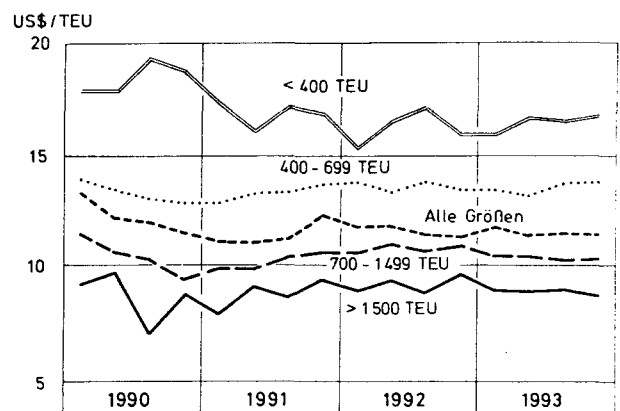
Infolge der relativ stärkeren Transportnachfrage der asiatischen Seehandelsländer lagen die Raten, die vergleichbaren Trockenfrachtschiffen bei vergleichbaren Bedingungen je nach regionaler Lade- und Löschposition gezahlt wurden, sehr weit auseinander. Die Entgelte für Reisen zum Fernen Osten erhöhten sich überdurchschnittlich, während die Reeder für Anschlußbeschäftigung nach dem Löschen im Fernen Osten — beispielsweise für Australien-Rundreisen und vor allem für Reisen nach atlantischen Häfen — beträchtlich niedrigere Sätze akzeptieren mußten.<sup>21</sup> Die gleiche Ursache — das vor allem für Massengutschiffe geringe Angebot von Rückladung — hat das ebenfalls strukturelle Ratengefälle zum Indischen Ozean. Für Verladung ab südafrikanischen Häfen konnten Schiffe, für die es nur die Alternative kostspieliger Ballastrückreisen in die Ladegebiete gab, zu niedrigen Sätzen aufgenommen werden. Neben die traditionellen Kohle- und Maisexporte nach Europa traten vermehrt Verschiffungen nach Ostasien.

### 3. Teils ausgeglichen, teils im Wellental: Märkte der Spezialfahrt

Auf den Märkten der *Containertramptonnage*<sup>22</sup> setzte sich die von der Rezession nur wenig betroffene positive Entwicklung der Nachfrage auch 1993 fort. Das Chartervolumen stieg um etwa ein Sechstel [Mentz, Decker & Co, 1993]. Die zeitweilig sehr intensive Nachfrage nach Schiffen hing vermutlich auch damit zu-

sammen, daß die Charterer — überwiegend "liner operators" — auslaufende Verträge mit längeren Laufzeiten erneuerten. Da diese Charterer meistens Schiffe mit einer relativ genauen Spezifikation für ihre Liniendienste benötigen, sind vorübergehende Engpässe nicht selten. Der noch immer starke Zugang von Neubauten konnte bei nur geringer Zahl von Abwrackverkäufen verhältnismäßig glatt aufgenommen werden, wenn auch nicht alle diese Schiffe sofort eine Charter fanden. Aufgrund der Angebotsausweitung veränderten sich die Charraten nur wenig; zeitweilig gaben sie insbesondere für die kleineren Schiffe auch nach. Sie erholten sich jedoch im Herbst allgemein (Schaubild 3).

Schaubild 3 — Charraten für Containerschiffe 1990–1993



Quelle: Berechnet nach: Mentz, Decker & Co [lfd. Jgg.].

Die Größe der auf den Containertrampmärkten angebotenen Schiffe ist weiter gestiegen.<sup>23</sup> Mehrere Schiffe, die jeweils deutlich mehr als 3 000 TEU laden können, wurden von Linienreedereien rasch und meistens für mehrere Jahre aufgenommen, um die eigenen Flotten zu ergänzen.<sup>24</sup> Diese Charterer müssen die auf den Trampmärkten aufgenommenen Containerschiffe oft im Wettbewerb mit anderen Reedereien in Fahrtgebieten einsetzen, in denen die Schiffsgrößen fortlaufend gesteigert werden. Mit ihrer Neubaupolitik passen sich die Anbieter von Containertramptonnage den sich wandelnden Bedingungen auf den Charrtermärkten

an.<sup>25</sup> Ein beträchtliches Beschäftigungs- und Ertragsrisiko für die Eigentümer kann dabei allerdings nicht übersehen werden.

Im Gegensatz zur Entwicklung auf den Containerschiffsmärkten standen die *Märkte der Kühlschiffahrt*, die einer sehr starken Saisonbewegung unterliegen.<sup>26</sup> Nach der anhaltenden Expansion seit 1985 hatte — ähnlich wie nach 1980 — schon um 1990 eine scharfe Abwärtstendenz eingesetzt. Auch 1993 standen die Raten durchweg unter kräftigem Druck. Sie lagen während der Saisonmonate um etwa 50 vH unter dem hohen Stand der Jahre 1989 und 1990, als sie bei "trip charters" an 2 US\$ je Kubikfuß heranreichten.<sup>27</sup> Ursachen für diesen Preisverfall waren sowohl eine schwache Nachfrage in wichtigen Verladegebieten als auch die anhaltende Ausweitung der Kühltonnage. Außerdem spielt die zunehmende Konkurrenz der Kühlcontainerschiffe der Linienfahrt (zur Zeit etwa ein Drittel der Gesamtkapazität) eine Rolle. Die Höchstwerte während der Frühjahrssaison, die wesentlich durch die Fruchternten auf der südlichen Erdhalbkugel — Chile, Neuseeland, Südafrika — bestimmt wird und 1993 schon frühzeitig auslief, lagen deutlich unter denen der Vorjahre, vor allem weil die EU die Einfuhren von chilenischem Obst beschränkte. Aber auch andere Faktoren wie Rezessionseffekte auf den Verbrauch, hohe Lagerbestände in den Einfuhrländern und Ernteeinbußen durch Wettereinflüsse wirkten sich nachteilig auf die Nachfrage nach Kühlschiffen aus.

Auch außerhalb der Saison drückte das Überangebot an Schiffsraum auf die fast stets niedrigen Raten, zumal die Beschränkung der Einfuhrkontingente der EU für sogenannte Dollarbananen aus den lateinamerikanischen Erzeugerländern ab dem 1. Juli 1993 erste Auswirkungen hatte.<sup>28</sup> Das Schiffsraumangebot ist in

den vergangenen Jahren nicht nur durch Neubauten, sondern auch durch die sehr zahlreichen Kühlschiffe russischer Reedereien (vornehmlich der Hochseefischerei) vergrößert worden, die zur Zeit in ihren eigentlichen Aufgabengebieten keine Beschäftigung finden und den Gefriertransportmarkt belasten. Dazu kommt, daß die großen Fruchthandelsgesellschaften sich wieder mehr auf eigene Tonnage stützen, so daß Marktschwankungen auf den Spotmärkten überdurchschnittlich stark spürbar werden. Im Verlauf des Jahres 1993 zeichneten sich jedoch Stabilisierungstendenzen auf der Angebotsseite ab: Der Zugang neuer Schiffe stagnierte auf der Höhe des Vorjahres, und infolge der verschlechterten Marktlage wurden wieder wesentlich mehr Kühlschiffe zum Abbruch verkauft; die Beförderungskapazität nahm deshalb insgesamt nur noch geringfügig zu [Nordsee-Zeitung, b (Angaben nach Lauritzen Reefer A/S, Kopenhagen)].<sup>29</sup>

Die anhaltende Rezession prägte auch die Märkte der *Automobilcarrier*. Das Ladungsvolumen ging vor allem infolge verminderter japanischer Ausfuhren nach Europa zurück. Ursachen waren konjunkturbedingte Absatzschwächen ebenso wie die bestehenden Selbstbeschränkungsabkommen. Sie wurden zusätzlich von den strukturellen Veränderungen überlagert, die sich aufgrund der Wanderung der Automobilproduktion (transplanting) z.B. von Japan in die USA und nach Großbritannien ergaben: So verringerten sich die Transporte fertiger Fahrzeuge auf langen Seestrecken. Die "sourcing"-Strategien werden künftig voraussichtlich an Gewicht gewinnen und die Wachstumschancen dieser Spezialmärkte in der Überseefahrt beschränken. Die Flotte der Automobilcarrier wurde 1993 durch eine Anzahl von Abwrackverkäufen vermindert.

## IV. Tankschifffahrt

### 1. Nachfragebelebung gleicht Angebotszunahme seit 1988 nicht aus

Die Tankschifffahrt war 1993 weiter von den eher kurzfristigen Einflüssen der Rezession, aber auch von den noch immer anhaltenden Auswirkungen der Strukturkrise abhängig, die seit 1974 mit wechselnder Stärke aufgetreten sind. Die Grundtendenz auf den Märkten war daher im Jahresverlauf ungünstig, wenn auch vor allem hinsichtlich der Schiffsgrößenklassen deutliche Unterschiede bestanden (vgl. dazu Schaubild 4).

Die Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen ist 1993 bei niedrigen Preisen weltweit geringfügig zurückgegangen (-0,3 vH); der internationale Handel mit Erdöl nahm leicht zu [OECD, a, S. 196]. Wie in der Trockenladungsfahrt streuten die Veränderungsraten der Nachfrage zwischen den Verbrauchsländern erheblich. Verbrauch und/oder Einfuhren stiegen vor allem in den Vereinigten Staaten und in den fernöstlichen Ländern, aber auch in anderen Ländern der Dritten Welt. Die amerikanischen Ölimporte beeinflussten die Entwicklung der Tankfahrt seit mehr als zwei Jahrzehnten entscheidend; sie lieferten letztlich die Grundlage für die wiederholten Versuche der OPEC, einseitig Ölpreisstörungen durchzusetzen. 1993 führten die Vereinigten Staaten fast 10 vH mehr Rohöl ein [Petroleum Supply Monthly, 1993]. Dagegen verringerten sich die Importe von Ölprodukten, die schon in den letzten Jahren rasch zurückgegangen waren, abermals, wenngleich nur noch geringfügig (-1 vH; alle Angaben für 10 Monate). In *Japan* stiegen die Öleinfuhren insgesamt nur schwach, wobei jedoch mehr Rohöl, aber weniger Produkte in den Häfen ankamen.<sup>30</sup> Im Juni 1993 kam es dort zu einem saisonunüblichen "rush". Die Importe der *EU-Länder* waren im ersten Halbjahr spürbar höher als im Vorjahr (Januar–Mai: +7,5 vH).

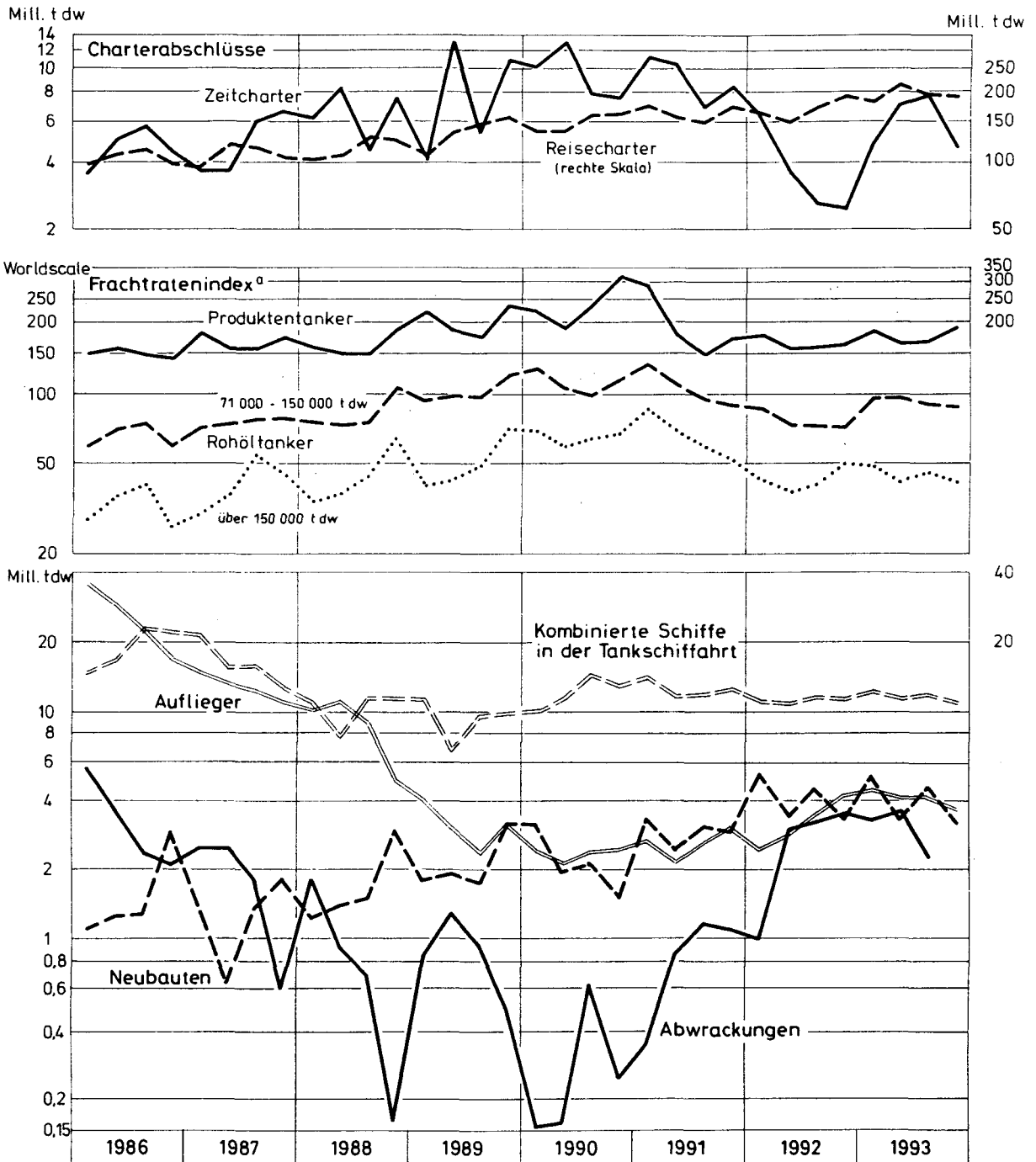
Auch als Nachfrager auf den Mineralölmärkten — und damit für die Tankfahrt — gewinnen die sich industrialisierenden Länder, aber auch andere Entwicklungsländer ständig an Bedeu-

tung. Die Geographie der Erdöltransporte wurde weiter dadurch beeinflusst, daß die Exporte aus dem Irak nach wie vor unterbunden sind. Dies beeinträchtigt vor allem das Verladegebiet "Mittelmeer", da die Rohölleitungen vom nördlichen Irak (Kirkuk, Mossul) nach Ceyhan/Türkei geschlossen sind.

Den Ausschlag für die Tankmarktentwicklung im Jahre 1993 gab erneut das anhaltende Überangebot an Schiffsraum. Dafür war vor allem im Großtankersector der Wiederanstieg der Flottenkapazität durch die zahlreichen Neubauten verantwortlich, zumal sich die abwärts gerichtete Tendenz der Verschrottungen erst in den letzten Monaten 1993 umzukehren begann. Bei den kleineren Schiffen schlugen sich die unterschiedlichen Bestandsveränderungen deutlich in den relativen Frachtraten für Tanker unterschiedlicher Größen nieder. Der von dem Wandel der Ölnachfrage ausgelöste, noch nicht beseitigte und infolge des gesteigerten Neubaus wieder vergrößerte Angebotsüberhang ist offensichtlich wesentlich größer als die geringe Zahl von Aufliegern andeutet.<sup>31</sup> Wartezeiten vor Abschluß einer neuen Charter, große lokal begrenzte Angebotsansammlungen und die Ausbreitung der Effekte des Überhangs bei Großtankern auf andere Teilmärkte waren nicht selten und signalisierten die Minderauslastung der Schiffe. So wurden im Dezember 1993 rund 18 vH der VLCC (6,5 vH der Tankerflotte) als "idle" ermittelt [Drewry Shipping Consultants, g]. Tatsächlich war daher nur wenig mehr Tanktonnage als 1992 beschäftigt.

Die vielfältigen Strukturwandlungen in der Mineralölwirtschaft, die nach 1973 begannen und sich seit 1979 verstärkten, haben nach wie vor bestimmenden Einfluß auf die Tankmärkte, zum Beispiel auf die Größe der nachgefragten Tanker sowie auf die Kapazitätsauslastung. Der seither zu Lasten langfristiger Befrachtungen und konzerneigener Tonnage stark ausgeweitete Anteil des kurzfristigen Geschäfts ist inzwischen ein charakteristisches Merkmal der Märkte in diesem Sektor der Seeschifffahrt, in dem die Transporte bis um das Jahr 1975 zu einem

Schaubild 4 — Indikatoren zur Entwicklung der Tankschiffahrt 1986–1993



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

Quelle: Drewry Shipping Consultants [c]; Lloyd's Ship Manager [lfd. Jgg.]; ISL [b; c]; Lloyd's Register of Shipping [b].

großen Teil auf langfristiger Basis abgewickelt wurden. Ursachen der Veränderungen waren das Vordringen unabhängiger Händler, kleinere gehandelte Rohölpartien und der Rückzug der großen Ölgesellschaften. Diese Tendenzen, die 1993 weiter wirksam blieben, sind eine der Ursachen dafür, daß die Marktchancen der Großtanker nach wie vor schlechter sind als bis in die siebziger Jahre.

## 2. Charterabschlüsse wieder im Zeichen des Spotgeschäfts

Die unter Reisecharter beförderten Rohölmengen sind 1993, gemessen an den bekanntgewordenen Abschlüssen, um reichlich ein Sechstel auf rund 785 Mill. t gestiegen.<sup>32</sup> Die Zunahme war nicht nur auf die expandierenden Einfuhren einiger Länder, sondern auch auf den weiteren Anstieg des Anteils der Spotcharters am gesamten Rohöltransport zurückzuführen. Dieser Anteil hat sich seit der ersten Ölkrise um mindestens das Dreieinhalbfache erhöht, liegt aber wahrscheinlich noch deutlich darüber.<sup>33</sup> Die Folge ist eine zunehmende Häufigkeit und Amplitude von Nachfrage- und Ratenschwankungen auf den Tankmärkten. Unter den Verladegebieten behauptete der Arabische Golf nach

wie vor seine führende Stellung (Tabelle 5). Die umfangreichen Verschiffungen in fernöstliche Empfangsländer konnten einen Anteilsverlust allerdings nicht verhindern. Für die mittelgroßen Tanker (Aframax bis Suezmax) war der weitere schnelle, absolute wie relative Anstieg der Verladungen von Häfen in Westafrika und Nordwesteuropa sowie in Indonesien vorteilhaft, wenn auch VLCC wiederholt in ihre Märkte einbrachen und die Verschiffungen vom Ladegebiet "Mittelmeer" zurückgingen.

