

Böhme, Hans

Working Paper — Digitized Version

Weltseeverkehr in der Rezession

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 207

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Böhme, Hans (1993) : Weltseeverkehr in der Rezession, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 207, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/48064>

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 in der Rezession

von Hans Böhme

AUS DEM INHALT

- Die Seefrachtenmärkte standen im Jahre 1992 im Schatten der Rezession der Industrieländer. Die Welthandelsflotte war merklich schlechter ausgelastet. Unter dem Einfluß verringerter Rohstoffeinfuhren sanken die Frachtraten in der Massengutfahrt stark. In der Tankfahrt drückte vor allem das wachsende Angebot die Raten auf einen sehr niedrigen Stand. Die Abwrackverkäufe nahmen sprunghaft zu.
- Der Ratenanstieg gegen Ende 1992 war überwiegend saisonbedingt. Er markierte noch nicht den Beginn eines nachhaltigen Aufschwungs. Voraussichtlich werden die Seeverkehrsmärkte auch im Jahre 1993 noch überwiegend von der Rezession geprägt sein. Die Entwicklung in Japan und in den Staaten der GUS wird für die Tendenz auf vielen Märkten ausschlaggebend sein. Frachtraten und Erlöse werden voraussichtlich auf vielen Teilmärkten weiter unter Druck stehen.
- Die schlechte Marktlage für große Massengutfrachter ist hauptsächlich konjunkturell bedingt. Panamax-Bulkcarrier sind gegenwärtig insbesondere vom Getreidetransport abhängig, dessen Umfang weitgehend von der Verfügbarkeit von Krediten bestimmt wird. Eine kräftige Nachfragebelebung in der Erz- und Kohlefahrt, mit der frühestens Ende 1993 zu rechnen ist, könnte aber relativ schnell auf das gesamte Frachtrateniveau durchschlagen. Am günstigsten sind die Aussichten für "handy size"-Bulkcarrier, die schon jetzt wesentlich stärker gefragt sind.
- Bei anhaltender Angebotsausweitung werden die Raten wahrscheinlich auch auf den bisher stabilen Märkten für Tramp-Containerschiffe schwächer tendieren. Zu befürchten ist, daß solche Tendenzen in der Kühlschiffahrt durch eine protektionistische EG-Marktordnung für Früchte erheblich verstärkt werden.
- Auf den Tankmärkten kann günstigstenfalls mit einer geringfügigen Expansion der Öleinfuhren gerechnet werden. Noch immer gibt es einen dauerhaften strukturellen Tonnageüberhang, der sich auf den Großtankersector konzentriert. Bei weiterer Zunahme des Bestands an solchen Schiffen kann sich das Ratenniveau kaum festigen; stagnierendes Angebot begünstigt vielmehr die mittelgroßen Tanker.
- In der Linienfahrt mit Nordamerika werden die konjunkturell anziehenden Importe der Vereinigten Staaten zu einer Belebung führen. Auf vielen Routen überwiegt aber ein Kapazitätsüberhang, dem die Linienreedereien durch eine verstärkte Kooperation zu begegnen versuchen. Angekündigte Ratenerhöhungen haben eine scharfe Kritik der Verlager hervorgerufen. Der latente Druck auf die Frachtraten wird aber vermutlich ohnehin anhalten, da das Angebot noch weiter zunimmt. Die von der EG angestrebte verstärkte Kontrolle der Linienfahrt könnte zu Interventionismus und zu Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Staaten führen. In Südamerika hingegen werden Staatseinfluß und Ladungslenkung abgebaut.
- Die mittelfristige Entwicklung wird im Zeichen intensiver Bemühungen um eine größere Sicherheit im Seeverkehr stehen. In Europa dürften die Bestimmungen nach dem Vorbild des amerikanischen "Oil Pollution Act of 1990" verschärft werden. Der Qualität des Managements und der Schiffsbesetzung kommt für die Sicherheit eine größere Bedeutung zu als schiffbautechnischen Lösungen, die gegenwärtig an erster Stelle genannt werden.

Ag 1390 / 93
Weltwirtschaft
Kiel

Weltseeverkehr in der Rezession

von Hans Böhme

L

Ag 1390 / 93
Weltwirtschaft
Kiel
LH

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Böhme, Hans:

Weltseeverkehr in der Rezession / von Hans Böhme. Institut
für Weltwirtschaft, Kiel. — Kiel : Inst. für Weltwirtschaft, 1993

(Kieler Diskussionsbeiträge ; 207)

ISBN 3-89456-048-7

NE: GT



Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

Postfach 43 09, D-2300 Kiel 1

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

I. Abschwung auf den Seetransportmärkten	7
II. Auslastung der wachsenden Flotte wieder verschlechtert	8
III. Trockenladungsfahrt.....	10
1. Stagnierendes Chartervolumen	10
2. Scharfer Rateneinbruch bei den Großschiffen	12
3. Rohstofftransport im Zeichen der Stahlkrise	14
4. Tramp-Containerschiffe noch im Aufwind.....	16
5. Marktnischen auch in der Spezialschiffahrt.....	18
6. Neue Strukturen im Seetransport von Automobilen	19
IV. Tankschiffahrt.....	20
1. Ratenverfall bei Abschlußrekord	20
2. Zuviel Tonnage trotz expandierenden Ölverbrauchs	23
3. Mehr Angebot drückt Raten auch in der Ölproduktenfahrt.....	24
V. Linienfahrt	26
1. Verstärkter Sog der Rezession	26
2. Konsolidierung des Tonnageangebots	28
VI. Schifffahrtspolitik: Marktöffnung, Euro-Binnenmarkt und Regulierung	30
VII. Prognose 1993.....	32
1. Weiter schleppende Nachfrageentwicklung	32
2. Kaum Zunahme der Rohstofftransporte in Sicht	33
3. Schwächetendenzen bei Container- und Kühlschiffen?	35
4. Tankfahrt weiter unter dem Druck des Tonnageüberhangs.....	36
5. Erholung in der Linienfahrt nach Nordamerika.....	37
VIII. Mittelfristige Aussichten: Liberalisierung — Protektionismus — Sicherheit des See- verkehrs im Widerstreit.....	39
Literaturverzeichnis	41

Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen

Linienfahrt

- “hub port” zentraler Hafen, in dem “trunk lines” und “feeder lines” verbunden sind
- “independent action” das Recht eines Konferenzmitglieds, 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 Feeder-routen verknüpft

Reisecharter

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

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

- “period charter” Vertrag über die Miete eines Schiffes
- 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
- “slot” Containerstellplatz auf einem Containerschiff
- t dw tons deadweight; Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Betriebslasten (meistens auf Sommerfreibord-Tiefgang angegeben)

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

Schiffstypen

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

Im Jahre 1992 haben sich die Rezessionstendenzen in der Weltwirtschaft, die im Vorjahr vor allem infolge des Golfkriegs unterbrochen worden waren, auf den Seeverkehrsmärkten wieder durchgesetzt. Alle wichtigen Indikatoren in der Tankschiffahrt und auf den besonders konjunkturabhängigen Teilmärkten des Rohstofftransports — der “trockenen Massengutfahrt” — ließen dies klar erkennen. Während der Welthandel langsamer zunahm, schrumpften die über See zu befördernden Ladungsmengen teilweise erheblich. Im Großschiffsektor fielen die Frachtraten daher bei zunehmendem Tonnageangebot rapide. Meistens wurden nur noch Beiträge zur Deckung der Kapitalkosten erzielt, und die Zahl und Tonnage der aufgelegten Schiffe nahmen ebenso wie die Abwrackverkäufe rasch zu. Als Folge der ungünstigeren Beschäftigungsaussichten wurden die längerfristigen Zeitbefrachtungen eingeschränkt und dafür mehr Schiffe für einzelne Reisen gechartert. Erst gegen Jahresende trat eine partielle Erholung auf den Bulkmärkten ein. Auf den Märkten für kleinere Trockenfrachtschiffe und in der Linienschiffahrt machten sich die Rezessionstendenzen weniger stark bemerkbar, da zum einen die Konjunkturanfälligkeit grundsätzlich geringer und zum anderen der Fertigwarenaustausch im Verlauf eines Zyklus ohnehin relativ spät betroffen ist.

Gleichwohl wiesen viele Linienreedereien wieder hohe Verluste aus. Die Ursachen sind vor allem in der außerordentlich raschen Angebotsausweitung auf den Linienmärkten im letzten Jahrzehnt zu suchen. Die Reedereien bemühten sich, die Auswirkungen des Ertragsdrucks durch Rationalisierung und Kostensenkung zu begrenzen. Die dabei beobachtete Konzentration, z.B. durch Bildung von Konsortien anstelle von Fusionen, hat auch darin eine Ursache, daß integrierte Liniensysteme eine Mindestgröße erfordern, weil verzweigte Umladeoperationen mit Feederschiffen den Einsatz sehr großer Hauptlinien-Schiffe mit niedrigen Stückkosten erfordern, dann aber häufige Abfahrten nur bei sehr großem Ladungsaufkommen geboten werden können, weil sonst die Auslastung zu gering wäre und die Kostendegression der Großschiffe nicht realisiert werden könnte. Seit 1986 wird in einigen Fahrtgebieten der Container-Linienfahrt auch versucht, das rasche Kapazitätswachstum durch Abkommen zu begrenzen.