Die Befrachter nahmen auch wieder wesentlich mehr Tanktonnage in Zeitcharter. Sie stieg auf über 24 Mill. t dw an (+62 vH; einschließlich "combined carrier"). Zur beschleunigten Zunahme im Frühjahr, besonders aber seit der Jahresmitte (3. Quartal +178 vH gegenüber dem Vorjahr) trug — je nach Marktpartei — der erneute Fall des Ratenniveaus ebenso bei wie die Erwartung, daß diese Tendenz für die kleineren und mittelgroßen Tanker nicht anhalten werde. Die Zeitbefrachtungen lagen aber noch beträchtlich unter dem Stand von 1991, von dem sie 1992 steil abgefallen waren. Um knapp ein Drittel mehr Tanktonnage (6,5 Mill. t dw) ging außerdem für Lager- und Leichterzwecke in Zeitcharter. Hier wurde nach vorübergehendem Rückgang wieder der Umfang des Vorjahres erreicht (12 Mill. t dw). Er blieb

Tabelle 5 — Charterabschlüsse in der Tankfahrt 1992–1993 (Mill. DWCT)

Einzelreisen, Rohöl	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1992												
Verladegebiete insgesamt	66,5	43,4	56,8	49,8	55,5	44,7	61,1	51,5	58,0	74,2	57,4	58,5
Arabischer Golf/Rotes Meer	29,6	17,2	25,6	23,4	26,6	20,6	27,5	22,0	24,5	33,6	26,3	24,5
Karibische See	4,8	4,4	3,2	3,3	3,4	4,3	4,9	4,0	5,0	6,2	5,3	4,9
Mittelmeer	8,7	6,0	7,5	4,9	9,5	6,9	9,8	8,3	9,2	11,4	7,7	8,6
Westafrika	9,8	7,5	8,2	7,8	6,9	5,7	8,3	6,5	8,2	10,2	7,9	8,2
Nordwesteuropa	7,1	4,4	6,0	5,0	4,5	3,2	5,9	6,1	5,6	7,0	5,3	5,7
Mexiko (Ostküste)	3,2	1,7	1,4	2,0	2,2	1,3	2,2	1,9	1,9	2,7	1,5	2,9
1993												
Verladegebiete insgesamt	62,0	55,1	64,2	78,5	66,7	67,5	68,7	59,6	69,7	67,7	66,9	56,1
Arabischer Golf/Rotes Meer	27,3	22,5	26,7	34,2	23,0	29,5	26,2	25,0	29,0	28,2	24,7	24,0
Karibische See	5,7	5,8	6,3	6,4	7,3	4,7	5,2	4,7	5,3	5,5	5,1	4,6
Mittelmeer	7,2	7,5	7,2	10,2	9,3	9,6	10,3	7,2	8,7	8,2	8,6	7,0
Westafrika	8,4	8,4	10,6	9,2	10,2	8,8	11,9	8,8	10,0	8,8	10,5	8,8
Nordwesteuropa	7,8	6,3	7,2	11,1	9,2	8,8	8,7	8,2	10,8	9,3	10,8	6,6
Mexiko (Ostküste)	1,8	1,7	2,2	3,2	3,1	3,1	2,3	2,1	1,9	3,1	2,7	1,1

Quelle: Drewry Shipping Consultants [1].

aber weit unter den außergewöhnlichen Höchstwerten der achtziger Jahre (1985: 27 Mill. t dw). Zudem wurden überwiegend kurzfristige Charterverträge geschlossen. Gelagert wurden sowohl Rohöl als auch Ölprodukte. Kennzeichnend für die Marktlage war, daß sich unter den aus der Fahrt gezogenen Tankern wiederum mehrere sehr große ULCC befanden. Außerdem wurden regelmäßig Verträge für nur wenige Tage abgeschlossen mit der Aufgabe, im US-Golf ankommende Großtanker zu leichtern, die wegen ihres großen Tiefganges die relativ flachen Häfen der Vereinigten Staaten nicht direkt anlaufen konnten.<sup>34</sup>

Der Anstieg der Zeitcharters für Transportzwecke war zwar beachtlich. Ihr langfristiger Bedeutungsverlust ist jedoch unverkennbar: Nach den vorliegenden Daten erreichten sie nur etwa 55 vH des Umfangs von 1973, als der Wandel zum Spotgeschäft noch nicht begonnen hatte. Der Anteil der Zeitbefrachtungen am gesamten Chartervolumen (Einzel- und Konsekutivreisen sowie Zeitcharters, ohne Lager- und Leichtercharters) betrug 1993 nur noch 3 vH (1973 dagegen 15 vH).

### 3. Divergierende Ratentendenzen im Rohöltransport

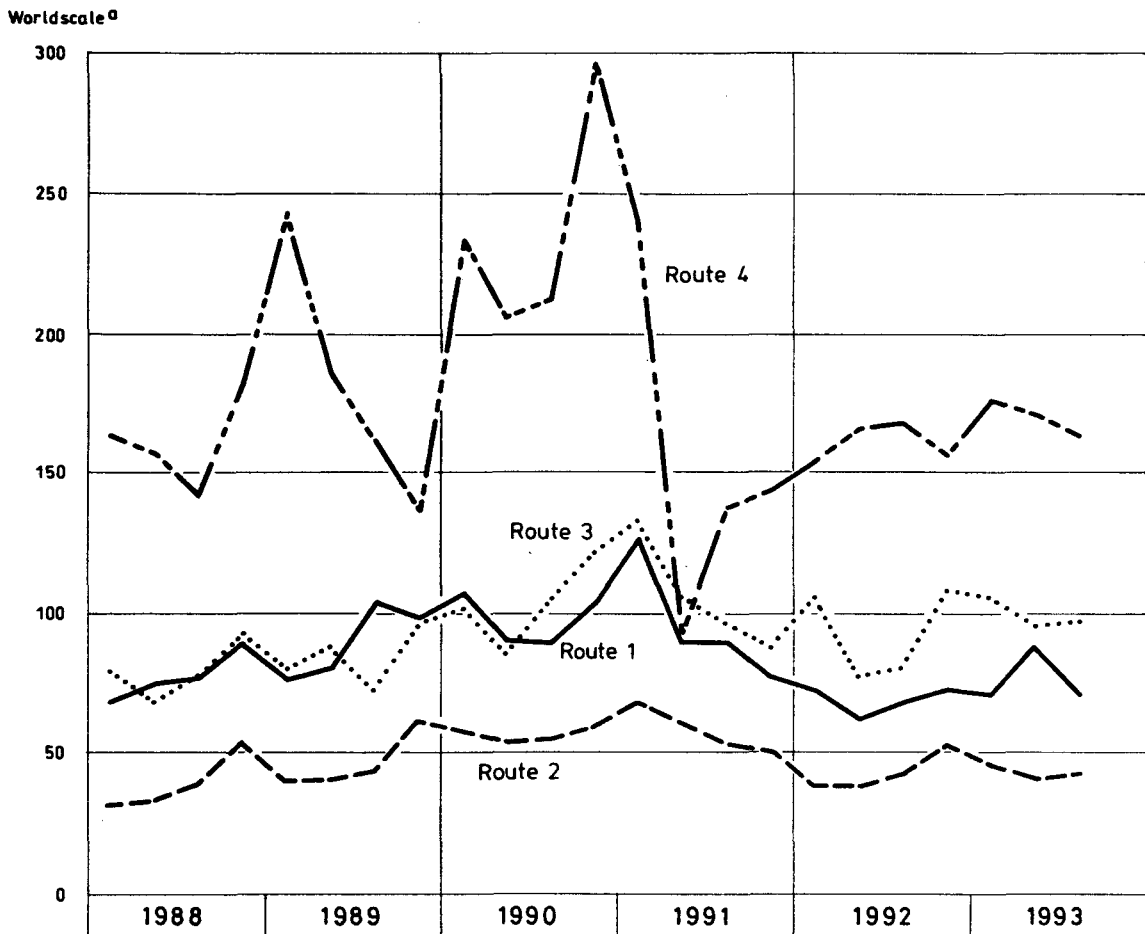
Gemessen an den in laufenden Worldscale-Sätzen (WS) ausgedrückten Spotraten war das Rateniveau der Tankfahrt 1993 höher als im Vorjahr. Der Vorsprung verringerte sich aber im Jahresverlauf, und es gab wieder erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Größenklassen. Die Raten der Rohölfahrt überstiegen das Vorjahresniveau bei den Großtankern im ganzen kaum, lagen allerdings im Frühjahr 1993 deutlich darüber. Im Herbst tendierten die Sätze erneut zum Niedrigstniveau um WS 35, wobei für ULCC von mehr als 300 000 t dw zeitweilig noch unter WS 30 liegende Raten gezahlt wurden. Damit fielen sie wieder in die Nähe des Auflegepunktes. Starke kurzfristige Schwankungen der Sätze für diese Schiffgrößen unter anderem in der "off season" gingen offenbar auf zeitweilige regionale bzw. lokale Knappheit

zurück, z.B. als Folge der verstärkten japanischen Ölkäufe um die Jahresmitte. Die Verschlechterung der Lage der Großtankfahrt wurde auch nicht dadurch ausgeglichen, daß die Bunkerpreise unter den Stand fielen, der für die Festlegung des Dollar-Werts der Worldscale 1993 maßgeblich war, so daß bei konstanter WS-Rate ein geringerer Teil der Erlöse für Bunkerkosten aufzuwenden war. Für eine VLCC-Rundreise Arabischer Golf-Rotterdam dürfte sich diese Ersparnis höchstens zwischen 3 und 5 WS-Punkten bewegt haben. Im Verkehr vom Mittleren Osten nach Südostasien bestand eine annähernd permanente Ratendifferenz zwischen ausreichend instandgehaltenen und minderqualifizierten älteren Tankern, die oft nur noch unter Schwierigkeiten eine Charter finden können.<sup>35</sup>

Für die Reeder erheblich günstiger entwickelten sich die Raten für Schiffe der Größen von 70 000–160 000 t dw (Aframax bis Suezmax). Sie überstiegen das Vorjahresniveau um mehr als ein Fünftel, entsprechend der starken Nachfrage für Verladungen von Westafrika und Nordwesteuropa unter anderem nach den Vereinigten Staaten. Für "handy size"-Tanker wurden im Jahresdurchschnitt ebenfalls noch etwa 12 vH mehr als 1992 gezahlt. In diesen Größenklassen nahm der Tonnagebestand nur mäßig zu, während bei den VLCC das stärker ausgeweitete Angebot auf den Markt drückte. Der Druck war im Herbst allerdings auch auf den vorwiegend von mittelgroßen Schiffen befahrenen längeren Relationen spürbar, weil dort Großtanker in Wettbewerb zu diesen Schiffen traten. Für die kurzen Reisen, z.B. Karibische See-US-Ostküste, waren die Raten im Gegensatz dazu überdurchschnittlich hoch (vgl. dazu Schaubild 5).

Die beim Abschluß von Zeitcharterverträgen gezahlten Chatterraten folgten bei einer einjährigen Laufzeit weitgehend der Tendenz der Reisechartersätze. Sie lagen bis zum Herbst — mit steigender Schiffgröße zunehmend — unter dem Niveau des Vorjahres. Erst danach zeichnete sich ein Anstieg ab. Die Tagessätze für Einjahres-Zeitcharters lagen für VLCC zuletzt bei etwa 16 000 US\$, für Suezmax-Tanker bei

Schaubild 5 — Tankfrachtraten auf ausgewählten Routen 1988–1993



Route 1: Arabischer Golf - Vereinigtes Königreich / Kontinent (via Suez)  
 Route 2: Arabischer Golf - Vereinigtes Königreich / Kontinent (via Kap der Guten Hoffnung)  
 Route 3: Mittelmeer - US-Atlantikküste / Golfküste  
 Route 4: Mittelmeer - Vereinigtes Königreich / Kontinent (Ölprodukte)

<sup>a</sup>Durchschnitt für alle Schiffgrößen in laufenden Worldscale-Punkten.

Quelle: John I. Jacobs PLC [c].

15 000 US\$ und für 30 000-Tonner bei 11 000 US\$ und damit höher als Ende 1992 [Lloyd's Shipping Economist, e]. In einigen Fällen wurden langfristige Bareboat-Charterverträge für Neubauten mit entsprechend höheren Sätzen abgeschlossen.

Die Marktentwicklung der Tankschifffahrt im Jahre 1993 verdeutlichte abermals, daß die Dauerkrise noch nicht überwunden ist. Extreme Fluktuationen der Raten mit Rückschlägen bis auf das Auflegenniveau wiederholen sich seit 1974 insbesondere im Großtankerbereich regel-

mäßig, selbst bei relativ hohem Stand der Transportnachfrage. Hauptproblem ist dabei offenbar mangelnde Anpassung der Kapazitätspolitik der Reedereien an die langfristigen Markterfordernisse.

#### 4. Wenig Auftrieb auf den Märkten der Produktentanker

In der Produktentankfahrt hat sich die Wachstumsrate des Transports in den letzten Jahren

tendenziell abgeschwächt. Dafür dürfte der erneute Ausbau der Raffineriekapazitäten in wichtigen Ölverbrauchsländern wie den Vereinigten Staaten sowie Westeuropa und Japan ursächlich sein. In der ersten Hälfte der achtziger Jahre waren diese stark verringert worden. Der Abbau, der teilweise auf eine Anpassung der Produktionsstruktur der Raffinerien an eine veränderte Nachfrage nach Produkten zurückzuführen war, hatte — ebenso wie an den Raffineriestandorten nicht absetzbare Produktionsüberschüsse — zu einer kräftigen Ausweitung der Produkteneinfuhren (z.B. aus den neuen Raffinerien am Arabischen Golf oder in Südostasien) geführt. Im Jahre 1993 kam es neben üblichen Saisonbewegungen mehrfach zu Nachfrageschüben in der "off season". Ferner waren zeitweilig kontraktive Effekte der amerikanischen und japanischen Importentwicklung zu beobachten. Die Importe aller OECD-Länder lagen im Zeitraum Januar–September 1993 um 3 vH unter dem Vorjahresstand [Drewry Shipping Consultants, f].

Nunmehr stiegen die (Reise-) *Charterabschlüsse* nach einer Phase rascher Expansion (1990–1992) im Jahresvergleich nur noch leicht auf etwa 76 Mill. t (+1 vH); bis über die Jahresmitte hinaus lagen sie unter dem Vorjahresniveau. Das Volumen der Einzelreisen hat sich in diesem Bereich seit etwa 1980 zwar verdoppelt; dieses Geschäft gewann aber bei weitem nicht im gleichen Umfang an Bedeutung, wie in der Rohölfahrt. Schätzungen bewegen sich zwischen etwa einem Viertel und zwei Fünfteln des gesamten Transportvolumens von etwa 330 Mill. t (1992). Während sich die Reisecharterabschlüsse im ganzen kaum veränderten, waren sie regional stark differenziert. Die Anteile der beiden führenden Verladegebiete entwickelten sich gegenläufig: der des Arabischen Golfs stieg weiter, der des Mittelmeeres schrumpfte um rund ein Viertel. Auch Nordeuropa war — anders als die karibischen Länder — nochmals verstärkt an den Verschiffungen auf dem Reisechartermarkt beteiligt.

Trotz der nur geringfügigen Expansion der Nachfrage nach Produktentankern auf den Reisechartermärkten lagen die *Raten* für diese

Schiffe im Jahresdurchschnitt nicht unerheblich über dem Vorjahresniveau. Tanker bis zu 50 000 t dw erhielten im ganzen um etwa 7 vH höhere Sätze als 1992; dabei gab es im Frühsommer außergewöhnliche Haussetendenzen. In einigen ausgewählten Relationen veränderten sich die Raten wie in Tabelle 6 angegeben.

Tabelle 6 — Reisecharterraten in der Produktentankfahrt 1993

	Ladungsmenge	Frachtraten 1993	Anstieg
	t	Jahresdurchschnitt <sup>a</sup>	vH
Karib. See–US Atlantikküste	25–35 000	WS 210	11,7
Mittelmeer–Nordwesteuropa	25–35 000	WS 172	10,1
Intra-Mittelmeer	17–25 000	WS 189	9,6
Arabischer Golf–Ferner Osten	25–35 000	WS 187	13,0
Arabischer Golf–Ferner Osten	30–50 000	WS 148	5,0

<sup>a</sup>WS: Worldscale.

Quelle: Drewry Shipping Consultants [f].

Im Herbst zogen die Raten deutlich stärker als im Vorjahr an. Nach dem Boom von 1990/1991 war die Ausweitung der Produktentankertonnage (1988–1992: +24 vH) eine Ursache für den raschen Fall des Rateniveaus. Zu der nunmehr beobachteten Festigung dürfte beigetragen haben, daß sich der Zuwachs des Flottenbestandes merklich verlangsamt hat.<sup>36</sup>

## 5. Gastankfahrt im Tief

Sehr stark hat die weltwirtschaftliche Rezession die Gastankfahrt erfaßt, die ein besonderer Teilmarkt der Tankschiffahrt ist. Dieser Markt zerfällt in zwei voneinander getrennte Sektoren,

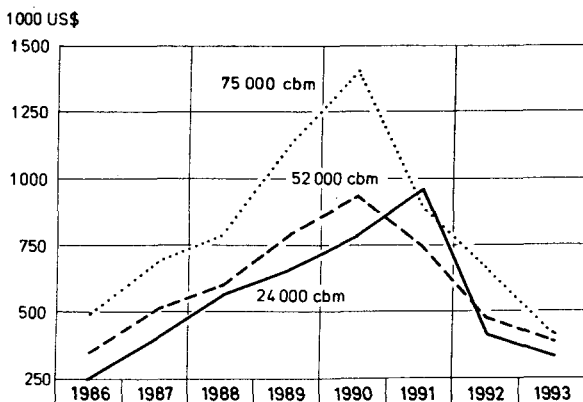
- den Transport von verflüssigtem Naturgas (Methan), das als LNG (liquified natural gas) bekannt ist, und
- in den Transport von LPG (liquified petroleum gas), der eine Vielzahl verschiedener verflüssigter Gase umfaßt.

Hier geht es vornehmlich um den Transport von LPG, für den eine umfangreiche Flotte von



Schiffen unterschiedlichster Größen (Ladefähigkeit bis zu ca. 100 000 cbm) gebaut worden ist. Da mit einer weiteren Zunahme des Transportvolumens — und wohl auch der Reisedistanzen — gerechnet wurde, ist die Flotte dieser aufwendigen Spezialschiffe in den letzten Jahren sehr stark ausgeweitet worden.<sup>37</sup> Gleichzeitig schrumpfte die Nachfrage nach Transportleistungen jedoch unvorhergesehen. Ähnlich wie auf anderen Spezialmärkten entstand ein erheblicher Kapazitätsüberhang, und die Charraten fielen seit 1990 für alle gängigen Schiffsgrößen steil ab (z.B. für Schiffe von 75 000 cbm Ladefähigkeit im Zeitraum 1990–1993 um 70 vH) (Schaubild 6). Auch die vorwiegend für den Transport verflüssigter Gase der chemischen Industrie beispielsweise in Westeuropa eingesetzten, meistens wesentlich kleineren Schiffe (vielfach mit weniger als 5 000 cbm Ladefähigkeit) waren von einem empfindlichen Nachfrage- und Ratenrückgang betroffen.