Zu den *Determinanten der Frachtratenentwicklung* gehörten im Verlauf des Jahres 1992 erneut die teilweise heftigen *Wechselkursausschläge* an den Devisenmärkten, insbesondere der zeitweilig scharfe Fall des US-Dollars, der Hauptkontraktwährung in der Seeschiffahrt. Wie schon in früheren Phasen starker Kursschwankungen trugen auch diesmal fallende Dollar-Kurse tendenziell dazu bei, daß die Frachtraten nominell stiegen oder aber effektiv sanken, wenn sie sich nominell nicht änderten. Es ist zu vermuten, daß schwache Aufwärtstendenzen, die sich im Herbst 1992, also in relativ engem zeitlichem Zusammenhang mit den Kursänderungen, auf den Frachtenmärkten zeigten, solche Anpassungen widerspiegeln. Gleichzeitig stiegen die in Dollar notierten Bunkerölpreise, weil sie an den sinkenden Kurswert angepaßt wurden. Da steigende Bunkerpreise steigende Schiffsbetriebskosten bedeuten, ist anzunehmen, daß die Reeder versucht haben, die Verlader zu Ratenzugeständnissen zu veranlassen, um die höheren Kosten abdecken zu können (es ist zu beachten, daß höhere Dollar-Raten für die Verlader oftmals infolge des Kursanstiegs der eigenen Währung nicht auch eine reale Mehrbelastung bedeuten). In der Linienschiffahrt hatten die Kursschwankungen ein Wiederaufleben der Bemühungen zur Folge, “currency adjustment factors” einzuführen oder zu aktivieren.

Entsprechend der verschlechterten Ertragslage fielen die *Schiffswerte auf den Zweithand-Märkten* erheblich; für Großtanker wurde teilweise — wie schon in der ersten Hälfte der achtziger Jahre — lediglich der Schrottpreis Erlöst. Zu dem Preisrückgang bis auf ein Niveau, das als “unrealistisch niedrig” bezeichnet wurde, trugen unter anderem die Zwangsverkäufe von Schiffen bei, die beispielsweise von Käufern in Norwegen erworben und im Internationalen Register Norwegens (NIS) eingetragen worden waren. Vielfach reichte die Kapitalausstattung dieser Unternehmen nicht aus, um die Verluststrecke zu überdauern. Die ungünstige Marktlage hat

1992 auch die *Neubaupreise* erfaßt, die nach mehrjährigem starkem Wiederanstieg aus dem Tief der achtziger Jahre erneut schwächer tendierten.

Die *internationale Schifffahrtspolitik* war vor allem in der Linienschifffahrt durch den weiteren Abbau staatlicher Regulierungen und Ladungspräferenzen besonders in Südamerika gekennzeichnet. Damit ist der Anwendungsbereich der Regeln des UNCTAD-Linienkodex weiter geschrumpft. In der Europäischen Gemeinschaft (EG) hat sich das Bemühen verstärkt, die Linienmärkte einer ähnlich rigiden Kontrolle zu unterwerfen, wie es bis zur Verabschiedung des US Shipping Act of 1984 in den Vereinigten Staaten der Fall gewesen war. Die Kommission hat diesen Weg trotz der häufig sehr nachteiligen Erfahrungen eingeschlagen, die sich bei den damaligen administrativen Eingriffen ergaben.

II. Auslastung der wachsenden Flotte wieder verschlechtert

Die Welthandelsflotte ist im Jahre 1992 leicht gewachsen. Am Jahresende dürfte sie eine Gesamttragfähigkeit von etwa 656 Mill. t dw gehabt haben. Das waren 2 vH mehr als Ende 1991. Die einzelnen Bereiche veränderten sich jedoch unterschiedlich:

- die Tankerflotte vergrößerte sich etwas langsamer als im Vorjahr (+3 vH),
- die Flotte der Kombinierten Schiffe schrumpfte nochmals leicht (−1 vH),
- die Bulkcarrier-Tonnage stagnierte nach einer Zunahme in 1991,
- die Flotte der Schiffe anderer Typen wuchs weiter (+2,5 vH).

Entscheidend für den Anstieg der Gesamttonnage war somit die Ausweitung des Tankerbestandes. Die Stagnation bei den Massengutschiffen folgte auf eine mehrjährige Wachstumsphase. Eine differenzierte, nach Schiffsgrößenklassen gegliederte Analyse läßt deutliche Unterschiede erkennen:

- Die Tonnage der Bulkcarrier mit mehr als 100 000 t dw Tragfähigkeit wuchs im Jahre 1992 um etwa 1,5 vH, während sie in der Gruppe der "handy size"-Schiffe leicht, bei den Panamax-Schiffen etwas stärker abnahm.
- Bei den Tankern stieg (5,5 vH) vor allem die Tonnage in der Größenklasse 100 000–200 000 t dw, die vornehmlich die sogenannten "million-barrel"- oder Suezmax-Schiffe umfaßt, während die Klasse 50 000–100 000 t dw (Aframax) mit 1,2 vH die geringste Steigerung aufwies.

Die Einflüsse dieser unterschiedlichen Entwicklungen waren insbesondere in der trockenen Massengutfahrt nachhaltig zu spüren.

Der Anstieg der sonstigen Tonnage — im wesentlichen andere Trockenfrachtschiffe als Bulkcarrier (z.B. Mehrdeckschiffe, kleinere Singledecker der Küstenfahrt sowie insbesondere Containerschiffe), aber auch Spezialschiffe wie Flüssiggas-Tanker, Automobil-Carrier, Kühlschiffe u.ä. — hielt bereits im dritten Jahr an; er folgte auf eine langjährige Stagnation. Einen erheblichen Beitrag dazu dürften die Containerschiffsneubauten geleistet haben. Die Ende 1992 vorhandenen *Vollcontainerschiffe* hatten Stellplätze für insgesamt 2,1 Mill. TEU (twenty-foot equivalent unit), fast 10 vH mehr als ein Jahr zuvor. Die Ladekapazität dieser Flotte ist seit Anfang 1987 — also in nur fünfeneinhalb Jahren — um rund 40 vH gestiegen.¹

¹ Die Kapazität der gesamten containertragenden Flotte nahm um knapp 7 vH zu, da einige Typen (Semi-Containerschiffe, ConBulk-Schiffe) stark an Bedeutung verlieren [Containerisation International, b, S. 29 ff.].

Diese Veränderungen waren das Ergebnis einer erneuten Zunahme der Neubautonnage sowie einer beschleunigten Verschrottung alter Schiffe. Die Schiffbauindustrie lieferte im Jahre 1992 neue Schiffe mit 26,2 Mill. t dw (principal trading types) an die Reedereien ab, knapp ein Fünftel mehr als im Vorjahr [Lloyd's Register of Shipping, 1991; 1992]. Zugenommen haben insbesondere die Ablieferungen neuer Tanker (+39 vH), deren Anteil kräftig auf über drei Fünftel stieg (Vorjahr: 53 vH). Die Auslieferung der in den Vorjahren bestellten Bulkcarrier schlug sich demgegenüber in einer verringerten Neubautonnage von rund 5,7 Mill. t dw nieder (−8 vH, einschließlich der Kombinierten Schiffe). Bevorzugt waren große Schiffe. General-cargo- und Containerschiffe machten mit 4,1 Mill. t dw fast 16 vH aller Ablieferungen aus (Zunahme 2 vH, dabei Containerschiffe allein +10 vH). Der aus Neubaugängen resultierende Kapazitätswachstum war bei den Containerschiffen im ersten Halbjahr 1992 besonders ausgeprägt, als um 56 vH mehr Tonnage fertiggestellt wurde als im ersten Halbjahr 1991.

Die Schiffsneubauten stammten — vor allem was die größeren Typen betrifft — weiterhin vor allem von Werften aus dem Fernen Osten, deren Anteil (ohne VR China) unverändert bei 70 vH lag. Auf Westeuropa entfiel noch rund ein Sechstel, die Vereinigten Staaten sind fast vollständig aus dem Handelsschiffbau ausgeschieden, und die zeitweilig gestiegene Bedeutung Südamerikas (insbesondere Brasiliens) im Weltschiffbau hat sich wieder verringert (1,7 vH). Inzwischen zeichnen sich neue Veränderungen der Wettbewerbsverhältnisse im Seeschiffbau ab: Die bislang zu einem großen Teil durch Marineaufträge beschäftigte Schiffbauindustrie der ehemaligen RGW-Länder drängt verstärkt auf den Weltmarkt für Handelsschiffe; Polen konnte dabei bereits beachtliche Akquisitionserfolge erzielen und seinen Anteil auf 2 vH verdoppeln. Dabei kommen den Werften niedrige Lohnkosten und Wechselkursvorteile zugute. Es ist geschätzt worden, daß die Schiffbaukapazität der Ukraine mit der Südkoreas vergleichbar ist [Det norske Veritas, 1992].

In den beiden nächsten Jahren wird die Kapazität der Welthandelsflotte langsamer ausgeweitet werden, insbesondere wenn gleichzeitig vermehrt alte Schiffe abgebrochen werden. Die neuen Aufträge, die in den Vorjahren stark beschleunigt zunahmen, hatten 1992 wieder rasch sinkende Tendenz. Offensichtlich war dies eine Reaktion der Reeder auf die Verschlechterung der Ertragslage. Insbesondere die kleineren Werften sind wieder schlechter ausgelastet. Bei einem Auftragszugang von etwa 20 Mill. t dw (1991: 31 Mill. t dw) ging der Bestand bis Ende 1992 auf rund 64,5 Mill. t dw zurück (−13 vH gegenüber Ende März) [Fairplay, b]. In der zweiten Jahreshälfte nahmen die Aufträge für Containerschiffe — darunter zunehmend sehr große Schiffe von Trampreedern für den Einsatz auf den Chartermärkten — allerdings wieder stark zu.

Aufgrund der stark verschlechterten Einnahmensituation wurden zum ersten Mal seit mehreren Jahren wieder nennenswert mehr Seeschiffe abgewrackt. Insgesamt wurden im Zeitraum Januar – Oktober 1992 etwa 15,5 Mill. t dw (+113 vH) verschrottet, obwohl gleichzeitig die von den Abrechern gezahlten Preise für Alttonnage nicht unerheblich zurückgingen. Eine gute Hälfte entfiel auf Trockenfrachter; doch stiegen die Verkäufe von Tankern weit überdurchschnittlich auf das Dreifache [Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, a]. Infolge dieser Beschleunigung des Abwrackprozesses ist die Welthandelsflotte insbesondere im zweiten Halbjahr 1992 langsamer gewachsen, als ursprünglich erwartet worden war. Nach wie vor bilden aber die unzureichenden Abwrackkapazitäten vor allem im Großtankersector einen spürbaren Engpaß, der den aufgrund der Altersstruktur der "very large crude carrier" (VLCC) zu erwartenden — und im Hinblick auf die Schiffssicherheit zunehmend geforderten — Ausmusterungsprozeß behindert.

Der tatsächlich auf den Seeverkehrsmärkten vorhandene Schiffsraum stellt das überhaupt nutzbare Transportpotential dar. Die Veränderungen des Angebots sind jedoch nicht allein von Neubauten und Verschrottungen abhängig; sie hängen vielmehr auch von anderen Faktoren ab, insbesondere von

- dem Zu- oder Abgang aufliegender Schiffe,
- dem Anteil an Minderauslastung der Kapazität durch Langsamfahrt o.ä.,

- dem Einsatz der Kombinierten Schiffe, die jeweils den Tank- oder Bulkmarkt be- oder entlasten können,
- der Zu- oder Abnahme der für Lager- und Leichterzwecke verwendeten Tanktonnage, die (über stärkere oder geringere Nachfrage nach Kombinierten Schiffen für den Öltransport) auch die Märkte der Bulkfahrt beeinflussen kann.

Die Analyse dieser Faktoren zeigt, daß 1992 die *Aufliegerbewegung* das Angebot verringerte; im Verlauf des Jahres wurden weitere Schiffe aus der Fahrt gezogen (Dezember 1991 – November 1992: ca. 2,5 Mill. t dw) bei den Trockenfrachtern und 1,6 Mill. t dw bei den Tankern [Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, b]. Damit hat die Aufliegertonnage zwar deutlich zugenommen, ihr Anteil an der jeweils verfügbaren Tonnage ist aber noch sehr gering (bei den Tankern ca. 1,6 vH, bei den anderen Schiffen 1,9 vH). Zwar erhöhte sich der Anteil der in der Trockenladungsfahrt eingesetzten Kombinierten Schiffe [Drewry Shipping Consultants, e]; da mehr Schiffe aufgelegt wurden, wurden aber die Märkte sowohl der Tankfahrt als auch der trockenen Massengutfahrt entlastet. Das auf den Märkten verfügbare Angebot von Tanktonnage wurde aber dadurch um 10 Mill. t dw ausgeweitet, daß die "Lagertonnage" schon seit Mitte 1991 rasch kräftig abgebaut wurde.

Die kontraktiven Markttendenzen machten sich nicht nur in der Zunahme der Aufliegertonnage bemerkbar: Die Auslastung des verfügbaren Potentials verringerte sich durch eine Zunahme der Ballastreisen auf dem Weg zum Antritt einer neuen Charter — wobei allerdings teilweise beträchtliche Bonuszahlungen vermerkt wurden — und durch längere Wartezeiten zwischen dem Ende einer Charter und dem Beginn einer neuen. Nach wie vor mußten überdies viele Tanker ihre Reise mit Teilladung antreten; das galt zunehmend auch für Kombinierte Schiffe, die in der Getreidefahrt eingesetzt wurden, weil es an Erz- und Kohleladungen mangelte. Die Minderauslastung in der Tankfahrt wurde Mitte 1992 mit einem Tonnageäquivalent von etwa 77 Mill. t dw angesetzt (1. Halbjahr 1992: +10,5 Mill. t dw) [John I. Jacobs PLC, a]. Strenggenommen war demnach noch immer ein erheblicher Teil der vorhandenen Tanker überflüssig, obwohl die Flotte von 1980 bis 1988 um 30 vH verringert und erst seither wieder ausgeweitet worden war.

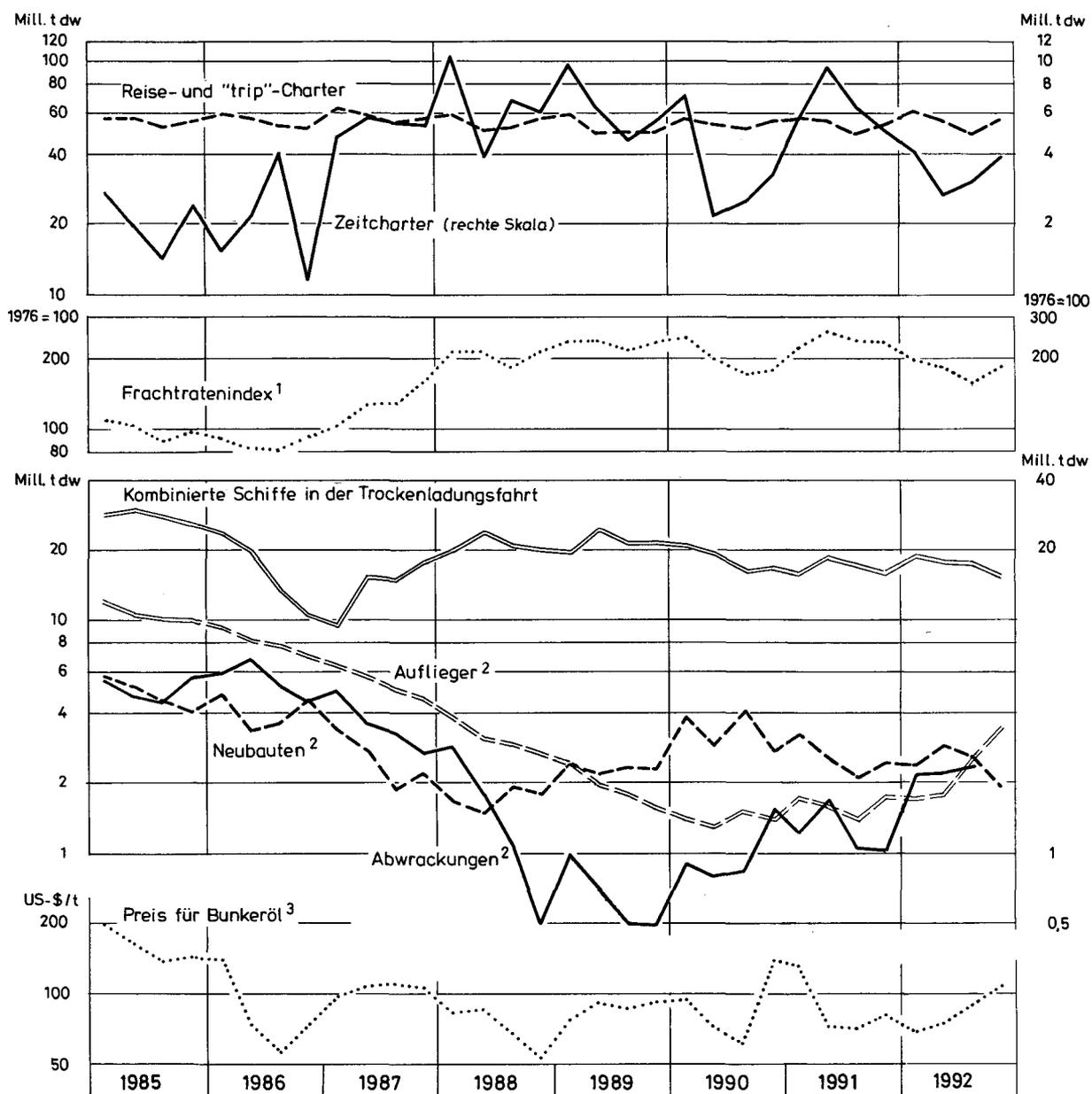
III. Trockenladungsfahrt

1. Stagnierendes Chartervolumen

Die Abschlußtätigkeit auf den Trampmärkten für Trockenladungstonnage — überwiegend Abschlüsse von Bulkcarriern — ließ die typischen Merkmale eines Konjunkturabschwungs auf den Seefrachtmärkten erkennen (Schaubild 1). Charakteristisch für diese Entwicklung waren im Jahre 1992

- der starke Einbruch der Nachfrage nach Schiffen für den Transport von Eisenerz und Kohle für die Hüttenindustrie,
- der damit einhergehende scharfe Fall der für große Bulkcarrier, insbesondere solche der "cape sizes", aber auch der Panamax-Klasse, gezahlten Raten,
- erhebliche Ratendifferenzen zwischen den großen und den "handy size"-Schiffen, bei denen sich die übliche positive Korrelation zwischen Schiffsgröße und Tagesentgelt zeitweilig umkehrte,
- weiterhin ausgeprägte regionale Ratenunterschiede insbesondere zwischen Atlantik- und Pazifikmärkten,

Schaubild 1 — Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1985–1992



¹Index des General Council of British Shipping; Abschlüsse für "trips" und "round voyages", Schiffe ab 12000 t dw. - ²Einschließlich Kombinierte Schiffe. - ³Schweröl IFO 380, Rotterdam.