Schaubild 6 — Zeitcharterraten in der Gastankfahrt 1986–1993



Quelle: Lloyd's Shipping Economist [g].

Erst im Verlauf des Jahres 1993 wurden einige Erholungstendenzen auf den Märkten der LPG-Tankfahrt sichtbar. Ratenerhöhungen beruhten allerdings vermutlich zum Teil darauf, daß die Nachfrage nach geeigneten Schiffen und das jeweils verfügbare Angebot regional auseinanderfielen. So mangelte es zeitweilig an Tonnage für umfangreiche Butadien-Transporte

von Nordwesteuropa und dem Mittelmeer zum US-Golf [Drewry Shipping Consultants, a]. Ebenso wie die zeitweise gesteigerten LPG-Einfuhren Japans, des wichtigsten Importeurs,<sup>38</sup> löste dies entsprechende Positionierungsreisen in die Ladegebiete aus. Der nachfolgende interregionale Ratenausgleich führte vor allem zu einer Festigung der Raten für die größten LPG-Tanker. In der europäischen Gastankfahrt kam es wiederholt zu örtlicher Knappheit und entsprechend begrenztem Ratenanstieg, ohne daß sich jedoch eine Trendwende abzeichnete.

Der steile Ratenfall seit 1990 folgte auf eine etwa zweieinhalb Jahrzehnte andauernde Expansionsphase, in der sich die Märkte der Gastankfahrt zu einem der wichtigsten Spezialgebiete des Seeverkehrs entwickelten.<sup>39</sup> Auf dem Teilmarkt für den Transport von LPG ist eine große Zahl von Tonnageanbietern und Verladern tätig. Die für den LPG-Transport bestimmten Gastanker sind vielseitig verwendbar, z.B. auch für die Beförderung flüssiger Erdölprodukte und einer Vielzahl chemischer Gase und Flüssigkeiten mit stark differierenden ladetechnischen Anforderungen. Wichtige Ladungsarten der LPG-Fahrt sind neben Propan und Butan Propylen, Butadien, ferner Vinylchlorid Monomer (VCM) sowie Ammoniak als Chemikalien. Da LPG-Tanker weniger spezialisiert sind als LNG-Tanker, bestehen zahlreiche Verflechtungen und Wettbewerbsbeziehungen zwischen der eigentlichen LPG-Fahrt, dem Chemikalientransport und dem Transport von Erdölprodukten. Die Ladung wird teils unter Druck, teils in einer Kombination von Druck und Kühlung befördert.

Gegenwärtig werden jährlich etwa 32 Mill. t LPG über See transportiert; davon sind rund zwei Drittel für Energiezwecke bestimmt [Svensk Sjöfarts Tidning, c, S. 45].<sup>40</sup> LPG ist ein Nebenprodukt der Erdölraffinerien. Die Ladungsmengen, die in den sehr zahlreichen Verladehäfen jeweils verfügbar sind, variieren stark. LPG für Energiezwecke wird in großen Mengen auf bestimmten, überdurchschnittlich langen Routen befördert. Einen erheblichen Anteil hat die Fahrt vom Arabischen Golf nach Ja-

pan. Auf diesen Routen werden vornehmlich die großen Schiffe eingesetzt. Außerdem gibt es eine Vielzahl von sehr unterschiedlich langen Strecken mit unterschiedlichsten Ladungspartien und ihnen entsprechenden kleineren Schiffsgrößen. Verloader und Empfänger sind vielfach Werke der chemischen Industrie. Diese Transportströme sind nicht wie bei LNG und LPG für Energiezwecke einseitig gerichtet, sondern unterliegen häufigem Richtungswechsel. Insbesondere im Chemikalientransport werden, z.B. in Europa, zahlreiche kleine Schiffe auf relativ kurzen Seestrecken eingesetzt; jedoch werden regelmäßig auch transatlantische Routen — etwa zwischen dem Golf von Mexiko und Westeuropa — im Austausch der chemischen Industrien bedient.<sup>41</sup> Befördert werden in diesen "trades" häufig je nach Bedarf Überschüsse einzelner Werke. Aufgrund der vorwiegend kurzfristigen und regional fluktuierenden Geschäfte mit wechselnden Ladungsmengen und Verkehrsrichtungen ist der Anteil der Spotcharters nicht unerheblich. Die Frachtraten — sie sind ebenfalls deutlich höher als für andere Tanker — unterliegen deshalb nicht nur konjunkturellen Schwankungen, sondern in stärkerem

Maß als bei den LNG-Schiffen auch dem Einfluß kleinräumiger Knappheits- oder Überschußpositionen.

Am LNG-Transport sind relativ wenige Anbieter und Nachfrager beteiligt. Diese Märkte sind weitgehend geschlossen. Das Transportvolumen wird zur Zeit mit 77 Mrd. cbm Gas angegeben [Seatrade Review, 1992, S. 15]. Die wichtigsten Routen liegen gegenwärtig im Mittelmeer (Algerien/Libyen-Spanien/Italien), Algerien-USA, Borneo-Japan, Alaska-Japan und Nordwest-Australien-Japan (dies ist das zuletzt erschlossene große Fördergebiet). Eine Reihe weiterer Projekte (u.a. Westafrika/Nigeria) sind vorgesehen, aber noch nicht in Angriff genommen. Das verflüssigte Erdgas wird auf diesen großvolumigen Transportwegen in tiefkaltem Zustand ( $-160^{\circ}\text{C}$  bei atmosphärischem Druck) befördert. Die Spezialtanker mit bis zu etwa 130 000 cbm Ladefähigkeit sind dementsprechend sehr aufwendig und werden zumeist auf der Basis langfristiger Verträge eingesetzt. Die Frachtraten in diesen linienartig betriebenen Verkehren richten sich an den Schiffskosten aus. Ein Spotmarkt fehlt, da nur ausnahmsweise Schiffe ad hoc gechartert werden müssen.

## V. Linienschifffahrt

Die Belebung in den Vereinigten Staaten und das anhaltende wirtschaftliche Wachstum in den kleineren fernöstlichen Ländern wirkten sich günstig auf die Linienschifffahrt aus. Dagegen entwickelten sich die Ladungsströme Japans und der EU-Länder schwach oder, wie die der ehemaligen RGW-Länder, sogar rückläufig. Die erzielten Erträge wurden von den Reedereien trotz ihrer seit längerem anhaltenden, unterschiedlich erfolgreichen Bemühungen, die Frachtraten spürbar und nachhaltig anzuheben, vielfach als weiter unbefriedigend bezeichnet, selbst wenn die Kapazitätsauslastung im ganzen zunahm.

Die Umstrukturierung der Linienfahrt, die seit einigen Jahren durch ein Vordringen der Großunternehmen und durch anhaltende Aus-

dehnung der Umladeoperationen geprägt ist, wurde fortgeführt. Dieser Prozeß ist mit der Ausbildung von "load centres" und umfangreichen Feederlinien verbunden. Die Tendenz zu Kooperationen in verschiedener Form (größere Konsortien, Gemeinschaftsdienste von zwei oder mehr Linienreedereien) hielt ebenfalls an.<sup>42</sup> Die entstehenden Linienstrukturen tendieren in Richtung der aus dem Luftverkehr der Vereinigten Staaten bekannten "hub and spoke"-Systeme, allerdings nicht mit der dort häufigen Dominanz jeweils nur eines Anbieters.<sup>43</sup> Derzeit wird — vermutlich unter dem Druck der wachsenden Kapazitäten auf den Hauptlinien und der nur bei hoher Auslastung wirtschaftlichen Großschiffe — zunehmend erwogen, auch die Häfen Süd- und Zentralameri-

kas ähnlich wie die Indiens mit Umladung über einen "hub port" (Panama) zu bedienen.

Das Angebot an Containerstellplätzen wurde erneut ausgeweitet, ein Teil des Zuwachses dabei durch die immer weiter verästelten Feeder-netze absorbiert (vgl. Abschnitt III.3). Auf den Hauptrouten werden Ladefähigkeit und Geschwindigkeit der Schiffe weiter gesteigert; aber auch für die Feederschiffe werden zunehmend höhere Geschwindigkeiten verlangt. Ähnlich wie bis zum Beginn der siebziger Jahre spielen die niedrigen Treibstoffpreise eine wesentliche Rolle für diesen erneuten Tendenz-wandel. Der starke Anstieg der Bunkerkosten nach den Rohölpreissteigerungen von 1973 und 1979 hatte zunächst bewirkt, daß die Schiffsgeschwindigkeiten wieder verringert wurden.<sup>44</sup>

Im Jahr 1993 entwickelten sich die wichtigen Linienfahrtgebiete wie folgt:

In den *einkommenden Verkehren der Verei-nigten Staaten*, die sich insbesondere auf Indu-striegüterimporte aus dem Fernen Osten bzw. Südostasien sowie aus Europa stützen, stieg das Ladungsaufkommen infolge der konjunkturbe-dingt wieder zunehmenden Nachfrage nach Auslandsgütern.<sup>45</sup>

Dagegen wurden die *von den USA ausgehen-den Transporte in den nordpazifischen und nordatlantischen* Liniendiensten weiter durch die relativ ungünstige Konjunkturlage in Japan und Europa beeinträchtigt. Insbesondere in der westwärts gerichteten *Transpazifik-Liniensfahrt* wurde auf allgemeine Instabilität und Ungewiß-heit infolge stagnierenden Ladungsangebots, in-tensiven Wettbewerbs und Ratendrucks hinge-wiesen; es kam zu einem weiteren Ratenstabilisierungsversuch des Westbound Transpacific Stabilization Agreement.<sup>46</sup>

Die in den Vorjahren kräftige Expansion des Verkehrs zwischen *Europa und Südamerika (Ostküste)* verlangsamte sich; dazu trug die erneute wirtschaftliche Schwäche z.B. in Brasi-lien, aber auch anderen Ländern bei. Im *West-küsten-Verkehr* hat, unter anderem als Folge des anhaltenden Aufschwungs in Chile, die von Europa ausgehende Richtung das Übergewicht über die — traditionell dominierende — ein-kommende Richtung erlangt. Da sich der Wett-

bewerb unter dem anhaltenden Zustrom neuer Anbieter seit der Liberalisierung der Linien-märkte in diesen Ländern erheblich verschärfte, hatten die Raten auch auf den Routen zwischen den Vereinigten Staaten und Südamerika noch fallende Tendenz.

Starke Konkurrenz herrschte bei unausge-glichener Ladungsbilanz auch im Verkehr *Fer-ner Osten–Südamerika (Westküste)*; die Frachtraten sanken unter anderem als Folge des Ein-tritts eines weiteren potenten Anbieters in den Markt (Anfang 1993).

Zwischen *Europa und Zentralamerika, West-indien und dem Spanish Main* stand in beiden Verkehrsrichtungen ein befriedigendes La-dungsaufkommen zur Verfügung; von und nach Mexiko hielt die günstige Entwicklung an; die Dienste nach den westindischen Inseln litten je-doch teilweise unter der Rezession.

Zunehmender Wettbewerbsdruck infolge ei-ner überproportionalen Kapazitätserweiterung, unter anderem durch neue Anbieter, bei gestie-genem Ladungsumfang wurde im Fahrtgebiet *Nordamerika–Karibische Inseln* registriert.

Anhaltende Schwierigkeiten gab es in der Fahrt zwischen *Europa und Australien*. Das La-dungsaufkommen litt insbesondere unter dem Einbruch des Wollexports, der einen hohen An-teil am nordgehenden Verkehr hat; der ladungs-stärkere südgehende Verkehr belebte sich dage-gen. Die Frachtraten verharren auf niedrigem Niveau, zumal die Direktdienste in zunehmen-dem Wettbewerb mit Umladeverkehren via Sin-gapur stehen.

Im Verkehr mit dem *tropischen Afrika* war das Aufkommen zwischen Kontinent- und Mit-telmeerhäfen und Westafrika rückläufig; diese Fahrt wird zusätzlich durch die ladungslenken-den Maßnahmen der afrikanischen Staaten be-lastet, durch die der Gesamtmarkt aufgesplittert wird. In Ostafrika hat sich ein labiles Gleichge-wicht eingestellt.

Die *Südafrika-Fahrt* hat sich von den ungün-stigen Einflüssen der politischen Entwicklun-gen in den vergangenen Jahren trotz eines Wie-deranstiegs der Verschiffungen noch nicht durchgreifend erholt. Schwaches Ladungsauf-kommen und verschärfter Wettbewerb wurden

besonders im Mittelmeer- und im Asien-Verkehr festgestellt, während die Nordeuropa-Fahrt etwas bessere Ergebnisse lieferte.

Im Fahrtgebiet *Vereinigte Staaten-Süd- und Ostafrika* festigten sich die im Vorjahr stark gefallen Raten, nachdem ein Anfang 1992 aufgetretener neuer Anbieter wieder aus dem Markt ausgeschieden ist.

Dagegen verursachte der Eintritt eines neuen Liniendienstes in den Verkehr *Ferner Osten-Südafrika* trotz einer in westwärtiger Richtung relativ guten Auslastung der Schiffe verstärkten Ratendruck.

Die *Südpazifik-Verkehre der Vereinigten Staaten* zogen unter dem Einfluß der steigenden amerikanischen Importe an; insbesondere der Transport von Kühlladung dürfte vom Rückzug eines Spezialanbieters der Kühlfahrt profitiert haben.

Die Linienverkehre zwischen *Nordeuropa und dem östlichen Mittelmeer* verzeichneten eine kräftige Zunahme des Ladungsaufkommens, da der Landtransport durch Jugoslawien immer mehr behindert wurde; in türkischen Zielhäfen kam es zu erheblichen Abfertigungsschwierigkeiten.

Die *Länder Ost- und Südostasiens* hatten auch für die Linienschifffahrt eine besondere Bedeutung. Im Verkehr zwischen Europa und Japan wurde aber rezessionsbedingt nur eine schwächere Zunahme als im Vorjahr erzielt. Das Ungleichgewicht zwischen westwärtigem und ostwärtigem Verkehr hielt an, da das Aufkommen an Exportladung in den neuen asiatischen Industrieländern weiter expandierte; dabei dürfte eine zeitweilige Substitution teurerer durch billigere (wenn auch qualitativ geringwertige) Konsumgüter in Europa die Exporteure begünstigt haben. Japanische Exporte waren demgegenüber durch die starke Yen-Aufwertung benachteiligt. Während ostgehend nur bescheidene Ratenerhöhungen durchgesetzt werden konnten, war die weiter verfolgte Politik, das Angebot zu stabilisieren und die Frachtra-

ten anzuheben (rate restoration), in der Gegenrichtung erfolgreicher; eine Anhebung zur Jahresmitte wurde von den Verladern akzeptiert. Der Boom in der *VR China* ließ das Ladungsaufkommen nach den Häfen in diesem Fahrtgebiet erheblich ansteigen; hier wird inzwischen die Containerisierung auch von chinesischer Seite vorangetrieben. Zunehmendes Interesse für den Überseeverkehr findet Thailand, und eine tendenzielle Ausweitung ist ferner im Verkehr mit Vietnam zu erkennen. Der Verkehr innerhalb Asiens nahm 1993 anhaltend zu; die günstige Tendenz wurde durch zahlreiche Neubaufträge für die entsprechenden Liniendienste unterstrichen.

Einen Anhaltspunkt für die Entwicklung des Transportaufkommens in der weltweiten Linienschifffahrt bietet der Verkehr in den zwanzig größten Containerhäfen der Welt, auf die 1992 gut die Hälfte des Containerumschlags aller Häfen entfiel [Containerisation International, c]. Im Jahre 1993 wurden dort 57,5 Mill. TEU umgeschlagen, knapp 8 vH mehr als ein Jahr zuvor.<sup>47</sup> Gleichwohl schwächte sich die Expansion des Aufkommens in diesen Häfen spürbar ab; im Zeitraum 1988-1992 war die durchschnittliche Zunahme mit 9,5 vH nicht unbedeutend höher gewesen. An erster Stelle stand in beiden Jahren Hongkong (1993: über 9 Mill. TEU), dicht gefolgt von Singapur. In Rotterdam, dem bedeutendsten europäischen Hafen, ging die Zahl der Container leicht auf 4,0 Mill. TEU zurück, so daß Kaohsiung (Taiwan) auf den dritten Platz vorrückte. Hamburg, dessen Containerverkehr um 9 vH auf knapp 2,5 Mill. TEU zunahm, konnte seinen Rangplatz 7 behaupten; Bremen und Bremerhaven standen mit insgesamt gut 1,4 Mill. TEU (+8 vH) unverändert an 18. Stelle. In Hamburg entfielen etwa 70 vH der Verkehrszunahme auf die Fahrtgebiete Ostasien und — als Folge, des sehr umfangreichen Feederverkehrs — Skandinavien [Via Hafen Hamburg, 1994].<sup>48</sup>

## VI. Schifffahrtspolitik

In schifffahrtspolitischer Perspektive war das Jahr 1993 vor allem geprägt von

- dem Fortgang der GATT- bzw. GATS-Verhandlungen,
- der Behandlung der Sicherheit im Seeverkehr,
- anhaltenden Diskussionen in der EU über Wettbewerbsprobleme,
- der fortschreitenden Ratifikation der Seerechtskonvention der Vereinten Nationen.

### 1. Seeverkehr weiter außerhalb des GATT

Die seit 1986 andauernden Verhandlungen zur Reform des General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) und zu seiner Ergänzung durch ein Abkommen über "trade in services" (GATS) wurden im Dezember 1993 beendet. Die Seetransportleistungen wurden abweichend von der ursprünglichen Absicht nicht in das Abkommen einbezogen. Vielmehr soll eine Arbeitsgruppe die aufgeworfenen Fragen weiter behandeln und 1996 berichten [Lloyd's List, e; DVZ, a; ITZ, 1993]. Das Ergebnis ist derzeit ungewiß. Hintergrund der dilatorischen Behandlung sind Interessengegensätze vor allem zwischen den Vereinigten Staaten und der EU. Die letztere setzte sich dafür ein, die Seeschifffahrt nicht dem GATS zu unterwerfen, während die Vereinigten Staaten der Urheber dieser Forderung gewesen waren.

Die EU-Kommission und die der EU angehörenden Länder befürchten, daß die Einbeziehung des Seeverkehrs in das GATS protektionistische Strömungen in diesem großen, traditionell weitgehend liberal geregelten Sektor der Weltwirtschaft verstärken und international sanktionieren könnte.<sup>49</sup> Bisher wird Schiffen unter ausländischer Flagge allgemein der Inländerstatus eingeräumt. Ausnahme ist die traditionell der eigenen Flagge vorbehaltene nationale

Küstenschifffahrt (Kabotage).<sup>50</sup> Die Vermutung, daß diese sehr günstigen Bedingungen verschlechtert werden könnten, wird damit begründet, daß unter den Bestimmungen des GATT einerseits Vorbehalte zugunsten protektionistischer Eingriffe einzelner Länder möglich sind, andererseits der Seeverkehr zum Gegenstand von Tauschverhandlungen um Rechte in anderen Sektoren gemacht werden könnte. In beiden Fällen könnten Abweichungen von den bisher für die Seeschifffahrt geltenden Grundsätzen nicht ausgeschlossen werden. Befürchtungen beziehen sich vor allem auf die Tank- und Massengutschifffahrt, die in der Vergangenheit bereits einer dem Linienkodex der Vereinten Nationen entsprechenden UN-Konvention mit Spielraum für staatliche Regulierung und protektionistische Vorbehalte unterworfen werden sollten.<sup>51</sup> Die Vereinigten Staaten hingegen scheinen daran interessiert gewesen zu sein, für ihre in verschiedener Hinsicht protektionistische Schifffahrtspolitik Deckung durch eine internationale Vereinbarung zu erhalten.

Im Hinblick auf die traditionell deutlich über die üblichen handelspolitischen Gepflogenheiten hinausgehenden Rechte dritter Staaten im Seeverkehr und auch auf die in jüngster Zeit eingetretenen grundsätzlichen Wandlungen in der Seeschifffahrtspolitik der UNCTAD erscheinen Zweifel an dem wirtschaftlichen Sinn einer Unterwerfung unter das GATT-System durchaus angebracht. Die UNCTAD hat sich weitgehend von ihrer bisherigen maritimen Politik abgekehrt, die stark auf staatliche Lenkung und Schutz der nationalen Flaggen (vor allem der Entwicklungsländer) durch Ladungsreservierung und ähnliche Maßnahmen ausgerichtet war; deren Höhepunkt war der Linienkodex von 1974/1983 gewesen [United Nations, a]. Statt dessen wird nunmehr auch den Entwicklungsländern eine an marktwirtschaftlichen Grundsätzen orientierte Politik empfohlen [Faust, 1994; UNCTAD, c; d, Chapter V].

## 2. Schwerpunkt "Sicherheit im Seeverkehr"

Die Sicherheit im Seeverkehr, die als Folge einer Reihe schwerer Seeunfälle in den letzten Jahren zunehmende Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit gefunden hat, wurde 1993 von zahlreichen Instanzen behandelt. In der staatlichen bzw. zwischen/überstaatlichen Politik verstärkte sich dabei die Tendenz zu verschärften und eher unilateral verfügbaren Auflagen und Vorschriften. Die International Maritime Organisation (IMO), die für die Seeschifffahrt zuständige Organisation der Vereinten Nationen, erzielte bei der Festlegung und Verabschiedung multilateral vereinbarter, international geltender Regeln für den Sicherheitsbereich Fortschritte.<sup>52</sup> Die EU folgte dem Beispiel der Vereinigten Staaten. Diese stellten nach dem Unfall des Tankers "Exxon Valdez" einseitig eine Reihe scharfer Vorschriften für das Befahren US-amerikanischer Gewässer auf, die deutlich über die IMO-Regeln hinausgehen und im "Oil Pollution Act 1990" (OPA '90) mündeten. Die EU-Kommission legte zunächst ein umfangreiches Arbeitsdokument unter dem Titel "A Common Policy for Safe Seas" vor [Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 1993]. Darin spricht sie sich für eigene Vorschriften aus, die durch Organe der EU bzw. der Mitgliedsländer durchgesetzt werden und vermutlich ebenfalls über die IMO-Regeln hinausgehen sollen. Von einzelnen europäischen Ländern sind auch Zwangswege für Tanker vorgeschlagen worden, um Kollisionen, Strandungen und ähnliche Seeunfälle zu verhindern oder die Gefährdung der Küsten durch Unfälle zu vermindern [Svensk Sjöfarts Tidning, b].

Solche unilateralen Schritte splittieren die einheitlichen Rahmenbedingungen des Seeverkehrs, die in internationalen Konventionen niedergelegt worden sind, in Vorschriften einzelner Länder oder Ländergruppen auf. Die Interessen von Hafen- bzw. Küstenstaaten treten in den Vordergrund, während das traditionelle Seerecht die entsprechenden Kompetenzen dem "Flaggenstaat" — dem Staat, unter dessen Flagge ein Seeschiff fährt — einräumt. Hintergrund

der abweichenden Tendenzen ist die steigende Anzahl von Flaggenstaaten, unter denen sich zahlreiche Länder befinden, die aus technischen Gründen nicht in der Lage sind, die Einhaltung der international festgelegten Vorschriften zu überwachen und zu sichern, selbst wenn sie diese ratifiziert haben. Ebenso hat sich die Zahl von Schiffsregistern und Klassifikationsgesellschaften stark erhöht [Shell International Marine Limited, 1992, S. 9 ff.]. Die Erzielung von Einnahmen für die betreffenden Staaten ist dabei oft der Hauptzweck. Vor diesem Hintergrund sind vor allem die mit dem Mineralöltransport über See verbundenen Gefährdungspotentiale eine Hauptursache für das gesteigerte Streben der Küstenstaaten, Rechte der Flaggenstaaten an sich zu ziehen. Ein Beispiel dafür sind die dem System der europäischen Hafenstaatkontrolle angeschlossenen 14 Länder, die 1982 das "Memorandum of Understanding on Port State Control" unterzeichneten und seither die ihre Häfen anlaufenden Schiffe, gleich welcher Nationalität, auf Einhaltung der bestehenden — internationalen — Vorschriften kontrollieren und bei Beanstandungen bis zum Festhalten des Schiffes gehen.<sup>53</sup>

Grundsätzlich muß die Hafenstaatkontrolle als ein notwendiges Instrument angesehen werden, solange eine wirkungsvolle Alternative nicht besteht. Die Tendenz einzelner Staaten, internationale Kompetenzen an sich zu ziehen, und die damit einhergehende Auflösung einheitlicher Regeln bringen es mit sich, daß die Schiffe entweder den unterschiedlichen Vorschriften unterschiedlicher Staaten gerecht werden müssen oder aber der bisher einheitliche Verkehrsmarkt (der Tankschifffahrt) aufgespalten wird — beides mit der Folge steigender Kosten.<sup>54</sup>

Die bisher vorgebrachten Forderungen, Lösungsansätze und ergriffenen Maßnahmen lassen erkennen, daß die Ziele überwiegend auf administrativen Wegen erreicht werden sollen. Dies birgt die Gefahr, daß eher *nach* dem Eintritt eines Unfalls, der Umweltschäden zur Folge hat, gehandelt wird. Kontrollen, die auf eine *Vermeidung* solcher Ereignisse gerichtet sind, können nur dann wirksam sein, wenn und so

weit von ihnen eine abschreckende Wirkung ausgeht. Vermutlich kann selbst die "unlimited liability" in den Vereinigten Staaten ökonomisch unwirksam gemacht werden, wenn der Reeder geeignete Maßnahmen trifft, um die haftende Vermögensmasse zu begrenzen. Deshalb erscheint es zweckmäßig, administrative Maßnahmen für den Betrieb von Schiffen durch ökonomische Rahmenbedingungen, die auf die Vermeidung von Unfällen zielen und kostenwirksam sind, zu ergänzen oder auch zu ersetzen. Staatliche Aufgabe bleibt es aber, Umweltstandards festzulegen und — anstelle nicht vorhandener Marktparteien — Umweltschäden zu definieren und zu bewerten. Gegenüber der traditionellen Regelung von Schadensereignissen, bei denen es im wesentlichen um Vermögens- und Personenschäden direkt Geschädigter geht, stellt dies einen neuen Aspekt dar. Darüber hinaus wäre es auch angebracht, Klassifikationszwang und obligatorische Haftpflichtversicherung für Seeschiffe einzuführen.

Diesen Vorstellungen entsprechen Schritte, die von Organisationen der Privatwirtschaft unternommen werden, um die Sicherheitsstandards für den Schiffsbetrieb zu verbessern und deren Einhaltung zu gewährleisten. Hier sind vor allem die Klassifikationsgesellschaften, die Kaskoversicherer, die Ladungsversicherer, die P&I-Clubs sowie die Reedereien und ihre Verbände selbst zu nennen. Dies sind im wesentlichen die traditionellen Beteiligten, deren Ziel es ist, einerseits einheitliche Standards zu sichern und andererseits die Problematik der "substandard"-Schiffe mit vorwiegend wirtschaftlichen Mitteln zu behandeln. Die von Versicherern und P&I-Clubs ergriffenen Maßnahmen, die auf eine Individualisierung von Risiko und Prämie hinauslaufen, scheinen durchaus Schritte auf dem richtigen Wege zu sein.<sup>55</sup> Eine Rolle spielen auch die Bemühungen, die Qualität des Seeverkehrs dadurch zu steigern, daß *Qualitätssicherungssysteme* eingesetzt werden.<sup>56</sup> Die tatsächliche Bedeutung solcher Qualitätsmaßstäbe — mit denen eine industriell bereits übliche Praxis übernommen wird — läßt sich derzeit noch nicht beurteilen. Eine bessere Ausbildung der Besatzungen dürfte aber im

Hinblick auf den auf 70–80 vH bezifferten Anteil menschlichen Versagens an allen Unfallursachen<sup>57</sup> dringlich sein. Die Formulierung und Sicherung von Standards für die Qualität der Besatzungen und des Reederei-Managements tritt als Aufgabe zunehmend in den Vordergrund.<sup>58</sup>

Die Zunahme der Zahl von Klassifikationsgesellschaften (derzeit 49), die Verquickung ihrer eigentlichen Aufgaben mit staatlichem Einnahmeninteresse in vielen Ländern (auch bei der Einrichtung von Schiffsregistern) und der dadurch hervorgerufene Wettbewerb zwischen den Gesellschaften sind ein besonders gravierendes Problem bei der Bekämpfung der Ursachen von Seeunfällen. So ist es möglich, Register und/oder Klasse zu wechseln, um beispielsweise Auflagen zu entgehen oder "weichere" Bedingungen auch hinsichtlich der üblichen Besichtigungen der Schiffe durch die Klassifikationsgesellschaften zu erlangen. Daher wurde wiederholt ein Datenaustausch über die Schadensgeschichte eines Schiffes, Auflagen der Klassifikationsgesellschaften und ähnliche sicherheitsrelevante Sachverhalte vorgeschlagen, um ein Unterlaufen durch Wechsel von Register, Flagge, Klasse, Versicherer usw. zu verhindern [Lloyd's List, b]. Hier wird offensichtlich ein Grenzgebiet zur Wettbewerbspolitik betreten. Um die Qualität der technischen Überprüfung der Schiffe zu heben, haben einige der traditionellen Klassifikationsgesellschaften inzwischen einen eigenen Verband (International Association of Classification Societies) gebildet. Sie haben außerdem Mitte 1993 ein "enhanced survey programme" für die Besichtigung der Schiffe in Kraft gesetzt.

Die mangelhafte Besetzung und Instandhaltung von Seeschiffen muß in Verbindung mit den Ertragsproblemen vieler Reedereien vor allem der Tankfahrt gesehen werden, die sich als Folge der langen und noch immer nicht überwundenen Krise auf den Seeverkehrsmärkten nach 1973 ergeben haben.<sup>59</sup> Deshalb setzt ein Gelingen der eingeleiteten Maßnahmen auch voraus, daß diese Ertragsschwäche überwunden wird. Dazu werden vielfach eine qualitätsbezogene Frachtratendifferenzierung sowie

eine stärkere Berücksichtigung der Qualität des Schiffes bei Abschluß eines Chartervertrages gefordert [z.B. Ugland, 1993]. Ferner werden kostenwirksame Maßnahmen vorgeschlagen, die z.B. eine Mehrbelastung neuer Tanker durch Hafengebühren auch für die umfangreichen nicht nutzbaren Räume (void spaces) in Doppelboden und Doppelwänden verhindern sollen. Zu einer Ratendifferenzierung ist es bisher nur ausnahmsweise gekommen; sie setzt eine durchgreifende Veränderung des Tankermarktes voraus, bei der sich das Angebot zunehmend verknappt und das Ratenniveau kräftig steigt. Die Hafengebühren sind in einigen Häfen gestaffelt worden. Auf lange Sicht — wenn der Wettbewerb in der Tankfahrt von neuen Schiffen bestimmt wird — dürfte sich allerdings wieder eine einheitliche Gebühr ergeben, die sich an den zu deckenden Hafenkosten ausrichtet.

### 3. Zur völkerrechtlichen Absicherung

Für eine völkerrechtliche Absicherung des Instruments der Hafen- bzw. Küstenstaatskontrolle von Schiffen unter fremden Flaggen hat das internationale Seerecht Bedeutung.<sup>60</sup> Im Jahre 1994 wird bei der Ratifikation der schon 1982 verabschiedeten neuen Seerechtskonvention der Vereinten Nationen [United Nations, b] voraussichtlich die Mindestzahl von 60 Staaten erreicht werden; sie könnte dann 1995 in Kraft treten. Die Konvention bekräftigt im wesentlichen die traditionellen Verkehrsrechte der Seeschifffahrt, z.B. das Recht der freien Durchfahrt

durch Küstengewässer eines anderen Staates, und auch die traditionellen (Vor-) Rechte des Flaggenstaates gegenüber dritten Staaten.<sup>61</sup> Die wichtigsten die Seeschifffahrt berührenden Neuerungen liegen auf dem Gebiet des Umweltschutzes. Grundsätzlich hat der Flaggenstaat auch hier die Maßnahmen zu ergreifen, die nötig sind, um die Einhaltung internationaler Regeln und Standards zu sichern. Doch werden daneben auch verschiedene Eingriffsrechte für Hafen- und Küstenstaaten festgelegt.<sup>62</sup>

Die Seerechtskonvention läßt Eingriffe zu, wenn entweder (Art. 218) der Verdacht besteht, daß ein freiwillig in einem Hafen oder Offshore-Terminal befindliches Schiff auf der Hoher See oder in den Gewässern eines anderen Landes internationale Regeln und Standards verletzt hat, oder (Art. 220) wenn ein Schiff innerhalb der Gewässer des Küstenstaates gegen internationale oder auch nationale Regeln und Standards verstoßen hat. Rechte werden auch hinsichtlich der Besichtigung von Schiffen bei einer Fahrt durch die Küstengewässer eines Staates, bei der das Recht der friedlichen Durchfahrt (innocent passage) gilt, gegebenenfalls bei der Einleitung von Verfahren und zum Festhalten eines Schiffes festgelegt. Damit wird den Veränderungen in der Weltschifffahrt Rechnung getragen, die als eine Ursache der Tendenzen zum Unilateralismus erkannt wurden. Die Rechte der Küsten- bzw. Hafenstaaten werden aber, soweit es um die Anwendung nationaler Vorschriften geht, stets an die Bestimmungen der international akzeptierten Seerechtskonvention gebunden.

## VII. Prognose

### 1. Ausblick auf das Jahr 1994

Der erneute Ratenverfall, mit dem das Jahr 1994 auf den Seeverkehrsmärkten begann, hat wiederum die Großschiffe — und dabei namentlich die Großtanker — besonders stark betroffen. Die Frachtraten sind aber auch für

Schiffe anderer Größen unter kräftigen Druck geraten. Im weiteren Verlauf des Jahres dürfte sich die Weltkonjunktur bei regionalen Unterschieden insgesamt leicht beleben [Gern et al., b]. Dabei werden wieder die Vereinigten Staaten und die asiatischen Länder führen; in Europa wird ein leichter Anstieg, in Japan zumin-



dest ein Ende des abwärts gerichteten Trends erwartet. Eine deutlichere Expansion ist für den Welthandel prognostiziert worden, der — gemessen an seinem statistischen Volumen — etwa doppelt so rasch wie 1993 steigen soll (+5,4 vH); die Ein- und Ausfuhr der Nicht-OECD-Länder sollen sich sogar jeweils auf annähernd 8 vH gegenüber 1993 beschleunigen [OECD, a, S. 9, S. 193]. Die konjunkturelle Belebung wird insbesondere dem Außenhandel mit Industriegütern kräftige Impulse geben, während die Effekte für die Rohstoffbezüge wohl eher bei den in geringerem Umfang gehandelten Gütern (minor bulk goods) spürbar werden. Die Frage, wie sich die Schiffahrtsmärkte weiterentwickeln, muß differenziert beantwortet werden; erneut wird der Zusammenhang zwischen Konjunktur und Außenhandel einerseits sowie der Linienschiffahrt andererseits am engsten sein, während vor allem die Massengutfahrt durch noch anhaltende Schwäche einzelner Wirtschaftssektoren und durch regionale Besonderheiten, die schon das Vorjahr prägten, beeinträchtigt wird.

#### a. Massengutfahrt im Konjunkturschatten

In der *Trockenladungsfahrt* werden die Märkte der Bulkcarrier 1994 voraussichtlich noch unter dem Einfluß der Stahlflaute in Europa und Japan stehen. Während die europäischen Eisenerzeinfuhren allenfalls wieder leicht zunehmen könnten, dürften sie in Japan bei weiter fallender Stahlerzeugung geringer sein (-4 vH). Aus der VR China werden bis in die zweite Jahreshälfte kaum Nachfrageimpulse kommen, die mit denen des 1. Halbjahres 1993 vergleichbar sind.<sup>63</sup> Dementsprechend wird das Transportvolumen bei Eisenerz und Kokskohle insgesamt vermutlich stagnieren.<sup>64</sup> Die europäischen Kesselkohleimporte werden wahrscheinlich nochmals leicht schrumpfen, diejenigen der ostasiatischen Länder aber um bis zu 10 vH ansteigen, so daß dieser Sektor des Kohletransports sich von der Stagnation im Vorjahr erholen wird.<sup>65</sup> Allerdings werden sich die Bezüge wohl wieder auf Australien und Indonesien

konzentrieren; die Seestrecken werden daher relativ kurz sein. Das Aufkommen an Bauxit und Alumina wird voraussichtlich wieder durch größere Einfuhren der GUS-Länder gestützt. Der Getreidehandel wird nach den vorliegenden Prognosen erneut um 6–7 vH zurückgehen [USDA, a; b]. Dafür sind wie schon im Vorjahr fallende Einfuhren in die VR China — die zugleich ihre Maisexporte um 5 vH steigern dürfte — und die GUS-Länder ausschlaggebend. Die Exporte von Ölsaaten werden voraussichtlich stagnieren, und der Reishandel — vorwiegend intra-asiatische Transporte — kann durch japanische Importe um 1–2 Mill. t gesteigert werden. Infolge einer erneuten Abnahme der Ernteergebnisse in einigen zuckererzeugenden Ländern [Drewry Shipping Consultants, c.] — u.a. in Indien — könnte dieser Teilmarkt, der vor allem für kleine Bulkcarrier und Zwischendecker interessant ist, durch vermehrte interregionale Transporte belebt werden.<sup>66</sup>

Den insgesamt mäßigen Aussichten für eine Nachfrageexpansion steht eine Zunahme der Massengutflotte um etwa 2 vH gegenüber. Überdurchschnittlich dürfte der Zugang bei den "cape size"-Schiffen sein (+3 vH), während Panamax- und "handy size"-Bulktonnage um jeweils etwa 1,5 vH ausgeweitet werden wird. Am Jahresbeginn aufliegende Schiffe könnten das verfügbare Angebot — selbst bei entsprechenden Anreizen durch steigende Frachtraten — zusätzlich nur wenig vergrößern. Erhebliche — positive wie negative — Spielräume könnten zwar geschaffen werden, wenn die Kombinierten Schiffe in einem anderen Verhältnis Öl und Trockenladung transportieren würden ("cape size"-Schiffe: ±11 vH); damit dürfte jedoch kaum zu rechnen sein. Somit steht der vermutlich am schnellsten wachsende Teil der Bulkflotte den überwiegend negativen Erwartungen für den Eisenerz- und Kokskohlesektor gegenüber.