Quelle: Drewry Shipping Consultants [e]; Lloyd's Shipping Economist [d]; Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik [a; b]; Lloyd's Register of Shipping [lfd. Jgg.]; Lloyd's List [q].

— deutlich günstigere Entwicklungen auf einigen Märkten der Spezialtonnage wie beispielsweise der Tramp-Containerschiffe und der Kühltonnage.

Ein Mißverhältnis zwischen dem zunehmenden Tonnageangebot und dem verfügbaren Ladungsaufkommen bestand wie schon im Vorjahr auf den Märkten der (nord-) europäischen Küstenschifffahrt. Ursache war allerdings nicht nur die ausgeprägte Konjunkturschwäche in Skandinavien, sondern auch eine neue Welle von Schiffsneubauten und der Wettbewerb der Fährlinien.

Bei einem im ganzen — vor allem auf den Teilmärkten der Rohstofftransporte für die eisenschaffende Industrie — tendenziell schrumpfenden Ladungsaufkommen stagnierte das *Chartervolumen* (+0,5 vH gegenüber 1991). Grund für diese divergierende Entwicklung ist die im Konjunkturabschwung verstärkte Präferenz der Charterer für kurzfristige Abschlüsse. Während das Volumen der Abschlüsse für einzelne Reisen (Reise- und "trip"-Charter) um 6,5 vH zunahm, verringerten sich die "period"-Zeitcharter auf wenig mehr als die Hälfte des Vorjahreswertes. Die daraus hervorgehende Tonnagebindung schwächte sich dementsprechend im ganzen gesehen ab, zumal — ebenfalls im Einklang mit den Beobachtungen während früherer Konjunkturzyklen — die Laufdauer der Zeitcharterverträge abnahm, also weniger Reisen je Abschluß auszuführen waren; rückläufig waren insbesondere die langen Laufzeiten (Tabelle 1). Ursächlich für diese Entwicklung dürfte in erster Linie die rezessionsbedingt sinkende Nachfrage nach Rohstoffen und damit nach Großschiffen für den Rohstofftransport gewesen sein. Die eisenschaffende Industrie nimmt bei rückläufiger Produktion nur noch Schiffe für einzelne Reisen auf, um nicht möglicherweise nicht benötigte Tonnage vertraglich zu binden oder unerwünschte Erz- und Kohlevorräte aufzubauen.

Dieser Veränderung der Chartergewohnheiten in der Massengutfahrt entsprachen die Strukturveränderungen bei den Reisecharterabschlüssen. Der Anteil der Getreidetonnage an diesen Abschlüssen war höher als im Vorjahr, wobei neben unregelmäßig anfallenden Verladungen, die von den üblichen Saisonverläufen abwichen, auch Verschiebungen von der "trip"- zur Reisecharter eine Rolle gespielt haben dürften. Die Verschiffung von Eisen- und anderen Erzen für die Stahlerzeugung auf Reisecharterbasis nahm erheblich langsamer zu als die von Kohle und Getreide; der Erzanteil am gesamten Reisechartervolumen ist zwar noch immer der weitaus größte, fiel aber um fast 5 Prozentpunkte auf etwa ein Drittel.

Tabelle 1 — Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1990–1992

Laufdauer in Monaten	1990		1991		1992	
	1 000 t dw	Anteil (vH)	1 000 t dw	Anteil (vH)	1 000 t dw	Anteil (vH)
0–6	5 771	38,7	11 726	44,2	7 939	57,3
6–12	2 146	14,4	5 200	19,6	1 408	10,2
12–24	4 741	31,8	6 683	25,2	3 709	26,8
24–	2 264	15,2	2 912	11,0	788	5,7
Insgesamt	14 922	100,0	26 521	100,0	13 844	100,0

Quelle: Zusammengestellt nach Drewry Shipping Consultants [e].

2. Scharfer Rateneinbruch bei den Großschiffen

Im Verlauf des Jahres 1992 sind die Fracht- und Charraten auf den meisten Teilmärkten der Trockenladungsfahrt stark zurückgegangen. Ein Indikator der konjunkturellen Baissetendenzen war die lange und ausgeprägte Sommerflaute. Außerdem setzte die Herbstbelebung erst später als üblich ein und war zunächst sehr

schwach. Ein spürbarer Anstieg der Nachfrage nach Schiffsraum gegen Ende des Jahres hatte eine wohl vorwiegend lokale Knappheit an Panamax-Schiffen am US-Golf mit starken Ratensprüngen zur Folge.

Im Rückblick wies die Marktentwicklung seit Mitte 1990 erhebliche Unregelmäßigkeiten auf: Der Abwärtstrend im 2. Halbjahr 1990 wurde vor allem von Problemen der Getreideeinfuhren in die damalige Sowjetunion ausgelöst; aus dem gleichen Grund kam es im Sommer des folgenden Jahres, als die UdSSR über ausreichende Kredite verfügen konnte, zu einer saisonunüblichen Nachfrage in der Getreidefahrt. Im Frühjahr 1991 wirkte sich außerdem kurzzeitig der Golfkrieg aus, weil eine Reihe von Trockenfrachtern für den militärischen Nachschub benötigt und Kombinierte Schiffe aus der Trockenladungsfahrt in die Tankfahrt abgezogen wurden. In diesen drei Jahren spiegelte der Marktverlauf zwar typische Konjunkteinflüsse wider; er war aber auch stark von vorwiegend politisch bedingten Sondereinflüssen geprägt, die vor allem den Abwärtstrend im Vorjahr unterbrachen.

Die bereits erwähnte Inversion der (Zeitcharter-) Ratenbildung in Abhängigkeit von der Schiffsgröße zeigte sich einerseits vor allem darin, daß die Sätze bis hinab zur Panamax-Größe sehr stark fielen. Die Abwärtstendenz breitete sich von den unter starkem Ratendruck stehenden Märkten der größten Schiffe aus; dort wurde bei einem "cape size"-Schiff für eine Atlantik-Rundreise mit nur 2 650 US-\$ je Tag das Minimum erreicht. Andererseits lagen die Tagesraten für "handy size"-Bulkcarrier häufig *über* den Entgelten für wesentlich größere Schiffe. Das entsprach der günstigeren Nachfrage und dem stagnierenden Tonnageangebot in diesen Schiffsgrößenklassen. Zudem sind die Teilmärkte, auf denen solche Schiffe eingesetzt werden, im Gegensatz zu denjenigen der Panamax-Tonnage eher vor dem Zustrom größerer Schiffe geschützt. Beispielsweise sind genügend große Ladungspartien oft nicht verfügbar. Viele Löschhäfen können nur mit beschränktem Tiefgang angelaufen werden, nicht selten begrenzen die örtlichen Verhältnisse aber auch die Länge und/oder Breite der Schiffe.

Das Ausmaß des Ratenrückgangs läßt sich an den für "trip charter" gezahlten Sätzen ablesen: Im Jahresdurchschnitt 1992 waren diese um ein Viertel niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Wie zu erwarten, nahmen die Ratenausschläge mit steigender Schiffsgröße an Heftigkeit zu. Für Schiffe von mehr als 50 000 t dw betrug der durchschnittliche Rückgang zwischen 28 vH für die Panamax-Klasse und 42 vH für die größeren Schiffe, dagegen nur 11–13 vH für die Größenklassen unter 50 000 t dw.² Die fallende Tendenz wurde zunächst im Frühjahr kurzfristig unterbrochen, als Nachfrageimpulse aus dem Getreidehandel kamen. Im Spätherbst stiegen die Frachtraten aber immerhin so stark an, daß sie in den beiden letzten Monaten 1992 nur noch um knapp 16 vH unter dem Vorjahresstand lagen. Schiffe zwischen 20 000 und 50 000 t dw konnten sogar etwas darüberliegende Sätze erzielen.

Die Reisecharterraten, die nur für bestimmte routen- und güterspezifische Teilmärkte vergleichbar sind, folgten grundsätzlich der dargestellten Tendenz. Für einige ausgewählte Relationen zeigte sich das in Tabelle 2 dargestellte Bild. Die Raten waren insbesondere auf längeren Reiserouten gegenüber dem Vorjahresniveau überdurchschnittlich stark gedrückt, da dort vorzugsweise sehr große Schiffe eingesetzt werden. Aber auch in der Nordatlantik-Getreidefahrt gab es in den Frühjahrsmonaten einen sehr starken Rateneinbruch; für Ladungen von 50 000–60 000 t vom US-Golf nach den Niederlanden wurden minimal nur noch 8,40 US-\$/t bezahlt, gegenüber einem Durchschnitt von 14,05 US-\$ im November 1991.

² Für die kleinste Größenklasse (12 000–19 999 t dw) errechnet sich zwar ein Rückgang um 18 vH; die Zahl der berücksichtigten Abschlüsse ist jedoch fortlaufend gesunken, so daß Zufallseinflüsse nicht unwahrscheinlich sind. Im Gesamtindex haben Panamax-Schiffe ein zunehmendes Gewicht.

Tabelle 2 — Reisecharterraten auf ausgewählten Routen 1991/92

	Ladungsart	Partiengröße	Rate	Veränderung (vH) 1991/92
		t	\$/t	
US-Golf–Niederlande	Getreide	50–60 000	13,56	–22
US-Golf–Japan	Getreide	52 000	20,28	–20
US-Nordpazifik–Japan	Getreide	52 000	12,09	–13
Argentinien–Europa ^a	Getreide	30–40 000	18,00	–7
Australien–Europa ^a	Kohle	100–150 000	9,10	–29
Brasilien–Japan	Eisenerz	120–160 000	7,82	–38
US-Westküste–Japan/Südkorea	Schrott	25–35 000	21,00	–14
Mauritius–Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16 000	14,64 ^b	–15

^aKontinent (Nordwesteuropa). —^bPfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus Abschlußmeldungen in Drewry Shipping Consultants [e] und Lloyd's List [p].

Dem Rückgang der für Reise- und "trip"-Charter gezahlten Sätze entsprach die Tendenz der "period"-Zeitcharterraten. Die deutliche Verminderung der Charterentgelte wurde ebenfalls erst gegen Ende des Jahres — und in schwächerem Maße als bei den übrigen Sätzen — gebremst. Zu einer Inversionstendenz kam es bei Raten für die 12-monatige Laufzeit nicht, doch verloren die Großschiffe überdurchschnittlich stark an Boden. Im Jahresdurchschnitt (Januar – November) lagen die Zeitcharterentgelte für "handy size"-Schiffe, Panamax-Tonnage und "cape size"-Schiffe (120 000 t dw) um jeweils etwa 5,5, 16,5 und 24 vH unter dem Vorjahresniveau.

Der Ratenverfall für die Großschiffe hatte einen deutlichen Anstieg der Aufliegertonnage zur Folge; eine Reihe von Reedern entschloß sich aber auch dazu, überalterte Schiffe endgültig aus der Fahrt zu ziehen und zum Abbruch zu verkaufen. Nachdem die Abwrackquote in den Vorjahren sehr gering gewesen war, wurde davon vielfach ein deutlicher Beitrag zu einem Abbau des wieder zunehmenden Tonnageüberhangs erwartet. Zu der Entscheidung, Schiffe endgültig aus dem Markt zu nehmen, mag der zunehmende öffentliche Druck beigetragen haben, die Schiffssicherheit nachhaltig zu verbessern, nachdem in den vergangenen Jahren eine außergewöhnlich große Zahl teilweise sehr großer Bulkcarrier gesunken ist.

3. Rohstofftransport im Zeichen der Stahlkrise

Die entscheidende Rolle für den Einbruch in der Trockenladungsfahrt spielte, wie stets in vergleichbaren Konjunkturphasen, die Rohstoffwirtschaft (Tabelle 3). Dabei gab Japan infolge seiner beherrschenden Stellung als Nachfrager auf den Bulkmärkten den Ausschlag;³ die Rohstoffimporte und damit die Nachfrage nach Bulktonnage nahmen dort erheblich ab.⁴

³ Die Anteile der Importe Japans am Weltseetransport (tsm) beliefen sich 1990 bei Eisenerz auf 40 vH, bei Kohle auf 30 vH [berechnet nach Fearnleys, a].

⁴ Der Umschlag in den Häfen Japans (internationaler Verkehr) entwickelte sich 1992 unterschiedlich: Der Empfang verminderte sich um 3,1 vH, während der Versand um 13,8 vH stieg [jeweils Zeitraum Januar – August gegenüber dem Vorjahr; United Nations, a]. Der Containerumschlag in den japanischen Haupthäfen dürfte 1992 zwischen 3 vH (Kobe) und 10 vH (Yokohama) höher gewesen sein als 1991 [Lloyd's List, a]. In den ersten acht Monaten 1992 kamen um 6,5 vH weniger Bulkcarrier in japanischen Häfen an als in der gleichen Zeit des Vorjahres [Bulkcarrier mit mehr als 80 000 t dw: –8 vH; Lloyd's Shipping Economist, a, S. 9].

Tabelle 3 — Ausgewählte Massenguttransporte 1991 und 1992

	Zeitraum	1991	1992	Veränderung (vH)
Eisenerz^a				
Einfuhr Japan	Januar–August	85,3	74,8	-12,3
Einfuhr EG	Januar–September	97,1	95,2	-2,0
Ausfuhr Australien	Januar–Oktober	92,3	84,6	-8,3
Kohle (Kessel- und Kokskohle)^a				
Einfuhr Japan	Januar–Oktober	92,5	92,5	-0,0
Einfuhr EG	Januar–August	84,1	91,1	+8,3
Ausfuhr Australien	Januar–September	91,5	95,0	+4,2
Ausfuhr Vereinigte Staaten	Januar–September	66,9	60,9	-9,0
Ausfuhr Kanada	Januar–August	21,3	20,3	-4,7
Mineralöl (Rohöl und Produkte)				
Einfuhr Japan ^b	Januar–Oktober	1428	1445	+1,3
Einfuhr Vereinigte Staaten ^b	Januar–Oktober	2289	2367	+3,4
Einfuhr EG ^a	Januar–März	131,4	134,8	+2,6

^aMill. t. — ^bMill. barrels (Tagesangaben auf Jahreswerte hochgerechnet).

Quelle: Zusammengestellt und errechnet aus Lloyd's Shipping Economist [d, jeweils Tabellen "Cargo Generation"].

Die Nachfrageschwäche war im wesentlichen der ungünstigen Lage der **eisenschaffenden Industrie** zuzuschreiben. In Japan wurde um 10,5 vH weniger Rohstahl erzeugt als im Vorjahreszeitraum. Schon damals hatte sich die Expansion abgeschwächt [Lloyd's Shipping Economist, a]. Daher wurden Lieferverträge mit Eisenerzlieferanten neu terminiert, die Lagervorräte abgebaut und die laufenden Bezüge gedrosselt. Da die Seedistanzen im Verkehr mit Japan relativ lang sind, veränderte sich die Nachfrage nach Tonnage zusätzlich. Die Produktion anderer fernöstlicher Stahlproduzenten glich nur einen geringen Teil der Mindernachfrage Japans aus (Südkorea: +7 vH; Taiwan: -1,5 vH). Auch in den EG-Ländern schwächte sich die Stahlerzeugung im Jahresverlauf ab (-3,6 vH), so daß die Erzeinfuhren bereits rückläufig gewesen sein dürften. In Nordamerika wurde im Zuge der konjunkturellen Belebung allerdings um gut 5 vH mehr Stahl produziert.

Der Rückgang der Stahlerzeugung prägte auch den Transport von *Kokskohle*. Der verminderte Bedarf war vermutlich die Hauptursache dafür, daß sich auch die bisher starke Expansion des Kohleverkehrs über See spürbar auf unter 3 vH abschwächte;⁵ dabei halbierte sich die Zuwachsrate 1992 nahezu gegenüber dem Vorjahr. Der Seetransport von *Kesselkohle* war infolge des steigenden Anteils der Kohle an der Energieerzeugung weiter expansiv; er dürfte inzwischen bei etwa 60 vH der gesamten Kohlevers Schiffungen liegen. Besonders starke Zuwächse gab es anfangs noch bei den Einfuhren Westeuropas (1. Halbjahr: +12 vH). Im Verkehr mit Japan macht sich zunehmend der Eintritt Indonesiens als Anbieter auf dem Weltkohlemarkt bemerkbar, der ebenso wie die Exporte Kolumbiens und Venezuelas zu Verkehrsverlagerungen und Verkürzungen der Reisedistanzen führt und die Tonnagenachfrage tendenziell verringert.

Die *Getreidefahrt*, das dritte große Standbein der Bulkfahrt, expandierte 1992. Doch hatten die Zahlungsprobleme der GUS-Länder außergewöhnliche Nachfragefluktuationen zur Folge. Sie verursachten beispiels-

⁵ Nach Schätzungen des Vereins Deutscher Kohlenimporteure [a] stieg die verschifftete Kohlenmenge im Jahre 1992 bei schleppender Nachfrage nur um etwa 2–3 vH auf insgesamt 370 Mill. t.

weise den saisonal unerwarteten Anstieg der Verschiffungen im Frühsommer.⁶ Solche Fluktuationen können aber auch die Abfertigung der Schiffe behindern und Wartezeiten oder Ballastreisen zur Folge haben. Insgesamt dürfte der seewärtige Transport von Getreide und Ölsaaten im Getreidewirtschaftsjahr 1991/1992 etwa 242 Mill. t erreicht haben (+13 vH). In Argentinien und Kanada stiegen die Exporte besonders kräftig; Australien büßte mehr als ein Viertel ein. Die Einfuhren expandierten vor allem in den GUS-Staaten und der VR China (+20 bzw. +60 vH). Da die Importe aus den EG-Ländern an Boden gewinnen, geht aber die durchschnittliche Transportweite im Getreideverkehr der GUS tendenziell zurück. Zugleich werden mehr kleine bis mittelgroße Schiffe anstelle der Panamax-Größen eingesetzt. Außergewöhnlich waren die sehr umfangreichen Maisimporte in die von extremer Trockenheit betroffenen Länder Südafrikas (4,5 Mill. t in die Republik Südafrika, etwa 3 Mill. t nach Moçambique und in die anderen Nachbarstaaten). Sie trugen ebenso wie die Exportzunahme in Argentinien zur festen Nachfrage nach Schiffen der "handy sizes" bei. Die für den asiatischen Raum wichtige Reisausfuhr stieg um ein Zehntel an.