Aufgrund der erwarteten Marktentwicklung sind in den meisten Größenklassen der Bulkfrachter wesentliche Impulse für die Frachtraten nicht vorauszusehen. Zumindest bis zum Ende des Getreidewirtschaftsjahres im Sommer 1994 spricht wenig für eine deutliche Erholung der in

den ersten Wochen des Jahres gefallenen Sätze für "cape size"-Schiffe, aber auch für Panamax-Schiffe. Bei den kleineren Trockenfrachtern, die eine Vielzahl von Routen mit jeweils geringerem Ladungsaufkommen, gleichwohl aber mit im ganzen bedeutender Transportmenge und -leistung bedienen, dürften die Raten bei den erwarteten expansiven Nachfrageeffekten fester tendieren. Der Flottenbestand stagniert, und die Märkte sind überdies durch kleine Ladungspartien und spezifische Hafenbedingungen relativ gut vor einem Zustrom größerer Schiffe geschützt. Eine nachhaltige Belegung des Zeitchartersektors, insbesondere der "period"-Verträge mit längeren Laufzeiten, ist noch wenig wahrscheinlich; bei den derzeit erzielbaren Raten dürften die Reeder eine abwartende Haltung einnehmen.

Der *Containertrampmarkt* bietet bei erneut zunehmendem Angebot neuer Schiffe und geringer Verschrottung der zumeist noch relativ jungen Schiffe Voraussetzungen für eine fortgesetzte Ratenstabilität, jedoch kaum mehr. Der Teilmarkt, auf dem die kleinsten Fahrzeuge bis zu etwa 250 TEU eingesetzt sind, könnte allerdings von einer konjunkturellen Belegung auch der innereuropäischen Seetransporte begünstigt werden. Schiffe dieser Größenklasse können nicht nur Container, sondern auch andere Ladungsgüter befördern, so daß ein Wettbewerb zwischen beiden Kategorien besteht. Schwächetendenzen können sich hingegen bei den Schiffen von etwa 1 600–2 000 TEU ergeben. Die auch auf den Containertrampmärkten in US\$ fixierten Raten könnten von erneuten Veränderungen des Wechselkurses zwischen Dollar und D-Mark mehr als auf anderen Teilmärkten beeinflusst werden. Da das Angebot zu einem sehr erheblichen Teil aus dem D-Mark-Bereich stammt, muß ein relativ großer Teil der Kosten in dieser Währung gedeckt werden.

Auf dem *Kühlschiffmarkt* ist die Saison abermals nur gedämpft; die Nachfrage wird auch im weiteren Jahresverlauf durch politische Unsicherheiten wie die Eingriffe der EU und deren noch ungewisse Reaktion auf GATT-Beschlüsse beeinträchtigt.<sup>67</sup> Infolge des Überangebots und Preisdrucks auf den Märkten der

Dollarbananen außerhalb der EU bemühen sich die Produzenten inzwischen, neue Absatzgebiete insbesondere in Osteuropa und den GUS-Staaten zu erschließen. Ob bzw. wann ihre Versuche Erfolg haben werden, ist angesichts der Zahlungsprobleme dieser Länder noch nicht absehbar. Das Rateniveau wird vorerst niedrig bleiben; dafür sind die bereits im Jahr 1993 abgeschlossenen Charterverträge Markierungspunkte [Lloyd's List, g]. Die Zahl der Auflieger dürfte zunehmen. Es sind aber Aussichten für eine erfolgreiche Überwindung der Schwächeperiode vorhanden: Der Auftragsbestand für Neubauten ist geschrumpft,<sup>68</sup> und es kann damit mit gerechnet werden, daß deutlich mehr ältere Schiffe verschrottet werden. Mehr als ein Viertel der Kühlflotte ist bereits über 20 Jahre alt.

#### **b. Schwache Zunahme der Mineralölnachfrage bestimmt Tankmärkte**

Für das Jahr 1994 ist eine Zunahme der Nachfrage nach Mineralöl um etwa 1,3 vH gegenüber 1993 geschätzt worden, die sich gleichmäßig auf die beiden Halbjahre verteilt. Der Handel der OECD-Länder soll — vermutlich unter dem Einfluß expandierender Einfuhren der Vereinigten Staaten — etwas stärker und nach gedrücktem Beginn beschleunigt zunehmen (+15 vH). Weit höher wird die Einfuhrzunahme der "Nicht-OECD-Länder" veranschlagt (+14 vH); dies sind überwiegend Länder des Pacific Rim. Bei allenfalls geringfügig anziehenden Rohölpreisen könnte das Transportvolumen demnach um etwa 50–60 Mill. t über den Stand von 1993 hinausgehen. Der Anteil der OPEC-Länder an den Ölexporten dürfte sich etwas verringern [OECD, a, S. 196].

Das Angebot an Tanktonnage wird sich 1994 voraussichtlich erstmals seit 1988 wieder vermindern; die Abnahme wird voraussichtlich bei 2–3 vH liegen, bei anhaltend hohem Stand der Abwrackverkäufe auch noch etwas darüber hinausgehen. Ein ins Gewicht fallender Wechsel der Kombinierten Schiffe zwischen den Teilmärkten ist wenig wahrscheinlich. Eine (geringe) Flottenausweitung kommt nur im Bereich

der "handy size"-Tanker in Betracht. Der stärkste Rückgang — im ungünstigsten Fall eine Stagnation — wird für die Suezmax-Größenklasse vorausgesagt. Eine verstärkte Außerdienststellung dürfte sich auf die VLCC- und ULCC-Tonnage konzentrieren.<sup>69</sup> Insgesamt ist das zur Zeit am Markt befindliche Angebot um die Aufliegertonnage vermindert; mit einer nennenswerten Reaktivierung solcher Schiffe wird nicht gerechnet. Vermutlich werden aufgelegte Schiffe eher zum Abwracken gehen.

Am Jahresbeginn 1994 standen die Tankmärkte bei anhaltendem Überhang vor allem an VLCC wieder unter sehr starkem Ratendruck. Lediglich in der Relation Karibische See–US Ostküste hat extrem kaltes Winterwetter in den Vereinigten Staaten einen rapiden und steilen Anstieg der Sätze für die dort verkehrenden Tanker bewirkt.<sup>70</sup> Die Raten für Suezmax- und Aframax-Schiffe sind auf anderen Routen ähnlich gefallen wie für VLCC.<sup>71</sup> Für diese sind die weiteren Aussichten trotz des erwarteten Anstiegs der Ölverschiffungen und des Rückganges der Flotte weiter ungünstig; der u.a. an wiederkehrenden großen Ansammlungen charterfreier Schiffe im Arabischen Golf erkennbare Überhang wird voraussichtlich erst zögernd abgebaut.<sup>72</sup> Wie schon in den Vorjahren werden die Beschäftigungsmöglichkeiten und die Raten für die Suezmax- und Aframax-Größen grundsätzlich besser sein. Den Aframax-Schiffen kommt ihre größere Einsatzflexibilität zugute. Die Chancen des größeren Typs für eine Ratensteigerung werden allerdings wie schon 1993 durch das Eindringen der VLCC in ihre Märkte beeinträchtigt. Diese Arbitrage dürfte anhalten, solange das Ungleichgewicht auf den Großschiffsmärkten anhält.<sup>73</sup> Um den Bedarf an Qualitätstonnage für Reisen nach den Vereinigten Staaten zu decken, könnten die Befrachter verstärkt geeignete neue Tanker in Zeitcharter nehmen [Deutsche Shell AG, 1992, S. 9].

Auf den Märkten der *Produktentanker* ist bei etwas steigendem Angebot<sup>74</sup> eine leichte Festigung der Nachfrage wahrscheinlich. Sie wird voraussichtlich wieder vornehmlich aus dem Fernen Osten kommen und unter anderem durch erhöhte Lieferungen vom Arabischen

Golf gedeckt werden können. Dort dürften die im Golfkrieg beschädigten Raffinerien in Kuwait sowie im Iran (Abadan, Arak) ihre Lieferungen wieder aufnehmen; zugleich werden die iranischen Einfuhren aufhören. Eine erwartete Aufnahme von Produktenexporten aus Südafrika [Seatrade Week Newsfront, a] dürfte 1994 noch keine Bedeutung erlangen. Die Märkte werden sich voraussichtlich auch für die größeren *Gastanker* festigen. Einerseits wird mit einem spürbaren Anstieg der LPG-Einfuhren gerechnet; andererseits hat sich der Auftragsbestand stark verringert, so daß — zumal wenn mehr alte Schiffe abgewrackt werden — die Kapazitäten im Jahre 1994 nur noch wenig ausgeweitet werden dürften.<sup>75</sup>

Auf lange Sicht zeichnen sich auf den Öl- bzw. Tankmärkten relativ stetige Mengensteigerungen von etwa 1 Mill. Barrels/Tag [John I. Jacobs PLC, b, S. 12], eine weitere differenzierte Nachfrageexpansion mit Schwerpunkt in den Ländern des Pacific Rim und anderen Entwicklungsländern, ein wieder steigender Anteil der OPEC-Länder, vor allem im Mittleren Osten, an den weltweiten Rohölexporten und ein gegen Ende des Jahrzehnts erhöhter Bedarf an Ölprodukteneinfuhren der fernöstlichen Länder ab. Gleichzeitig werden aber in verschiedenen Verbrauchsländern die Raffineriekapazitäten erweitert.

### c. Neue Impulse für die Linienfahrt

Das Ladungsaufkommen in der Linienfahrt wird im Zeichen des überdurchschnittlich kräftigen Anstiegs des Handels mit Industriegütern stehen. Die schon 1993 beobachteten Aufwärtstrends in den Importverkehren der Vereinigten Staaten und im Verkehr zwischen Europa und Ostasien werden sich fortsetzen.<sup>76</sup> Das hohe Expansionstempo im Europa–Asien-Verkehr wird vermutlich etwas nachlassen. Im Verkehr mit Japan sind vorerst wohl nur in der von dort ausgehenden Richtung zögernd zusätzliche Impulse zu erwarten. Die zahlreichen Linienverkehre von und nach Europa dürften durch den erwarteten Anstieg des Außenhandels der EU-Länder belebt werden. Sowohl Exporte (u.a.

nach den USA und Entwicklungsländern) als auch Importe aus Nicht-EU-Ländern tragen — allerdings in regional unterschiedlichem Maß — dazu bei. Entsprechende Wirkungen gehen von der weiteren Zunahme des Außenhandels in den Vereinigten Staaten und den südostasiatischen Ländern aus. Im Südafrika-Verkehr wird nach der Aufhebung der Handelssanktionen nunmehr eine Wende erwartet.

Die für den Containertransport verfügbaren Kapazitäten werden 1994 weiter wachsen (gegenwärtiger Auftragsbestand: etwa 0,6 Mill. TEU entsprechend 16 vH der vorhandenen Kapazitäten).<sup>77</sup> Während die Auslastung der Schiffe im ganzen zumindest gehalten werden kann, dürfte sie in einigen Relationen, in denen sich das Ladungsaufkommen besonders belebt, auch zunehmen. Die fortlaufende Anpassung der Angebotsstrukturen, beispielsweise durch Zusammenlegung oder Straffung von Diensten bei Verringerung der Schiffszahl, trägt dazu bei. Gleichwohl wird der Wettbewerb anhalten; er kann sich vor allem in den Fahrtgebieten, in denen staatliche Marktzugangsbeschränkungen aufgehoben worden sind, noch verstärken.<sup>78</sup>

Daher bleibt der Spielraum für Ratenerhöhungen, die von den Reedereien nach wie vor angestrebt werden, weiter begrenzt. Bei zunehmender Auslastung der Schiffe dürften aber die aufgrund von "capacity management"-Abkommen festgelegten "set aside"-Quoten tendenziell verringert werden; diese Quoten werden meistens in dreimonatigen Abständen überprüft und an das Ladungsaufkommen angepaßt.<sup>79</sup> Dennoch wird sich anhaltender Wettbewerbsdruck auch auf andere Fahrtgebiete übertragen, soweit diese auch von den Hauptlinien mit Umladung über deren Knotenpunkte zu niedrigen (Grenzkosten-)Raten bedient werden können.

Die seit einiger Zeit in Gang gekommene Diskussion über eine erneute Größensteigerung auf den "trunk routes" der Linienfahrt bis auf 6 000 TEU<sup>80</sup> läßt erkennen, daß damit die Abhängigkeit der Reedereien von einer ständigen hohen Auslastung der Schiffe nochmals erheblich zunehmen würde; anderenfalls könnten die Vorteile der Kostendegression (die ohnehin in diesem Größenbereich nicht mehr so groß sind)

leicht verloren gehen. Die Erfahrungen mit den VLCC hat die Anfälligkeit immer größerer Schiffe gegen Nachfrageschwankungen nachhaltig unterstrichen. Die Reedereien werden deshalb zu bedenken haben, inwieweit eine nochmalige Größensteigerung eher im Interesse der Werften liegen würde. Als zweifelhaft muß auch die These, daß eine enge Verbindung zwischen Werften und Reedereien für die Linienschifffahrt vorteilhaft sei, im Hinblick auf dieses Interesse der Werften angesehen werden. Für die Containerhäfen würden sich vor allem aus der Anpassung der Suprastruktur, z.B. der Brücken an die größere Schiffsbreite, steigende Kosten ergeben.

Die Steigerung des Containerisierungsgrades der Linienfahrt wird allmählich an Grenzen stoßen. In einer Reihe von Relationen wird noch Raum für Reedereien bleiben, die als "Nischen-carrier" vorwiegend oder zu einem erheblichen Teil konventionelle Ladung befördern. Auf längere Sicht könnten sich für diese Anbieter Probleme weniger aus dem Wettbewerb der Containerlinien als daraus ergeben, daß es an geeigneter Tonnage mangeln wird.<sup>81</sup>

## 2. Eine langfristige Perspektive: weltwirtschaftliche Schwerpunktverschiebungen

Der starke Einfluß, den die VR China und andere Länder Ost- und Südasiens 1993 auf die Seeverkehrsmärkte hatten, lenkt den Blick auf die langfristigen Folgen ihres Wirtschaftswachstums. Diese sind Teil — und Ergebnis — des bereits mehrere Jahrzehnte andauernden Wandels der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung, bei dem das traditionelle Austauschmuster "Erzeugnisse der industrialisierten Länder gegen Rohstoffe und landwirtschaftliche Produkte aus überseeischen Ländern" zunehmend durch einen beiderseitigen Industriegüterhandel ersetzt wird.<sup>82</sup> Wesentliche Anstöße erhielt dieser Wandel, in die immer mehr auch Länder in den Frühstadien der Industrialisierung einbezogen werden, in neuerer Zeit durch Veränderungen in den industriellen Produktionsprozes-

sen wie das "transplanting" oder "outsourcing", die auch den intra-industriellen Handel ansteigen lassen. Als Träger des Austausches wird vor allem die *Linienschifffahrt* davon begünstigt. Die Jahre 1992 und 1993 haben verdeutlicht, daß die zunehmende Verflechtung der Industriewirtschaften den Liniendiensten auch in konjunkturellen Schwächephase eine stabilere Ladungsgrundlage als der Massengutfahrt verschafft. Auch der Massengutfahrt gibt der Aufstieg der neuen Industrieländer jedoch starke neue Impulse. Während der Rohstofftransport in die alten Industrieländer stagniert oder auch schrumpft, nimmt er dort zu, wo sich — wie in Ostasien — neue Industriekerne bilden, denen eine eigene Rohstoffbasis fehlt. Zur Entwicklung neuer Transportrouten (und Exportländer) haben die steigenden Eisenerz- und Kohletransporte zunächst nach Japan, das seine früher beherrschende Position im Seeverkehr inzwischen allerdings teilweise verloren hat, später auch nach Südkorea und Taiwan sowie neuerdings nach der VR China wesentlich beigetragen (Tabelle 7).

Tabelle 7 — Anteile Japans und anderer fernöstlicher Importländer am Verkehr mit ausgewählten Massengütern 1971–1992 (vH)<sup>a</sup>

	1971	1975	1980	1985	1990	1992
Eisenerz						
Japan	46,0	45,1	42,5	38,8	36,1	34,2
Ferner Osten <sup>b</sup>	.	.	.	8,2	14,3	20,7
Steinkohle						
Japan	49,3	49,3	36,7	34,6	31,4	30,0
Ferner Osten <sup>b</sup>	.	.	.	15,1	17,7	19,0
Getreide						
Japan	26,1	15,8	14,4	15,7	16,5	15,4
Ferner Osten <sup>b</sup>	.	8,3	15,5	12,3	19,9	19,8
Mineralöl						
Japan	17,9	18,0	15,5	19,4	15,9	15,9
Ferner Osten <sup>b</sup>	.	.	.	.	19,5	22,0

<sup>a</sup>Bezogen auf die jeweils weltweit transportierte Gesamtmenge.  
<sup>b</sup>Ohne Japan.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys [c].