Auf anderen Teilmärkten der Trampfahrt zeigte die Nachfrage vielfach Schwächetendenzen. Der Seetransport von Bauxit und Tonerde dürfte 1992 abgenommen haben; Gewinnung und Herstellung waren schon seit dem Herbst 1991 rückläufig [World Metal Statistics, 1992]. Düngemittelschiffungen litten unter den Problemen der ehemaligen Ostblockländer (Ausfuhr Jordaniens: -40 vH); es gab allerdings auch neue Verkehre. Die Verschiffungen der Forstproduktenindustrie — ebenfalls für "handy size"-Schiffe von Bedeutung — standen noch unter dem Einfluß weltweiter Absatzprobleme. Dagegen wurden im Verlauf des Jahres zunehmend mehr Stahl und Stahlerzeugnisse befördert, weil die Produzenten unter dem Druck inländischer Absatzrückgänge offenbar mehr Stahl aus Auslandsmärkten anboten.

Außer der Nachfrageschwäche gehörten die Ausweitung der Bulksflotte sowie die Zuwanderung kombinierter Schiffe zu den Ursachen der für die Reeder ungünstigen Marktentwicklung, insbesondere des Rateneinbruchs bei den "cape size"-Schiffen. Diese Faktoren übten vor allem Druck auf die Frachtraten in der Nordatlantik-Getreidefahrt aus und trugen wesentlich dazu bei, daß auch die Panamax-Schiffe betroffen wurden, obwohl deren Gesamttragfähigkeit im Jahresverlauf um etwa 2 vH schrumpfte. Die von solchen Schiffen übernommenen Getreidepartien lagen teilweise wiederum über 100 000 t; sie bedingen allerdings für viele Löschhäfen eine Teilabladung, da die Wassertiefen begrenzt sind.

4. Tramp-Containerschiffe noch im Aufwind

Wesentlich günstiger als die Massengutfahrt entwickelten sich Nachfrage und Charraten für die Reeder von Tramp-Containerschiffen (Tabelle 4). Obwohl das Angebot solcher Schiffe fortlaufend erweitert worden ist, konnte die Nachfrage wiederholt nur mit Schwierigkeiten bedient werden; im Herbst entspannte sich die Lage allerdings. Auf diesem Teilmarkt wurden 1992 insgesamt 604 Abschlüsse von Tramp-Containerschiffen registriert; diese Schiffe verfügten über insgesamt rund 436 000 Stellplätze für 20-Fuß-Container, rund 16 vH mehr als im Vorjahr. Davon entfielen auf große Schiffe mit mehr als 700 TEU Ladefähigkeit wiederum etwa 65 vH; der Anteil großer Schiffe mit teilweise mehr als 2000 TEU nahm weiter zu.⁷

Das Niveau der Charraten war im Durchschnitt der erfaßten Abschlüsse um gut 2 vH höher als im Vorjahr (Tabelle 5). In der Größenklasse "700 TEU und mehr" stieg es um fast 5 vH, für die mittelgroßen Schiffe (400–699 TEU) um knapp 1 vH; für die kleinste Größengruppe (unter 400 TEU) schwächten sich die Raten

⁶ Vgl. zu den Zahlungsproblemen der GUS und Lieferstopps in Kanada und den Vereinigten Staaten u.a. Lloyd's List [b; c; d].

⁷ Die Angaben wurden aus Marktberichten von Mentz, Decker & Co. [Ifd. Jgg.] berechnet. Die TEU-Daten enthalten auch solche Abschlüsse, bei denen die vereinbarten Charraten nicht bekanntgegeben wurden.

Tabelle 4 — Charterabschlüsse für Tramp-Containerschiffe 1989–1992

Größenklasse Charterform	1989		1990		1991		1992	
	Zahl	TEU	Zahl	TEU	Zahl	TEU	Zahl	TEU
Abschlüsse insgesamt ^a	507	287,2	419	259,8	532	376,5	604	436,3
700 TEU und darüber insgesamt	133	149,3	133	145,5	209	244,9	240	283,4
Zeitcharter	97	110,2	73	84,2	135	154,3	161	193,3
Rundreisen	36	39,1	60	61,3	74	90,5	79	90,1
400–699 TEU insgesamt	181	94,7	148	80,8	175	92,0	210	110,6
Zeitcharter	139	71,6	94	50,1	129	68,1	170	89,5
Rundreisen	42	23,1	54	30,8	46	23,9	40	21,1
unter 400 TEU insgesamt	193	44,2	138	33,5	148	39,6	154	42,1
Zeitcharter	173	41,3	129	31,7	136	36,3	137	37,1
Rundreisen	10	2,9	9	1,8	12	3,3	17	5,2

^aNur Abschlüsse, deren Raten bekanntgegeben wurden.

Quelle: Berechnet aus Abschlußmeldungen von Mentz, Decker & Co. [lfd. Jgg].

Tabelle 5 — Charratenindex für Containerschiffe^a (1987=100) 1990–1992

	1990				1991				1992			
	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.
Gruppe 1 ^b	149	148	160	155	145	136	142	142	130	138	142	132
Gruppe 2 ^c	159	153	149	146	147	141	152	158	150	153	156	152
Gruppe 3 ^d	163	153	142	137	140	150	150	151	150	156	149	154
Insgesamt	164	149	147	141	137	134	139	151	146	146	141	144

^a1987=100. — ^bBis unter 400 TEU. — ^c400–699 TEU. — ^d700 TEU und darüber.

Quelle: Wie Tabelle 4.

allerdings um nahezu 4,5 vH ab. Dieser Rückgang war auch durch die allgemeine Ratenschwäche in der europäischen "short sea"-Fahrt bedingt, da die Märkte der kleinen Containerschiffe nur beschränkt von denen der konventionellen Küstenfrachter isoliert sind. Insgesamt ist das Ratenniveau auf den Märkten für Tramp-Containerschiffe seit Anfang 1990 zwar gefallen, doch waren der Rückgang im Vergleich zu dem steilen Abschwung insbesondere auf den Bulkcarrier-Märkten geringfügig und Fluktuationen verhältnismäßig begrenzt. Im Gegensatz zu den meisten anderen Märkten wurden für die mittleren und größeren Schiffe durchweg kostendeckende Raten erzielt. Die Knappheit an großer Tonnage veranlaßte die Charterer im Herbst dazu, Verträge mit Anlieferung erst bis Mitte 1993 abzuschließen.

Den Ausschlag für diese relative Festigkeit gaben einerseits die weiter ausgebauten Feedernetze der Container-Linienfahrt, die infolge der steigenden Ladungsmengen größere Schiffe erfordern. Zum anderen ist die Nachfrage nach großen Schiffen für den Einsatz in Direktdiensten erheblich gestiegen. Das hat zur Folge, daß sich einerseits der Chartermarkt fortlaufend auf größere Schiffe hin entwickelt hat, andererseits eine zuneh-

mende Zahl von Großcontainerschiffen bis oberhalb der 3 000-TEU-Marke von Trampreedern geordert werden. Nach wie vor wird dadurch auch kleineren Linien-Operators die Möglichkeit eröffnet, ohne großen Eigenkapitaleinsatz auf Charterbasis Dienste zu betreiben. Die Marktzutrittskosten werden somit, was die Schiffe betrifft, deutlich niedriger gehalten, als es im Hinblick auf die Tendenz zu "mega carriers" erwartet werden könnte. In der europäischen Fahrt befördern Feederlinien zusätzlich zu "transhipment"-Containern auch immer mehr Ladung zwischen den Häfen dieser Region.

5. Marktnischen auch in der Spezialschifffahrt

Die zahlreichen Märkte der Spezialschifffahrt zeigten sich 1992 gegenüber den konjunkturellen Einflüssen teilweise relativ widerstandsfähig. So entwickelte sich die *Kühlschifffahrt* weiter günstig und erreichte ein Transportvolumen von etwa 35 Mill. t sowie eine Transportleistung von 8,25 Bill. Kubikfuß-Seemeilen (cbfsm).⁸ Davon entfallen etwa zwei Drittel auf Vollkühlschiffe, das restliche Drittel auf die Beförderung von Kühlcontainern. Die anhaltende Expansion beruht vorwiegend auf der starken Zunahme des Welthandels mit Früchten aller Art; Kühlschiffe konnten aber auch in der Fleischfahrt Marktanteile auf Kosten der Linienreedereien gewinnen. Nach wie vor expandierte unter dem Einfluß der steigenden Nachfrage in Osteuropa und Korea der Bananentransport — vor allem wegen seiner Saisonunabhängigkeit, aber auch wegen seines hohen Anteils an der Gesamttransportleistung (1991: gut 42 vH) — noch immer der wichtigste Teilmarkt der Kühlschifffahrt. Außer Zitrusfrüchten gewinnt die Ausfuhr von Kernobst fortlaufend an Boden [Seatrade Review, a]. Diese "deciduous fruits" werden vorwiegend im Frühjahr von Ländern der südlichen Hemisphäre (Chile, Neuseeland, Südafrika, neuerdings verstärkt Brasilien und Indonesien) verschifft.

Trotz eines erheblichen Zuwachses an Kühlschiffskapazität in den letzten Jahren (1980–1991: +42 vH) [A/S Klaveness Chartering, 1992], der mit einem Bruttozugang von etwa 6,5 vH auch 1992 anhielt, konnten die Schiffe in Fahrt gehalten werden. Die Raten hatten dabei gegenüber dem Vorjahr sogar leicht steigende Tendenz. Während der Hochsaison im Frühjahr erreichten sie für "trip charters" nahezu 2 US-\$ je Kubikfuß und Monat.⁹ Dabei handelt es sich um palettenfreundliche Schiffe, für die entsprechend der angebotenen Qualität und der erzielbaren Produktivitätsgewinne beim Umschlag höhere Sätze gezahlt werden. Auch bei Zeitcharterabschlüssen mit einer Laufdauer von 12 Monaten erhielten sie mit etwa 80 US-Cents je Kubikfuß und Monat — bei vermutlich im Durchschnitt größeren Schiffen (Kostendegression) — deutlich höhere Entgelte als ältere Fahrzeuge, für die nur etwa 55 cents gezahlt wurden. In der zweiten Hälfte des Jahres drückte allerdings die zunehmende Zahl von Neubauten auf die Raten, so daß diese leicht zurückgingen.

Das früher einheitliche Ratenniveau auf den Kühlschiffsmärkten hat sich zunehmend nach Kriterien wie ladetechnischen Eigenschaften und Alter des Schiffes aufgefächert. Neben dem derzeit noch bei weitem überwiegenden Sektor für die Kühltonnage konventioneller Bauart hat sich seit etwa 1980 immer deutlicher ein Sektor für moderne, "palettenfreundliche" Schiffe herausgebildet. Die konventionelle Tonnage ist teilweise schon recht alt, so daß in den nächsten Jahren voraussichtlich mehr Schiffe verschrottet werden und die Flotte fortschreitend erneuert wird. Angesichts der exportbedingt starken Konzentration der Nachfrage auf die Frühjahrsmonate und der damit verbundenen zeitweiligen Ratensteigerungen werden allerdings alte Schiffe nicht selten nur in dieser Zeit betrieben und außerhalb der Saison aufgelegt.

⁸ Die Kapazität von Kühlschiffen wird aufgrund der vorwiegend raumintensiven Ladungen meistens in Kubikfuß bzw. cbm, neuerdings auch in qm Paletten-Stellfläche angegeben.

⁹ Vgl. dazu Svensk Sjöfarts Tidning [1992]; ferner Lloyd's Ship Manager [b].

6. Neue Strukturen im Seetransport von Automobilen

Ein Spezialmarkt, der sich schon seit etwa fünf Jahren in einem tiefgreifenden Wandlungsprozeß befindet und dabei von erheblichen Rückgängen der Transportmengen betroffen wird, ist der Seetransport von Automobilen. Im Jahre 1992 machte sich der konjunkturelle Abschwung der Nachfrage nach privaten Kraftfahrzeugen erheblich bemerkbar, wobei solche Wirkungen aber vermutlich auch von verschiedenen Selbstbeschränkungsabkommen und vom Strukturwandel in der Automobilproduktion — z.B. von Standortverlagerungen — ausgingen. Im Jahre 1992 sanken die gesamten Exporte Japans gegenüber 1991 mengenmäßig um 1,5 vH; das war bereits der siebte jährliche Rückgang in Folge.¹⁰ Besonders stark waren die Aufkommensverluste im Verkehr mit den Vereinigten Staaten (–15 vH, bedingt auch durch eine Herabsetzung der Importkontingente für japanische Autos), während die Ausfuhren in die EG-Länder um 6 vH schrumpften. Die europäischen Kfz-Ausfuhren nach den Vereinigten Staaten sind ebenfalls gefallen. Insgesamt liegt das Transportvolumen in diesen wichtigen Relationen — überwiegend handelt es sich dabei um Langstreckenverkehre — erheblich unter dem Höchststand von 1987.

Seit den frühen fünfziger Jahren war der Automobiltransport ein besonders dynamischer Sektor des Seeverkehrs. Ein Strukturbruch, der um das Jahr 1987 einsetzte, hat jedoch teilweise zu einer Dämpfung des Transportaufkommens geführt, teilweise auch neue Verkehrsströme entstehen lassen; insbesondere wurden in einigen Fällen bisher unpaarige Routen in mehr oder minder paarige verändert [vgl. dazu u.a. Lloyd's Shipping Economist, b; Böhme, 1989]. Dies war vor allem eine Folge von Veränderungen der regionalen Produktionsstruktur der Automobilindustrie, die mit dem Begriff "sourcing strategies" umschrieben werden. So ist der Transport von Neuwagen über den Pazifik ostwärts seit 1986 kontinuierlich geschrumpft, nachdem japanische Produzenten immer mehr Zweigwerke in den Vereinigten Staaten bauten; dabei hat sich ein zunehmender westgehender Autoexport dieser Werke nach dem Fernen Osten neu entwickelt. In Europa hat ein ähnlicher Wandel begonnen; die "transplants" japanischer Hersteller im Vereinigten Königreich werden künftig einen erheblichen Teil der Nachfrage nach japanischen Modellen in den EG-Ländern decken; die Direkteinfuhren aus Japan werden entsprechend vermindert. Obwohl die Nachfrage insgesamt voraussichtlich steigen wird, dürfte der herkömmliche Überseeimportverkehr zurückgehen; auf der anderen Seite werden die Ausfuhren aus dem Vereinigten Königreich zum Kontinent zu einem großen Teil über See gehen. Da die Produktion der "transplants" bis zum Jahre 2000 auf rund 1,2 Mill. Pkw steigen soll (1991: 0,3 Mill. Stück), wird das Transportvolumen in diesem Bereich in den kommenden Jahren erheblich ausgeweitet werden.¹¹ Ähnlich wirken die Standortentscheidungen der europäischen Kfz-Hersteller, die zu einer weit verstreuten Einzelteile-Produktion und Montage bei den einzelnen Unternehmen geführt haben und daher weite Transporte auch über See erfordern.

Die im Automobiltransport tätigen Reedereien — neben den dominierenden japanischen Unternehmen insbesondere solche aus Skandinavien — haben mit Rücksicht auf die sich abzeichnenden Veränderungen damit begonnen, ihre Flottenkapazitäten anzupassen. Es wurden erheblich mehr alte Schiffe aus der Fahrt gezogen als Neubauten bestellt und geliefert. Trotz der sich verschlechternden Exportsituation im japanischen Automobilbau konnten Ratenrückgänge bzw. Beschäftigungslosigkeit der Übersee-Spezialschiffe weitgehend vermieden werden. Es zeichnet sich aber ab, daß künftig wieder kleinere Schiffe benötigt werden, weil die Verlader

¹⁰ In den Vereinigten Staaten und der EG wurden die vereinbarten Höchstgrenzen erreicht. Teilweise sehr kräftige Steigerungen gab es allerdings im Export Japans nach dem Mittleren Osten, Lateinamerika, Afrika und Ozeanien [Shipping and Trade News, a].

¹¹ Zur Abwicklung dieses künftigen "short sea"-Automobiltransports innerhalb Europas haben sich die japanischen Autoproduzenten oder Autotransport-Reedereien durch Unternehmenskäufe oder Beteiligungen an solchen Reedereien eine starke Stellung in diesem besonderen Transportmarkt verschafft.

vor allem an häufigen Abfahrten, nicht aber in gleichem Maße an möglichst niedrigen Seefrachten interessiert sind. Verringert sich das gesamte Transportvolumen, so könnten Schiffe der bisher verwendeten, bis auf etwa 6 500 Pkw Ladefähigkeit gewachsenen Größe nur bei einer verringerten Abfahrtsfrequenz betrieben werden, sofern nicht auf eine volle Auslastung verzichtet werden soll. Aufgrund der strukturellen Nachfrageveränderungen dürfte es wie in einigen anderen Sektoren des Seetransports — etwa dem Forstproduktenverkehr in der europäischen "short-sea"-Fahrt — zu einer Begrenzung der Schiffsgrößensteigerung bzw. sogar einer Rückkehr zu den in der Vergangenheit verwendeten Größen kommen.

IV. Tankschiffahrt

1. Ratenverfall bei Abschlußrekord

Die Tankschiffsmärkte zeigten im wesentlichen das gleiche Bild eines starken Ratenverfalls wie die Märkte der Trockenladungsfahrt. Der Rückgang setzte schon im Vorjahr nach der Beendigung des Golfkriegs ein und beschleunigte sich, so daß die Raten im Sommer 1992 ein teilweise extrem niedriges Niveau erreichten (Schaubild 2). Die Ursachen dafür waren allerdings nicht die gleichen wie auf den Trockenladungsmärkten. Die Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten nahm noch zu, und das Chartervolumen auf den Märkten für Einzelreisen hatte einen außerordentlich großen Umfang; der starke Druck auf die Frachtraten resultierte — wie schon in den siebziger Jahren — aus der Entwicklung des Angebots.