Im Zuge dieses Prozesses sind bereits zahlreiche Länder zu Ausgangspunkten neuer Rohstofftransporte geworden. Australien, Venezuela, Brasilien und Südafrika haben den Export

von Eisenerz gesteigert oder neu aufgenommen. Ebenso wurden Steinkohlenausfuhren aus Nordamerika und Südafrika ausgeweitet oder begonnen; das geographisch besonders günstig zu Ostasien gelegene Indonesien ist in wenigen Jahren ein bedeutender Anbieter auf dem Weltkohlenmarkt geworden. Brasilien wurde zum größten Eisenerzexporteur, führt aber andererseits Kokskohle aus den Vereinigten Staaten für seine eigene Stahlindustrie ein. Für die Massengutfahrt ergaben sich somit zahlreiche neue Verkehrsströme, die durch die steigenden Einfuhren der alten Industrieländer an Kohle zur Energiegewinnung auch auf den traditionellen Seeverkehrswegen ergänzt wurden. Im Seetransport von Mineralöl ließ die Bildung neuer Verbrauchszentren im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung bereits neue Transportströme entstehen; Länder in Ostasien und am Pazifik, aber auch beispielsweise in Südamerika werden künftig mehr Öl importieren. Für die Seeschifffahrt kann daraus auch eine Zunahme der durchschnittlichen Transportweiten resultieren. Die VR China wird die Schwerpunktverlagerungen nach Asien auf längere Sicht schon angesichts ihrer Größe nachhaltig verstärken. Sie wird dabei vermutlich zu einem bedeutenden (Netto-) Importeur von Mineralöl, Eisenerz und wohl auch von Kokskohle.<sup>83</sup>

Für die Seefrachtenmärkte bedeuten die güterstrukturellen und regionalen Verschiebungen vor allem, daß

- das Ungleichgewicht zwischen der im fernöstlich-südostasiatischen Raum gelöschten Ladung und den dort für neue Beladung verfügbaren Massengütern, die für atlantische Zielhäfen bestimmt sind, voraussichtlich noch größer werden wird,
- infolgedessen auch das bei Marktgleichgewicht sehr deutliche Ratengefälle zwischen (trip-) Charterabschlüssen von Atlantik-Häfen nach ost-südostasiatischen bzw. süd-pazifischen Häfen und solchen von dort nach atlantischen Häfen, das sich unter dem Einfluß der steigenden Rohstoffeinfuhren Japans entwickelte, weiter zunehmen dürfte.

Das pazifisch-atlantische Frachtratengefälle könnte sich noch weiter vergrößern, wenn eine mittel- bis langfristig nicht auszuschließende Abnahme der Getreideeinfuhren in die Nachfolgestaaten der GUS die Nachfrage nach Tonnage für atlantische Rundreisen (d.h. mit relativ kurzer Ballastrückreise) zurückgehen läßt. In gleichem Sinne wirkt grundsätzlich auch ein auf längere Sicht zu erwartender Rückgang der Rohstoffeinfuhren in die (west-) europäischen Länder, wengleich steigende Kohleinfuhren zur Energiegewinnung — insbesondere falls die Atomenergie an Bedeutung verlieren sollte — einen gewissen Ausgleich bieten können.

Zur Zeit haben die sich industrialisierenden Länder Asiens im wesentlichen erst die von Japan bei einigen Rohstoffen hinterlassenen Lücken geschlossen. Der Anteil dieses Raumes beträgt gegenwärtig bei Eisenerzeinfuhren 55 vH, bei Kohleimporten 50 vH und bei der Einfuhr

von Getreide 35 vH [Fearnleys, c]. Auf längere Sicht wird er sich mit großer Wahrscheinlichkeit zu dem zentralen Gebiet des Weltseeverkehrs entwickeln; ein großer Teil des Ladungsaufkommens wird innerhalb dieser Großregion zu befördern sein. Übersehen werden darf dabei nicht, daß sich die Achsen des Industriegüter-austausches und somit die Grundlagen der Linienschiffahrt gleichzeitig immer mehr verstärken. Eine Liberalisierung der japanischen Einfuhr kann dabei zusätzliche Anstöße geben. Der mit dem Aufstieg Japans begonnene Weg wird sich somit fortsetzen. Aus dem ehemaligen "ostasiatischen Randkern" wird dabei immer mehr das größte weltwirtschaftliche Gravitationszentrum werden, dessen künftige Dynamik den Seeverkehr zunehmend bestimmen wird.

## Fußnoten

- 1 Die Veränderungsdaten des *Außenhandelsvolumens* betragen 1993 für OECD-Importe 0,3 (Exporte 1,0) vH, für die Importe der Nicht-OECD-Länder 7,3 (Exporte 7,8) vH. Ein erheblicher Teil der Zunahme in den asiatischen Ländern entfiel auf den intraregionalen Handel [OECD, a, S. 9]. Im *Außenhandel mit Industriewaren* nahmen die asiatischen NICs und Entwicklungsländer ebenfalls einen hervorragenden Platz ein: Importvolumen "less developed countries" (LDCs) +8,9 vH, Asian "newly industrializing countries" (NICs) +11,2 vH; Exportvolumen LDCs +10,2 vH, Asian NICs +10,6 vH; für die Vereinigten Staaten lauteten die entsprechenden Werte +11,3 bzw. +4,4 vH, für Japan +4,6 bzw. +0,2 vH [OECD, a, S. 193]. Vgl. außerdem Gern et al. [a].
- 2 Ältere Schiffe haben einen relativ hohen spezifischen Brennstoffverbrauch; sie benötigen teilweise anstelle von Schweröl das teurere Dieselöl. Zudem ist der Anteil der fixen Kosten bei solchen Schiffen durchweg niedriger als bei Neubauten, so daß der Antrieb einen vergleichsweise hohen Anteil an den Gesamtkosten hat.
- 3 Ein P&I-Club ist ein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit von Reedern. Sein Zweck ist die Abdeckung von Risiken insbesondere im Haftpflichtbereich, die von den Versicherungsunternehmen nicht übernommen werden. Die in einem Jahr anfallenden Schäden werden durch vorab gezahlte Beiträge (advance calls) und eine abschließende Umlage von den Mitgliedern des Clubs gedeckt [Farthing, 1987, S. 49 f.].
- 4 Für Secondhandschiffe wurden im September 1993 folgende Preise erzielt: VLCC (Baujahr 1975) 9,0 Mill. US\$ (1992: 11 Mill. US\$, 1990: 29,3 Mill. US\$); Bulkcarrier (70 000 t dw; 5 Jahre alt) 21,0 (1992: 20,0) Mill. US\$, Containerschiff (1 600 TEU; 5 Jahre alt) 21,0 (22,0) Mill. US\$ [Lloyd's Shipping Economist, d].
- 5 Die Preise für Neubauten der meisten Typen und Größenklassen begannen bereits 1992 wieder zu fallen. Im September 1993 lagen sie beispielsweise für VLCC bei 75 Mill. US\$ (Vorjahr: 85 Mill.), für "double-hull"-VLCC bei 90 Mill. US\$, für Bulkcarrier (70 000 t dw) bei 29 Mill. US\$ (unverändert) und für Containerschiffe (2 500 TEU) bei 47 (55) Mill. US\$ [Lloyd's Shipping Economist, d].
- 6 Tanker, Bulkcarrier und Kombinierte Schiffe mit 10 000 t dw und mehr; andere Schiffe ab 1 000 BRT [Fearnleys, b].
- 7 Nach den neuen Vorschriften der IMO (Regel 13F) müssen alle Öltanker über 5 000 t dw eine Doppelhülle haben oder nach einem anderen, von der IMO als gleichwertig anerkannten Konstruktionsprinzip gebaut sein [Menzel, 1992, S. 450; Kehr wieder, c, S. 7].
- 8 Unterstellt man, daß die gegenwärtig vorhandene Tankerflotte die gleiche Produktivität wie 1973 erreichte, könnte sie eine Gesamtleistung von 13,250 Mrd. tsm erbringen bzw. eine Gesamtmenge von 2,1 Mrd. t befördern. Die Kapazitätsreserve belief sich auf nicht weniger als 30 bzw. 54 vH.
- 9 Die Vergabe neuer Bauaufträge wird auch dadurch beeinflußt, daß derzeit eine ins Gewicht fallende Produktivitätssteigerung der Neubauten, aufgrund derer ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden kann, sehr unwahrscheinlich ist. Eine Größensteigerung, die in der Vergangenheit aufgrund der Kostendegression Hauptursache solcher Fortschritte war, kommt zumindest auf absehbare Zeit nicht mehr in Betracht.
- 10 Die finanzielle Größenordnung der "life extension" ist aus den Secondhandpreisen von zwei annähernd vergleichbaren VLCC erkennbar (Herbst 1993): Baujahr 1975, 4. Special Survey (Klassenerneuerung) Herbst 1994 fällig, 8,75 Mill. US\$; Baujahr 1973, 4. Special Survey passiert, "life extension"-Arbeiten beendet, einschließlich 6-Jahres-Bareboat-Rückcharter des Verkäufers, 20,0 Mill. US\$ [Drewry Shipping Consultants, d].
- 11 Eine von der Bundesregierung geforderte Verkürzung der Lebensdauer von Tankern wurde bei den IMO-Verhandlungen abgelehnt [DVZ, b]. Im Hinblick auf den erheblichen Umfang der abzuwrackenden Tonnage erscheint diese Forderung wenig sinnvoll, da sie zu einer unökonomischen Massierung von Ersatzaufträgen führen könnte.
- 12 Die Stahlerzeugung stagnierte 1993 in der EU (Westeuropa insgesamt +0,9 vH), nahm aber in den USA um 4,7 vH und in Japan (bei fallender Tendenz) um 1,5 vH zu. In den Entwicklungsländern — vornehmlich Südkorea, Indien und Taiwan sowie Brasilien und Mexiko — wurde ein Wachstum von 9 vH erreicht; die VR China produzierte um 11,8 vH mehr Rohstahl [International Iron and Steel Institute, 1993]. Vor allem in Japan wird ein zunehmender Teil der Produktion von Elektrostahlwerken mit hohem Schrotteinsatz produziert; er ist für die Eisenerz- und Kokskohlefahrt daher ohne Bedeutung (Rohstahlausstoß 1993: 99,6 Mill. t, Roheisenproduktion 73,7 Mill. t).
- 13 Der seewärtige Kohletransport nahm von 1971 bis 1992 auf rund das Dreieinhalbfache zu; der Anteil der Kesselkohle — Haupttriebkraft der Zunahme vor allem seit Ende der siebziger Jahre — ist auf mehr als die Hälfte gestiegen. Für

- 1993 wurde ein Transportvolumen von etwa 359 Mill. t (-2,4 vH) veranschlagt [Verein Deutscher Kohlenimporteure, lfd. Jgg.].
- 14 Die Einfuhren von Stahl und Stahlerzeugnissen in die VR China (1992: 7,2 Mill. t) lag bereits im 1. Halbjahr 1993 bei 11 Mill. t, die allerdings zu einem beträchtlichen Teil aus Japan und Südkorea bezogen wurden und daher nur eine relativ geringe Tonnenmeilenleistung erforderten. Die gesamten Stahlzufuhren nahmen in Japan um 28 vH, in Südkorea um 24 vH und in Brasilien um 12 vH zu [Seatrade Week Newsfront, c]. Größere Mengen wurden auch aus der Türkei und der Ukraine importiert.
  - 15 Die Hütten der GUS-Länder führen seit 1990 etwa 1,6–1,8 Mill. t/Jahr Rohmaterial, vorwiegend Alumina, zur Weiterverarbeitung ein, das zum größten Teil über See transportiert wird; Herkunftsländer waren bisher vorwiegend Italien und Irland, neuerdings zunehmend auch Jamaika und Australien [Metal Bulletin Monthly, 1993].
  - 16 Die Zahl der in Häfen der VR China festliegenden Schiffe wurde im Herbst auf mehr als 40 geschätzt [Seatrade Week Newsfront, b].
  - 17 Der "Index" — streng genommen eine Meßziffer — wird als Durchschnitt der Raten für alle in einem Monat erfaßten Trockenfrachter über 12 000 t dw ermittelt; weder die Zahl der Schiffe noch deren Zusammensetzung ist konstant. Der Anteil der kleinsten Klasse (12 000–19 999 t dw) hat in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen. Dagegen entfallen immer mehr Abschlüsse auf Panamax-Bulkcarrier.
  - 18 Die Reeder von "cape size"-Bulktonnage suchten angesichts der fehlenden Nachfrage im Erz- und Kohlemarkt wieder verstärkt Beschäftigungsmöglichkeiten im atlantischen Getreideverkehr, so daß Panamax-Schiffe unter erheblichem Wettbewerbsdruck standen.
  - 19 Den Einfluß unterschiedlicher Kostenfaktoren auf die Höhe der Reisecharterraten zeigt die Getreidefahrt. So wurden z.B. im September 1993 abgeschlossen
    - 60 000 t Getreide US-Golf-ARA-Häfen zu 10,40 US\$/t (4 800 sm),
    - 14 000 t Getreide US-Golf-Venezuela zu 16,00 US\$/t (1 825 sm),
    - 52 000 t Getreide US-Golf-Japan zu 23,00 US\$/t (9 100 sm).
 Für diese Unterschiede sind außer Schiffsgröße und Routenlänge unter anderem die Zahl der vertraglich vereinbarten (aufgrund der Leistung der Lade- und Löscheinrichtungen voraussichtlich erforderlichen) Liegetage, Hafengebühren und -kosten, Kosten der Panamakanalpassage ausschlaggebend.
  - 20 Bei Laufzeiten bis zu sechs Monaten erzielten "handy size"-Schiffe rund 8 100 US\$/Tag (1992: 7 000 US\$/Tag), Panamax-Bulkcarrier 8 450 (9 700) US\$/Tag; für Einjahrescharters wurden etwa 7 500 bzw. 10 000 US\$/Tag (1992: 8 500 bzw. 9 600 US\$) ermittelt [Drewry Shipping Consultants, h].
  - 21 Die "trip charter"-Raten für Panamax-Bulkcarrier waren für Anlieferung im Atlantik und Rücklieferung im Fernen Osten im Durchschnitt um 60 vH höher als die in der Gegenrichtung oder für transatlantische Rundreisen bzw. um 32 vH höher als die für pazifische Rundreisen (z.B. Ferner Osten-Australien).
  - 22 "Trampfahrt" bedeutet hier, daß die grundsätzlich für die Linienfahrt bestimmten Schiffe von den Eignern nicht im Rahmen eigener Dienste eingesetzt werden, sondern den Linienreedereien/Operators zur Charter angeboten werden. Einen Markt außerhalb der Linienfahrt, auf dem Tramp-Containerschiffe beschäftigt werden könnten, gibt es kaum (eine Ausnahme ist die Küstenfahrt mit kleinen Schiffen, die meistens kein festes Zellengerüst für die Container haben und daher flexibler sind).
  - 23 Kapazitätsangaben in TEU beziehen sich auf die an Bord eines Containerschiffes überhaupt vorhandenen Stellmöglichkeiten. Die effektive Kapazität des Schiffes ist erheblich geringer als diese nominelle Kapazität. Dafür ist maßgebend, wieviele dieser Plätze aufgrund der Containergewichte (zur Zeit etwa 14 t/20-Fuß-Container) im Hinblick auf Tragfähigkeit und Stabilität des Schiffes tatsächlich genutzt werden können. So hat ein modernes 1 000-TEU-Schiff eine effektive Ladefähigkeit von 700-750: 20-Fuß-Containern; für ein 515-TEU-Schiff werden 285, für ein Schiff mit 1 806 TEU 1445 beladene Container angegeben [Schiff & Hafen, 1993; Nordsee-Zeitung, a].
  - 24 Beispielsweise wurde das neue CMS "Hansa Asia" ("Maersk Hong Kong") (3424 TEU) zu einer Tagesrate von 26 700 US\$ (entsprechend 7,80 US\$/Tag/Slot) für 30–33 Monate zeitgechartert [Kehrwieder, b].
  - 25 Die Zunahme der Schiffsgrößen reflektiert zum einen die Tatsache, daß viele Linienreedereien sich mit Blick auf den hohen Kapitalbedarf für eigene Neubauten auf (immer größere) Chartertonnage für ihre Hauptlinien stützen, zum an-



deren (im Segment bis zu etwa 1 000–1 200 TEU) die anhaltende Ausweitung der Feedernetze, die angesichts steigender Ladungsmengen ebenfalls größere Schiffe erfordern.

- 26 Das Transportvolumen der Kühlschiffahrt umfaßt gegenwärtig etwa 30 Mill. t (1983: rund 20 Mill. t). Davon entfallen zwei Fünftel auf Bananen, ein Sechstel auf Zitrusfrüchte, ein reichliches Viertel auf Fleisch und Fisch sowie 14 vH auf Äpfel, Birnen, Trauben und andere Früchte. Der Anteil der Bananen hat sich im vergangenen Jahrzehnt um rund 15 Prozentpunkte erhöht [Svensk Sjöfarts Tidning, a; c].
- 27 Die "trip charter"-Sätze erreichten im Februar etwa 92–102 US-cents/cbf, fielen bis zum April bereits bis auf 40 cents und gingen danach noch weiter auf etwa 30–32 cents zurück. Die niedrigsten Raten wurden für Langreisen, z.B. von Neuseeland ausgehend, gezahlt [A/S Klaveness Chartering, Annex 1, lfd. Jgg.].
- 28 Die Kühlschiffahrt ist empfindlich gegenüber handelspolitischen Veränderungen. Beispielsweise entzog der Beitritt Großbritanniens zur Europäischen Gemeinschaft im Jahre 1973 der traditionellen Linienschiffahrt nach Neuseeland, die einen hohen Anteil von Kühlkapazität für den Transport von Fleisch und Molkereiprodukten besaß, eine wichtige Grundlage für den heimkehrenden (und damit teilweise für den gesamten) Verkehr.
- 29 Die Ablieferungen von Kühlschiffstonnage im Jahre 1993 wurden mit 46 Schiffen und 19,7 Mill. cbf, der Nettozuwachs jedoch infolge gestiegener Abwrackverkäufe mit nur 3 Schiffen und 5,2 Mill. cbf angegeben; im Vorjahr wurden nur 2,4 Mill. cbf verschrottet [A/S Klaveness Chartering, 1993, zitiert nach: Lloyd's List, j].
- 30 Die Rohöleinfuhren Japans waren im 1. Halbjahr 1993 um 6,6 vH höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum; die Importe aus Südostasien stiegen mit 11,5 vH weit stärker als die aus dem Mittleren Osten (+5,1 vH), auf die allerdings drei Viertel aller Rohölbezüge entfallen. Die Produkteneinfuhren verringerten sich jedoch um 4,5 vH; sie entsprachen rund einem Siebtel der Rohöleinfuhren [Petroleum Association of Japan, zitiert nach: Petroleum Economist, 1993].
- 31 Die rechnerische Reservekapazität der Tankerflotte wurde für Mitte 1993 noch immer auf 72,3 Mill. t dw veranschlagt. Dabei machten Langsamfahrt (48 vH) und Teilladung (27 vH) den größten Teil aus. Bei diesen Ursachen ist allerdings kaum festzustellen, in welchem Maß es sich um unter realistischen Annahmen aktivierbare Potentiale handelt, wenngleich die Minderauslastung der den Berechnungen zugrundegelegten möglichen Transportleistung vermutlich nicht nur auf strukturelle Veränderungen, die dauerhaft und nicht umkehrbar sind, zurückzuführen waren. Der höchste Stand (178 Mill. t) wurde für 1982 berechnet; bis 1989 war der Überschuß bereits auf 54 Mill. t zurückgegangen, stieg seither aber wieder an [John I. Jacobs PLC, b, S. 10].
- 32 Die Angaben über das Chartervolumen wurden aus "Shipping Statistics and Economics" [Drewry Shipping Consultants, i] ermittelt. Von John I. Jacobs PLC [b, S. 53] wird ein weit größerer Umfang der Spotcharters angegeben (wobei allerdings die Abgrenzung nicht definiert ist). Für das 1. Halbjahr 1993 stehen sich beispielsweise für die Rohölfahrt in diesen beiden Quellen Charterabschlüsse von 394 bzw. 460 Mill. t, für die Produktfahrt von gut 34 bzw. 66 Mill. t gegenüber.
- 33 Die transportierte Rohölmenge stieg von 1973 bis 1979 noch um 10 vH, sank danach aber bis 1985 auf einen Tiefpunkt (-42 vH) und dürfte auch 1993 noch unter dem Stand von 1973 gelegen haben. Dagegen erhöhte sich der Anteil der Spotcharters von Rohöltankern (auf der Basis der vorliegenden Abschlußmeldungen berechnet) schon bis 1979 von 12 auf 34 vH; er nahm bis 1985 leicht ab, stieg dann aber fortwährend und rasch bis auf knapp 60 vH an, was ein deutliches Zeichen für die weitreichenden Marktveränderungen in diesem Zeitraum von zwanzig Jahren ist. Die restlichen Rohöltransporte wurden jeweils mit konzerneigener Tonnage sowie zeitgecharterten und für Konsekutivreisen befrachteten Tankern durchgeführt.
- 34 Die Ableichterung vor der US-Golfküste ist eine regelmäßige und nicht unwichtige Nebenaufgabe der Tankfahrt. Sie wird von mehreren Unternehmen als Dauergeschäft betrieben und gewinnt mit steigenden Rohöleinfuhren der Vereinigten Staaten an Bedeutung. Im Hinblick auf die möglichen Umweltprobleme wurden für diesen Zweck eine Anzahl besonders ausgerüsteter Neubauten in Dienst gestellt, die den scharfen US-amerikanischen Vorschriften entsprechen. Als Alternative kommt nur die Umladung von VLCC auf kleinere Tanker in Häfen auf den karibischen Inseln oder auf den Bahamas in Betracht.
- 35 Aufgrund des unterschiedlichen Zustandes der verfügbaren VLCC (aber auch kleinerer Schiffe) kann eine "umgekehrte Zwei-Ebenen-Struktur" entstehen: In der Fahrt vom Arabischen Golf nach fernöstlichen bzw. südostasiatischen Bestimmungsländern werden unter den gegenwärtigen Bedingungen regelmäßig Tanker gechartert, die Ratenabschläge gegenüber besser qualifizierten — jedoch auch älteren — Schiffen hinnehmen müssen. Solche Besonderheiten haben

zwar zur Zeit quasi-strukturellen Charakter; sie werden aber voraussichtlich verschwinden, wenn diese minderqualifizierten Tanker verschrottet sind [Seatrade Week Newsfront, c].

- 36 Die Produktentankerflotte (einschließlich der Schiffe für den Transport von Rohöl und Produkten und der Chemikaliertanker) belief sich Mitte 1993 auf 1 333 Schiffe über 10 000 t dw mit insgesamt 46,311 Mill. t dw; das waren 2,3 vH mehr als Mitte 1992 [John I. Jacobs PLC, a, S. 11; b, S. 31].
- 37 Nach mehrjähriger Stagnation wurde die Flotte der großen LPG-Tanker mit einer Ladefähigkeit von mindestens 100 000 cbm stark beschleunigt ausgeweitet (1989–Mitte 1993: +40,5 vH). Zum gegenwärtigen Bestand von 207 Schiffen (30. Juni 1993) gehören 81 Schiffe (39 vH mit knapp 36 vH der gesamten Ladefähigkeit) aus den Baujahren bis 1978. In den Jahren 1989–1993 wurden 58 Neubauten (28 bzw. 30 vH des Bestandes) in Fahrt gesetzt (berechnet nach: John I. Jacobs PLC [b, S. 28]).
- 38 Die LPG-Einfuhren *Japans*, vorwiegend aus Raffinerien am Arabischen Golf, waren 1993 (drei Quartale) um etwa 2,5 vH höher als im Vorjahreszeitraum [Drewry Shipping Consultants, b]. In den letzten Jahren sind die LPG-Einfuhren *Südkoreas* stark gestiegen; sie dürften 1993 bei 3 Mill. t gelegen haben und werden voraussichtlich weiter zunehmen [Lloyd's Shipping Economist, a]. Die Einfuhren der *Vereinigten Staaten* gingen seit 1990 spürbar zurück, hatten im Verlauf des Jahres 1993 jedoch wieder steigende Tendenz (Januar–September: +21 vH im Vorjahresvergleich) [Petroleum Supply Monthly, 1993].
- 39 Der Seetransport von LPG wurde bereits um die Mitte der 1940er Jahre zwischen den Vereinigten Staaten und Brasilien aufgenommen. Dem dafür umgebauten LPG-Tanker "Natalie O. Warren" (Warren Maritime Corp.; 5 235 cbm) [Lloyd's Register of Shipping, a, Section 10, S. 47] folgten in den Jahren 1951 bis 1953 zunächst einige weitere Umbauten, danach auch Neubauten dieses Spezialschiffstyps. Die Ladefähigkeit der ersten Schiffe ging bis zu etwa 7 000 cbm. In der europäischen Küstenfahrt wurde etwa zur gleichen Zeit damit begonnen, LPG in kleinem Maßstab innerhalb Dänemarks zu befördern. LNG wurde seit 1964 regelmäßig von Algerien (Arzew) nach Großbritannien verschifft [Hansa, a].
- 40 An erster Stelle der Empfänger von LPG-Seetransporten steht Japan mit etwa 15 Mill. t/Jahr. Die europäischen Länder bezogen 1992: 9,1 Mill. t, die Vereinigten Staaten etwa 1,3 Mill. t. Für andere fernöstliche Länder werden außerdem etwa 4,7 Mill. t (aus dem Mittleren Osten) angegeben [BP, 1993, S. 24].
- 41 Die Flotte der kleinen LPG-Tanker bestand am 1. Januar 1993 aus insgesamt 622 Schiffen mit einer Gesamt-ladefähigkeit von 1,6 Mill. cbm. An Chemikaliertankern bis zu 10 000 t dw waren 932 mit 2,6 Mill. t dw in Fahrt bei einer Gesamtflotte von 1 117 Schiffen mit 7,3 Mill. t dw [ISL, a, S. 60 bzw. 34].
- 42 Beispiele sind die Erweiterung des Joint Container Service im Verkehr Europa-Südamerika Ostküste, die Zusammenarbeit von Cia Sudamericana de Vapores und Pro Line, von American President Lines und Transportacion Maritima Mexicana sowie von Nedlloyd und Mitsui O.S.K.Lines.
- 43 Ein ganz auf einen Nutzer ausgerichteter zentraler Containerhafen ist Algeciras (Südspanien), der als Knoten für die Dienste der Maersk Line entwickelt wurde.
- 44 Bis 1973 wurde die Geschwindigkeit der großen Containerschiffe sehr rasch gesteigert; den Höhepunkt stellte eine Neubauserie der Sea-Land Inc. mit einer Höchstgeschwindigkeit von 33 kn dar, die jedoch infolge des außerordentlich hohen Bunkerverbrauchs von etwa 500 t/Tag nach der Ölkrise nur mit reduzierter Leistung gefahren wurde und frühzeitig außer Dienst gestellt werden mußte. Ihr folgte in der ersten Hälfte der 1980er Jahre eine nunmehr auf die geringe Geschwindigkeit von nur 18 kn ausgelegte Serie der United States Lines, die sich inzwischen infolge dieses Handicaps ebenfalls als unzweckmäßig erwies und in Schiff und Maschine vollständig umgebaut werden soll.
- 45 Im Verkehr zwischen dem Fernen Osten und Bestimmungsorten im östlichen Teil der Vereinigten Staaten wurde wieder mehr Ladung ausschließlich auf dem Seeweg (All-water-Verkehr) über Ostküstenhäfen befördert, weil es im Eisenbahn-Containertransport im Ablauf von den Westküstenhäfen Schwierigkeiten und Verzögerungen gab.
- 46 Unter dem Einfluß der Aufwertung des japanischen Yen kam es in der Nordpazifik-Fahrt zu einer Ratenerhöhung. Zu dieser Ratenerhöhung gaben außer den gestiegenen Dollar-Aufwendungen für Kosten in den Anlaufhäfen Japans (die alle Reedereien treffen) die Einnahmenverluste der japanischen Reedereien aus den in Dollar fixierten Raten den Anlaß.
- 47 Aus Umfang und Entwicklung des Containerumschlags in den ausgewählten Häfen kann allerdings nicht ohne Vorbehalte auf das Containeraufkommen in der Linienfahrt geschlossen werden. Ein Teil der starken Umschlagszunahme

war durch den fortschreitenden Ersatz von Direktdiensten durch Feederverkehre bedingt. Dabei ergeben sich zunehmend Mehrfachzählungen infolge der Umladung von Containern.

- 48 Im Zubringerverkehr zwischen Ostseeraum und Nordseehäfen hat die Zahl der beförderten Container in den vergangenen Jahren rasch expandiert. Ursache sind vor allem die Einstellung direkter Überseeverkehre der früheren RGW-Länder, insbesondere der DDR und Polens, sowie die Verlagerung der Endpunkte der skandinavischen Containerlinienfahrt, zuletzt überwiegend Göteborg, auf die Nordseehäfen.
- 49 Dabei besteht Übereinstimmung mit der europäischen Seeschifffahrt, aber auch demjenigen Teil der amerikanischen Schifffahrt, der unter fremden Flaggen betrieben wird und für möglichst weitgehende Freiheit des Seeverkehrs eintritt [ECSA, 1993, S. 10; FACS, 1993].
- 50 Die EU beschloß 1992 die Öffnung der Kabotage-Märkte für Schiffe der Mitgliedsländer [Böhme, 1993, S. 30]. In den Vereinigten Staaten schließt der Jones Act fremde Schiffe nach wie vor aus.
- 51 Die Einführung eines "Bulk Cargo Sharing Code" stand insbesondere auf der Tagesordnung der UNCTAD-V-Konferenz (Manila 1979); mit diesem Thema hatte sich die UNCTAD bereits mehrfach befaßt [UNCTAD, a; b; Böhme, 1979, S. 156 ff.].
- 52 Die wichtigsten sicherheitsbezogenen Konventionen der IMO sind die Load Line Convention 1966, das SOLAS Abkommen 1974/78, das MARPOL-Abkommen 73/78, die Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978, die Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 sowie die ILO Bestimmungen (ILO 147) Merchant Shipping (Minimum Standards) 1976. Insbesondere das STCW-Abkommen wird zur Zeit überarbeitet [Kehrwieder, a]. Diese Konventionen liegen auch den Inspektionen der Hafenstaatkontrolle zugrunde [The Memorandum of Understanding on Port State Control, 1993, Sec. 2, No. 2.1 und Annex 1, Sec. 1, No. 1.1].
- 53 Zur Tätigkeit der Hafenstaatkontrolle in den zehn Jahren ihres Bestehens vgl. The Memorandum of Understanding on Port State Control [1993]. Das System der "port state control" wird auch in Japan und anderen Ländern des Pacific Rim eingeführt [Lloyd's List, d; Fairplay, a].
- 54 Eine qualitative Neuerung dieser Problematik ergibt sich daraus, daß solche Vorschriften vielfach nicht mehr nebeneinander erfüllt werden können, sondern sich gegenseitig ausschließen. Demgegenüber sind die traditionellen Vorschriften durchweg ohne Schwierigkeiten (allerdings nicht ohne zusätzlichen Aufwand) additiv zu verwirklichen, so daß die Einsatzfähigkeit der Schiffe regional nicht eingeschränkt wird. Beispielsweise waren beim Bau eines bestimmten Containerschiffes folgende Bedingungen zu erfüllen: Panama Canal Regulations, Suez Canal Regulations, USCG Regulations for Visiting Foreign Ships, Australian Navigation (Loading and Unloading Safety Measures) Regulations, British Dock and Factories Act, US Department of Agriculture, Convention for the Prevention of Pollution from Ships, The PPECB Regulations of South Africa [Hansa, b, S. 1473].
- 55 Bei der inzwischen vorgenommenen Anhebung der Versicherungsprämien wurden ältere Schiffe stärker belastet [Lloyd's List, c]. Einige P&I-Clubs erörtern die Frage, ob die Leistungspflicht des Clubs künftig limitiert werden soll, vermutlich um mögliche Folgen aus der "unlimited liability" im Schadensfall gemäß OPA '90 abzuwehren, aber auch um die eigene Haftung des Reeders zu verstärken.
- 56 Zu solchen Qualitätssicherungssystemen gehört z.B. der sogenannte ISMA Code, der von der International Ship Managers Association entworfen und in Kraft gesetzt wurde. Eine Reihe von Mitgliedsunternehmen hat das Verfahren zur Erlangung des Zertifikats bereits durchlaufen [International Ship Managers' Association, 1993]. Zugrunde gelegt werden vor allem die Normen ISO 9000 bis ISO 9002 der International Standardisation Organisation.
- 57 Untersuchungen der Schadensfälle durch einen P&I-Club ergaben z.B. folgende Struktur der Unfallursachen: "officer error" 25 vH, "engineer officer error" 2 vH, "crew error" 16 vH, "shore error" 10 vH, "pilot error" 7 vH, "structural failure" 12 vH, "mechanical failure" 7 vH, "equipment failure" 11 vH, "under investigation and others" 10 vH. "Human error" wurde als Hauptursache erkannt bei "cargo claims" und "pollution claims" mit je 50 vH, "personal injuries" mit 65 vH, "property damage" mit 80 vH und "collisions" mit 90 vH. Ferner wurde eine positive Korrelation zwischen Alter des Schiffes und Häufigkeit der "human errors" festgestellt [The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd., 1992, S. 11-13].
- 58 Auf internationaler Ebene hat die IMO einen entsprechenden Standard — "International Safety Management (ISM) Code" — ausgearbeitet, der als Ergänzung zum SOLAS-Abkommen nach Möglichkeit im Mai 1994 verabschiedet werden und 1996 in Kraft treten soll. Vorausgegangen waren bereits vor längerer Zeit "Guidelines on Management for

the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention”, IMO Assembly Resolutions A.647(16) und A.680(17) [The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association, 1993, S. 37 ff. (vorläufiger Text des ISM Code: S. 38–39)].

- 59 Zu den wirtschaftlichen Ursachen der zunehmenden Sicherheitsprobleme vgl. auch Goss, 1994.
- 60 Die aus der Staatenpraxis entstandene Hafenstaatkontrolle soll zunächst durch eine von der IMO ausgearbeitete neue Ergänzung des SOLAS-Abkommens auf eine international akzeptierte Rechtsgrundlage gestellt werden und insoweit die Seerechtskonvention hinsichtlich der Rechte am und über das Schiff ergänzen und modifizieren.
- 61 Zu den voraussichtlichen Auswirkungen der Konvention auf die Seeschifffahrt vgl. den vom Verfasser stammenden Beitrag “Seeverkehrswirtschaft” zu Prewo et al. [1983, S. 83–140] sowie Böhme [1982, S. 152–154].
- 62 Die Seerechtskonventionen enthalten jedoch keine Bestimmungen über ökonomische Fragen wie den Marktzutritt. Diese waren stets den Handels- und Schifffahrtsverträgen der Staaten überlassen oder wurden wie im Fall des Liberalisierungskodex der OECD multilateral festgelegt [Böhme, 1978, S. 35 ff.; 1989].
- 63 Eine Kompensation durch expandierende Einfuhren der VR China wird allenfalls für den späteren Verlauf des Jahres erwartet, da diese derzeit noch durch die 1993 eingeleiteten Dämpfungsprogramme begrenzt werden. Die japanischen Käufe in Australien werden steigen, die Bezüge aus Brasilien, Südafrika, Indien und Chile schrumpfen, so daß die Disstanzkomponente an der Transportleistung (tms) zusätzlich abnimmt [Lloyd’s List, f].
- 64 Die Rohstoffhandel GmbH schätzte, daß das Eisenerzaufkommen im Seeverkehr im Jahre 1993 bei etwa 330 Mill. t lag und sich bis 1995 um 4 vH auf 343 Mill. t erhöhen werde [Lloyd’s Shipping Economist, b].
- 65 Es wird nicht damit gerechnet, daß sich die Kohleinfuhren Westeuropas 1994 wieder merklich erhöhen; die Ausfuhren von der Ostküste der Vereinigten Staaten werden daher stark gedrückt bleiben. Die steigenden Kohleexporte Südafrikas über den Hafen Richards Bay nach den Ländern des Fernen Ostens einschließlich Japan bieten unter anderem den im Seegebiet “Indischer Ozean” charterfrei werdenden Schiffen neue Beschäftigungsmöglichkeiten, bei denen sich die Charterer auf günstige Raten stützen können.
- 66 Die Produktionslücke wird für den Zeitraum Oktober 1993–September 1994 auf etwa 0,75 Mill. t geschätzt [Drewry Shipping Consultants, c]. Die Welt-Zuckertransporte beliefen sich in den Jahren 1990/91 auf etwa 28 Mill. t [OECD, b, S. 166].
- 67 Die EU wurde wegen der Bananeneinfuhrpolitik zwar vom GATT “verurteilt”, hält sich aber nicht daran. Sie hat jedoch mit den lateinamerikanischen Produzenten eine Erweiterung der Kontingente vereinbart. Es bleibt freilich auch dann bei einer Lizenzierung der Einfuhren. Die für 1994 erwarteten Reiseinfuhren nach Japan könnten auch Ladung für die Kühlschifffahrt bedeuten, da temperaturkontrollierte Laderäume erforderlich sind [Lloyd’s List, g].
- 68 Nach dem als Folge der gesteigerten Verschrottung nur noch geringen Nettozugang zur Kühlschiffskapazität (Schiffe mit mindestens 100 000 cbf) im Jahre 1993 ist auch der verbliebene Auftragsbestand erheblich geschrumpft; Ende 1993 waren nur noch 10,81 Mill. cbf für Lieferung in 1994 und 2,33 Mill. cbf für spätere Termine gebucht [Lloyd’s List, j; Angaben nach A/S Klaveness Chartering, 2nd half ‘93].
- 69 Marktbeobachter haben darauf hingewiesen, daß das Angebot an Tanktonnage aber schon 1993 de facto stärker zunahm, als die Bestandszahlen der Flotte andeuten, weil die Neubauten wegen ihrer hohen Belastung mit Kapitalkosten weniger leicht als Alttonnage freiwillig “idle” sind, d.h., nicht angeboten werden.
- 70 In den Vereinigten Staaten führte die extreme Kälte im Januar 1994 zu einer starken Mehrnachfrage nach Roh- und Heizöl. Die Raten für Aframax-Schiffe erreichten für die Route Karibische Inseln–US-Atlantikküste WS 207,5; für Heizöl wurden bis zu WS 50 mehr gezahlt [Lloyd’s List, h].
- 71 Mit Wirkung vom 1. Januar 1994 wurden die Worldscale-Sätze an die veränderten Kosten angepaßt; im Durchschnitt ging der Dollar-Wert der Skala um 8–10 vH zurück. Nach der Jahreswende reagierten die Tankmärkte im allgemeinen nicht mit einem kompensierenden Ratenanstieg.
- 72 Die 1993 zwischen 5,8 und 1,0 Mill. t dw schwankende Gesamttonnage auf Wartepositionen liegender Tanker lag Anfang 1994 bei 4–4,5 Mill. t dw. Für Ankunft innerhalb der jeweils nächsten zwei Wochen waren 6–6,5 Mill. t dw gemeldet (1993 zwischen 3,4 und 9,9 Mill. t dw) [Svensk Sjöfarts Tidning, e].

- 73 Mit Blick auf die Sicherheitsdiskussion und die Forderung an die Charterer, nur ausreichend qualifizierte Schiffe aufzunehmen, wird geschätzt, daß etwa 25–30 vH aller VLCC (entsprechend 110–150 Schiffe) "really unacceptable" sind, dennoch aber wahrscheinlich nur von einigen der großen Ölgesellschaften nicht gechartert werden. Diese Schiffe bleiben deshalb in Fahrt, zumal sie auch bei niedrigen Raten die Kosten einfahren können [Lloyd's List, i].
- 74 Für Ablieferung im Jahre 1994 waren Mitte 1993 rund 1,8 Mill. t dw bei den Werften in Auftrag; weitere 0,3 Mill. t dw wurden für Termine in den Jahren ab 1995 geordert [John I. Jacobs PLC, b, S. 34]. Der Auftragsbestand war damit um ein Viertel geringer als Mitte 1992.
- 75 Bereits auf kurze Sicht wird sich insbesondere bei den oberen Größenklassen der LPG-Tanker auswirken, daß nur noch wenige Neubauten geordert wurden und zudem ein beträchtlicher Teil dieser Schiffe nicht mehr den künftig geltenden IMO-Vorschriften zur Schiffssicherheit entspricht und daher möglicherweise nicht mehr voll einsatzfähig ist [Lloyd's List, a]. In Auftrag waren Mitte 1993 lediglich 11 Schiffe von 10 000 cbm und mehr mit insgesamt 0,409 Mill. cbm, d.h. knapp 4,5 vH des Flottenbestandes [John I. Jacobs PLC, b, S. 28].
- 76 Der westgehende Nordatlantik-Verkehr dürfte erneut durch Aluminium-Exporte der GUS-Länder gestützt werden; diese Ausfuhren sind infolge der Absatzschwierigkeiten im Inland seit 1991 von 0,2–0,3 Mill. t/Jahr auf etwa das Dreifache ausgeweitet worden. Es ist zu erwarten, daß die umfangreichen Lieferungen an die Vereinigten Staaten auch 1994 weitergehen und zu einem großen Teil Linienladung sein werden [Metal Bulletin Monthly, 1993].
- 77 Ende 1993 befanden sich Containerschiffe mit einer Kapazität von etwa 230 000 TEU für Lieferung 1994 in Auftrag; davon entfielen 42 vH auf Schiffe von mehr als 3 000 TEU, 37 vH auf die Größenklasse 1 000–2 000 TEU [ermittelt aus: Cleaves Shipbroking, 1994, S. 6 ff.]. Der Zuwachs von rund 6 vH könnte vor allem durch weitere Aufträge für kleine Schiffe noch gesteigert werden. Die durchschnittliche Größe aller — d.h. auch für spätere Lieferung — in Auftrag gegebenen Containerschiffe lag Ende 1993 bei 2 300 TEU; die Größensteigerung hält an (Spitzenwert zur Zeit 4 800 TEU).
- 78 Inzwischen scheinen sich Anzeichen zu verstärken, daß Brasilien wieder zu einer Ladungsaufteilung nach früherem Muster zurückkehren könnte. Der langjährige US-amerikanisch-brasilianische Schiffsvertragsvertrag, der bilaterale Aufteilungsklauseln enthält, wurde 1993 erneut verlängert [Containerisation International, a]. Zum Inhalt dieses Vertrages aus dem Jahre 1970 vgl. Böhme [1978, S. 46 ff.].
- 79 Beispielsweise verringerte das Europe Asia Trade Agreement im vierten Quartal 1993 das "set aside" auf 5 vH der vorhandenen Kapazität [Containerisation International, b].
- 80 Bei Schiffen dieser Größe werden die maximalen Abmessungen der Panamakanalschleusen erheblich überschritten; die dort zulässige Höchstgröße wurde mit der "Leverkusen Express"-Klasse (4 422 TEU, 294,5 x 32,24 m) erreicht. Vgl. zu den aktuellen Entwürfen, bei denen die Schiffsbreite zum Teil über 40 m gesteigert wird, Hansa [c].
- 81 In Zukunft dürfte die Zahl der verfügbaren Schiffe infolge ihres bereits hohen Alters und eines sehr geringen Zugangs an Neubauten tendenziell fortlaufend abnehmen. Es ist als fraglich anzusehen, ob die Dienste mit wesentlich teureren Neubauten noch weiter betrieben werden könnten.
- 82 In diesem Prozeß folgen auf den Handel mit Ricardo-Gütern Spezialisierungsmuster der Produktion und des Handels mit Industrieerzeugnissen, die als Heckscher-Ohlin-Typ, "Lebenszyklus"-Typ und zur Zeit "sourcing"-Typ bezeichnet werden.
- 83 Es wird geschätzt, daß die Eisenerzeinfuhren der VR China bis zum Jahre 2000 etwa 45–50 Mill. t, d.h. etwa 14–15 vH des derzeitigen Gesamtumfangs, erreichen werden. Der Importanteil könnte dementsprechend von 20 auf 35 vH steigen [Lloyd's Shipping Economist, c].

## Literaturverzeichnis

- A/S KLAVENESS CHARTERING, Reefer Market Report. Oslo, lfd. Jgg.
- BÖHME, Hans, Restraints on Competition in World Shipping. Trade Policy Research Center, Thames Essay No. 15, London 1978.
- , “Weltseeverkehr: Im Zeichen neuer Zuversicht”. Die Weltwirtschaft, 1979, H. 2, S. 134–164.
- , “Weltseeverkehr: Überleben auf der Talsohle”. Die Weltwirtschaft, 1982, H. 2, S. 131–160.
- , “Economic Consequences of Restraints on Shipping”. In: George N. YANNOPOULOS (Ed.), Shipping Policies for an Open World Economy. London 1989, S. 15–39.
- , Weltseeverkehr in der Rezession. Institut für Weltwirtschaft, Kieler Diskussionsbeiträge, 207, April 1993.
- BP (BRITISH PETROLEUM COMPANY PLC), BP Review of World Gas. London 1993.
- CLEAVES SHIPBROKING, Containership Newbuilding Orderbook Report. London, Januar 1994.
- CONTAINERISATION INTERNATIONAL [a], “US/Brazil Agreement Renewed”. London, September 1993, S. 19.
- [b], “EATA Rubbishes BSC Claim”. London, Dezember 1993, S. 29.
- [c], “Crystal Ball Gazing”. London, Januar 1994, S. 50–51.
- DEUTSCHE SHELL AG, Die Tankschiffahrt in den neunziger Jahren. Shell Briefing Service, Nr. 1/1992, Hamburg 1992.
- DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, Shipping Statistics and Economics [a], “Gas Carrier Market”. August 1993, Nr. 274, S. 16.
- [b], “Gas Carrier Market”. November 1993, Nr. 277, S. 16.
- [c], “Other Bulk Commodities. Sugar”. November 1993, Nr. 277, S. 21.
- [d], “Second-hand sales for further trading”. Dezember 1993, S. LIII.
- [e], Dezember 1993, Tabelle 11.
- [f], Vol. 1992 und 1993, jeweils Tabelle 7 bzw. 8.
- [g], Februar 1994, Tabelle 6.
- [h], Vol. 1992–1994, jeweils “Yellow Pages”.
- [i], Vol. 1993 und 1994, jeweils Tabelle 1 bzw. 3.
- [k], Vol. 1992 und 1993, jeweils Tabelle 28 bzw. 25.
- [l], Vol. 1992–1994, jeweils Tabelle 3.
- [m], lfd. Jgg.
- DVZ (DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG) [a], “Neues GATT-Abkommen: Keine Regelung für die Seeschiffahrt”. Hamburg, 16. Dezember 1993, Nr. 149, S. 2.

- [b], “Bonn dringt auf erhöhte Sicherheit”. Hamburg, 18. Januar 1994, Nr. 7, S. 11.
- ECSA (EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS’ ASSOCIATIONS), Annual Report 1992–93. Brüssel 1993.
- FACS (FEDERATION OF AMERICAN-CONTROLLED SHIPPING), Facs Forum, “A Conversation with Gattman”. New York, Dezember 1993.
- FAIRPLAY [a], “Port State Control for Pacific Rim”. Vol. 319, jeweils Tabelle IV, 8. Juli 1993, Nr. 5721, S. 8.
- [b], “Newbuildings. A Fairplay Supplement”. Lfd. Jgg., jeweils Tabelle IV.
- FARTHING, Bruce, International Shipping. London 1987.
- FAUST, Peter, “Liberalisierung im Seeverkehr der Dritten Welt”. In: DEUTSCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT E.V. (Hrsg.), Viertes Kieler Seminar zu aktuellen Fragen der See- und Küstenschifffahrt. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B: Seminar, H. 165, Bergisch Gladbach 1994, S. 29–40.
- FEARNLEYS [a], Review. Oslo, lfd. Jgg.
- [b], World Bulk Fleet. Oslo, lfd. Jgg.
- [c], World Bulk Trades. Oslo, lfd. Jgg.
- GERN, Klaus-Jürgen, Klaus-Werner SCHATZ, Joachim SCHEIDE, Ralph SOLVEEN [a], “Industrieländer: Breite Erholung in Sicht”. Die Weltwirtschaft, 1993, H. 4, S. 379–395.
- [b], “Industrieländer: Erholung gewinnt an Breite”. Die Weltwirtschaft, 1994, H. 1, S. 1–27.
- GOSS, Richard, “Safety in Sea Transport”. Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 23, 1994, Nr. 1, S. 99–110.
- HANSA [a], “Gastanker”. Vol. 102, 1965, S. 537.
- [b], “Das Container-Schiff ‘Transvaal’”. Vol. 115, 1978, S. 1473–1485.
- [c], “Containerschiffe der 5. und 6. Generation”. Vol. 130, 1993, S. 36–39.
- INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE, Pressemitteilungen. Brüssel, Dezember 1993.
- INTERNATIONAL SHIP MANAGERS’ ASSOCIATION, Code of Ship Management Standards of the International Ship Managers’ Association. London 1993, unveröffentlichtes Manuskript.
- ISL (INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK) [a], Shipping Statistics Yearbook 1993. Bremen 1993.
- [b], Shipping Statistics. Bremen, lfd. Jgg., jeweils Tabelle I.1.3.
- [c], Shipping Statistics. Bremen, lfd. Jgg., jeweils Tabelle I.1.2.
- ITZ (INTERNATIONALE TRANSPORT-ZEITSCHRIFT), “Schifffahrt nicht dem GATT unterstellt”. Vol. 55, 1993, Nr. 51, S. 4423.
- JOHN I. JACOBS PLC, World Tanker Fleet Review [a], London, Januar–Juni 1992.
- [b], London, Januar–Juni 1993.
- [c], London, lfd. Jgg.
- KEHRWIEDER [a], “Häfen, Schiffe und Kontrollen”. Vol. 26, 1982, Nr. 7, S. 3.

— [b], “Neubauten”. Vol. 37, 1993, Nr. 11, S. 23.

— [c], “Tankersicherheit: Ein Jahr danach”. Vol. 38, 1994, Nr. 2, S. 7–8.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, “A Common Policy on Safe Seas”.  
Communication, Brüssel, 24. Februar 1993.

LLOYD’S LIST [a], “LPG Carriers Fail to Meet IMO Standards”. 18. September 1992, Nr. 55221, S. 1.

— [b], “Classification Societies Rapped for Secrecy”. 5. Januar 1993, Nr. 55309, S. 1.

— [c], “Spill Cover Soars for Older Tankers”. 3. März 1993, Nr. 55358, S. 1.

— [d], “Asia–Pacific Crackdown on Ship Safety”. 8. Juni 1993, Nr. 55439, S. 14.

— [e], “Gatt Compromise Deal is Reached over Shipping”. 14. Dezember 1993, Nr. 55601, S. 1.

— [f], “Steel Capacity Forecasts Threaten Iron Ore Trade”. 22. Dezember 1993, Nr. 55608, S. 11.

— [g], “Poor Year for Operators”. 21. Januar 1994, Nr. 55630, S. 4.

— [h], “US Cold Snap Lifts Aframax Rates”. 21. Januar 1994, Nr. 55630, S. 11.

— [i], “VLCC Owners Strive to Keep Heads above Water”. 27. Januar 1994, Nr. 55635, S. 5.

— [j], “Ship Oversupply Hits Refrigerated Sector Confidence”. 3. Februar 1994, Nr. 55641, S. 3.

— [k], Bunker Market Report. London, lfd. Jgg.

LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING [a], Appendix to Lloyd’s Register Book. London 1949.

— [b], Merchant Shipbuilding Return. London, lfd. Jgg., jeweils Tabelle 11.

LLOYD’S SHIP MANAGER, lfd. Jgg.

LLOYD’S SHIPPING ECONOMIST [a], “Energy Demand Fuels Gas Imports”. Vol. 14, 1992, Nr. 10, S. 16.

— [b], “Capesize Fleet Growth Yet to be Checked”. Vol. 15, 1993, Nr. 6, S. 19.

— [c], “China Is Shining Light in Subdued Iron Ore Market”. Vol. 15, 1993, Nr. 12, S. 33.

— [d], “Rates and Prices Data”. Vol. 16, 1994, Nr. 1, S. 31.

— [e], “Tankers, Rates and Prices, Period Market”. Vol. 15, 1993, und Vol. 16, 1994, jeweils Nr. 2, S. 23.

— [f], “Executive Summary. LSE Tramp Trip Charter Index”. Vol. 14, 1992, und Vol. 15, 1993, lfd. Ausgaben.

— [g], lfd. Jgg.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, European Parliament, Secretariat, Direction General for Research and Documentation. Luxemburg 1984. (Ferner ergänzter Text einschl. 12 Amendments, Luxemburg 1993 (unveröffentlichtes Manuskript).

MENTZ, DECKER & CO., Marktbericht. Hamburg, lfd. Jgg.

MENZEL, H., “MEPC-Ausschuß, Schutz der Meeresumwelt, 31. und 32. Sitzung”. Hansa, Vol. 129, 1992, Nr. 5, S. 449–452.



- METAL BULLETIN MONTHLY, "CIS Sustains Western Alumina Market". Vol. 265, 1993, Nr. 9, Supplement, S 23 f.
- NORDSEE-ZEITUNG [a], "Schiffshälften aus Hamburg und Bremen". 22. Januar 1994, Nr. 18, S. 43.
- [b], "Für Kühlschiffe frostiges Wetter". 19. Februar 1994, Nr. 42, S. 10.
- OECD (ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT), [a], Economic Outlook. Nr. 54, Paris, Dezember 1993.
- [b], Maritime Transport 1992. Paris 1993.
- PETROLEUM ECONOMIST, "No Slackening in Demand for Oil Products". Vol. 60, 1993, Nr. 9, S. 42.
- PETROLEUM SUPPLY MONTHLY, Washington, D.C., November 1993, S. 26.
- PREWO, Wilfried, et al., Die Neuordnung der Meere. Eine ökonomische Kritik des neuen Seerechts. Kieler Studien, 173, Tübingen 1983.
- SCHIFF & HAFEN, "Frieda' — erstes Schiff des Sietas-Typs 151". Vol. 45, 1993, Nr. 10, S. 24.
- SEATRADE REVIEW, "Analysis: LNG Shipping Set for Large-Scale Expansion whilst LPG Market Simmers". Dezember 1992, S. 15–17.
- SEATRADE WEEK NEWSFRONT [a], "SA Refiners to Grab Bigger Market". Vol. 12, 1993, Nr. 28, S. 8.
- [b], "Owners Caught in Chinese Hold-up". Vol. 12, 1993, Nr. 37, S. 1.
- [c], "The VLCC Market". Vol. 12, 1993, Nr. 38, S. 13.
- [d], "Market Review. Dry Bulk, Commodities". Vol. 12, 1993, Nr. 48, S. 40.
- SHELL INTERNATIONAL MARINE LIMITED, A Study of Standards in the Oil Tanker Industry. London 1992.
- SVENSK SJÖFARTS TIDNING [a], "Kylsjöfart". Vol. 79, 1983, Nr. 50, S. 73.
- [b], "Tvangsleder för Tankers. Tysk-holländskt Förslag". Vol. 89, 1993, Nr. 29–30, S. 3.
- [c], "Olja och Tanksjöfart". Vol. 89, 1993, Nr. 50, S. 41–45.
- [d], "Kylsjöfart". Vol. 89, 1993, Nr. 50, S. 72–74.
- [e], "Sjöfartsmarknaden — Indikatörer". Vol. 90, Göteborg 1994, Nr. 5, S. 35.
- THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL, Annual Report 1992. Rijswijk 1993.
- THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD, The UK P&I Club, Analysis of Major Claims 1992. London 1992.
- THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION, Annual Report 1993. London 1993.
- UGLAND, Andreas K. L., Economics of Safety. Speech presented by Andreas K. L. Ugland, Chairman, Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners), 2nd International Summit on Safety at Sea, Oslo, 24.–25. Juni 1993.

UNITED NATIONS [a], Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences. Vol. II: Final Act (including the convention and resolutions) and tonnage requirements (TD/CODE/13/Add. 1). New York 1975.

— [b], The Law of the Sea. Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index. Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. New York 1983.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), TRADE AND DEVELOPMENT BOARD [a], Merchant Fleet Development, Genf 1978 (TD/222).

— [b], Shipment of Bulk Cargoes between Developing Countries: Note by the Secretariat. Genf 1979 (TD/B/C.4/187).

— [c], Report of the Expert Group on Shipping Policy Convened by the Secretary-General of UNCTAD on 18 and 19 May 1992. Genf 1992 (TD/B/CN4/6).

— [d] Industry and Policy Development in World Shipping and Their Impact on Developing Countries. Report by the UNCTAD Secretariat. Genf 1992 (TD/B/CN4/5).

US DEPARTMENT OF AGRICULTURE (USDA) [a], World Grain Situation and Outlook. Washington, D.C., November 1993.

— [b], World Oilseeds Situation and Outlook. Washington, D.C., Dezember 1993.

VEREIN DEUTSCHER KOHLENIMPORTEURE, Jahresbericht, Hamburg, lfd. Jgg.

VIA HAFEN HAMBURG, "Hafen Hamburg 1993: Wachstum im Containerverkehr". Nr. 1, 1994, S. 1.