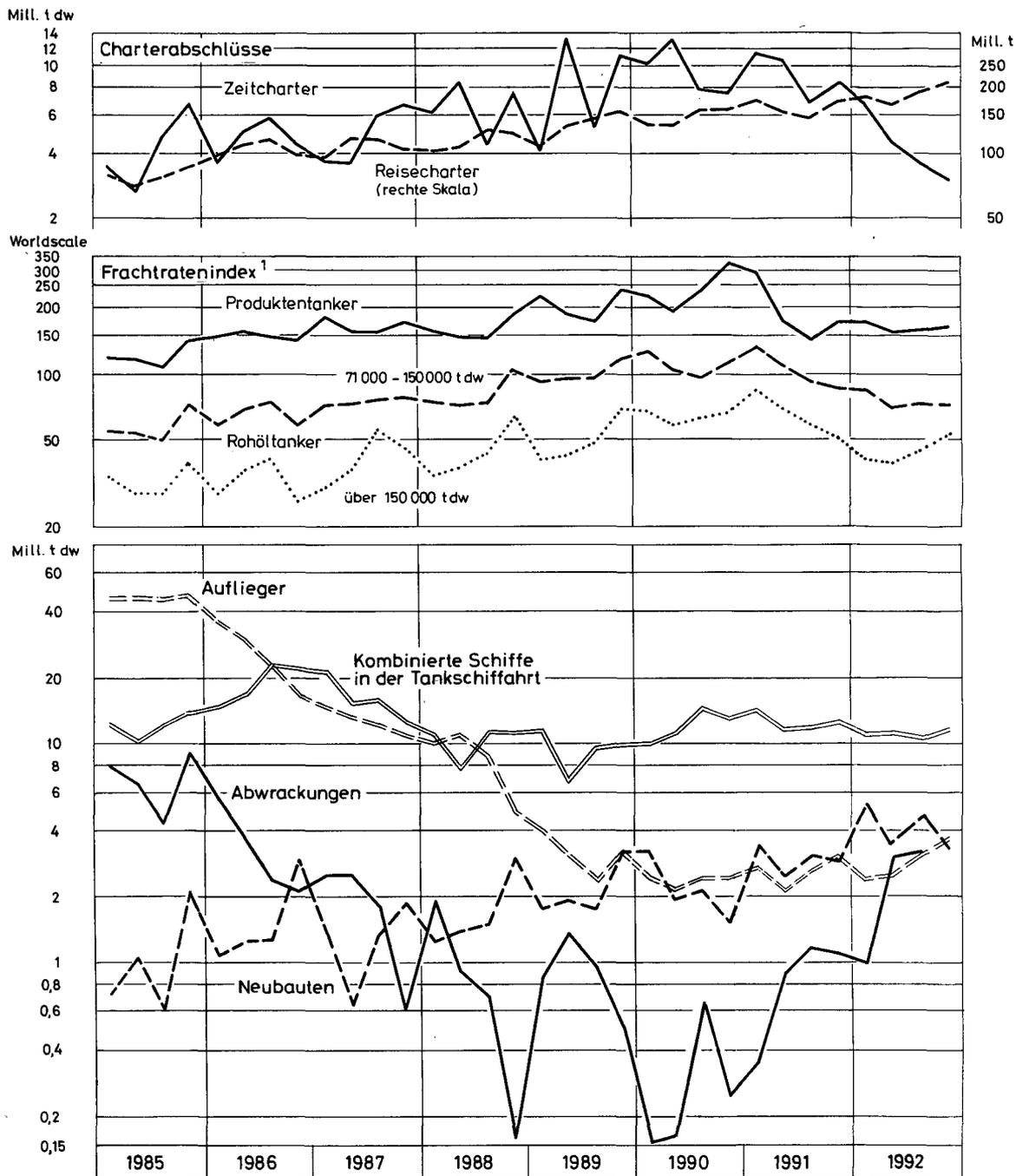
Die Marktentwicklung war bei fortgesetzter Angebotsausweitung dadurch gekennzeichnet, daß

- die Rohölverschiffungen auf Einzelreisebasis kräftig stiegen, wobei die Charterabschlüsse im Herbst 1992 ihren vermutlich historisch höchsten Stand erreichten,
- die Steigerung der Reisecharterabschlüsse in der Produktentankfahrt noch darüber hinausging,
- die Zeitbefrachtungen jedoch wie in der Trockenladungsfahrt sehr stark schrumpften, und
- die Buchungen von Lager- und Leichtertonnage besonders weit hinter dem Vorjahresstand zurückblieben.

Der schon kurz nach der ersten Ölpreiskrise von 1973 einsetzende Trend zu kurzfristigen Befrachtungen, der zu einer außerordentlichen Expansion der Einzelreisecharter und ihres Anteils am Rohöltransport führte, hat sich weiter fortgesetzt. Im Jahre 1973, einem Jahr der Hochkonjunktur, wurden Reisecharterabschlüsse über 161 Mill. t sowie Abschlüsse über Konsektivreisen von 51 Mill. t, mithin 213 Mill. t, registriert. Dieser vergleichsweise geringen Abschlußmenge standen aber Zeitbefrachtungen von 45 Mill. t dw gegenüber; außerdem befand sich ein erheblicher Teil der damaligen Tankerflotte unter Langzeitcharter oder bestand aus Konzerntonnage, deren Anteil seither kräftig vermindert wurde.

Im Jahre 1992 wurden demgegenüber nach den vorliegenden statistischen Daten 677 Mill. t Rohöl auf Reisecharterbasis abgefahren, ferner 7 Mill. t in Form von Konsektivreisen (+14,5 bzw. +13 vH gegenüber dem Vorjahr). Der sehr lebhaften Chartertätigkeit auf den Spotmärkten stand ähnlich wie in der Trockenladungsfahrt ein rückläufiges Zeitchartergeschäft gegenüber, das nur noch 15 Mill. t dw erreichte (-53 vH). Diese Tanker wurden vorwiegend für den Transport von Rohöl gechartert. Besonders scharf gingen die Zeitcharter für andere als Transportzwecke — vorwiegend für Leichteraufgaben (meistens nur für einige Tage) oder für Dienste als schwimmende Rohölläger — zurück. Im Jahre 1992 wurden solche Abschlüsse mit zusammen 5,6 Mill. t bekannt, gegenüber 14 Mill. t im Vorjahr. Den höchsten Stand hatten sie mit 63 Mill. t im Jahre 1981 erreicht.

Schaubild 2 — Indikatoren zur Entwicklung der Tankschiffahrt 1985–1992



¹Index von "Lloyd's Ship Manager & Shipping News International".



Quelle: Drewry Shipping Consultants [e]; Lloyd's Ship Manager [a]; Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik [a; b]; Lloyd's Register of Shipping, lfd. Jgg.

Die Anteile der verschiedenen Verladegebiete an den Rohölverschiffungen haben sich 1992 nicht wesentlich verändert. Das Gebiet Arabischer Golf/Rotes Meer hatte wiederum eine beherrschende Stellung (Anteil 45 vH), die sich — bei aber erheblich größerem Abschlußvolumen — gegenüber dem Vorjahr leicht abschwächte. Dieser Region standen Westafrika, das Mittelmeer, die Nordseefelder Norwegens und des Vereinigten Königreichs und die Karibischen Länder als die nächstwichtigen Verladegebiete mit Anteilen zwischen 15 und 8 vH gegenüber. Die Zunahme der Verladungen vom Arabischen Golf kam insbesondere den Großtankern zugute; allerdings konnten die Verloader auch auf ein gestiegenes Angebot von Suezmax-Tankern zurückgreifen, da diese im Mittelmeer, einem ihrer typischen Fahrtgebiete, Schwierigkeiten hatten, regelmäßig Rohölladung zu finden.

Trotz ihres großen Umfangs konnte die Chartersaktivität auf den Tankmärkten den raschen Verfall der Frachtraten, der sich auf breiter Front vollzog, nicht verhindern. Im Vorjahr hatte die kurzfristige Ratenentwicklung vor allem infolge des Golfkriegs kräftige Schwankungen aufgewiesen. 1992 entsprach sie — bei fallender Tendenz — eher dem normalen Saisonverlauf mit einem relativ deutlich ausgeprägten "Sommerloch". Unter dem Vorbehalt, daß Vergleiche zwischen zwei oder mehreren Jahren infolge der Quotierung der Tankerraten in Worldscale-Punkten mit jährlich veränderlichem Geldwert nur einen begrenzten Aussagewert haben,¹² läßt sich das Ausmaß der Ratenrückgänge im Zeitraum Januar – November 1992 gegenüber dem Vorjahr für verschiedene Schiffsgrößen aus den folgenden Veränderungen erkennen:

- Großtanker von mehr als 150 000 t dw (Rohölfahrt): die Raten lagen im Durchschnitt um etwa 30 vH unter dem Vorjahresstand;
- Rohöltanker mittlerer Größen: Rückgang ebenfalls um rund 30 vH;
- Tanker von 35 000 bis 70 000 t dw: Rückgang um ein Fünftel;
- Rohöltanker bis zu 35 000 t dw: die Raten sanken um etwa ein Achtel.

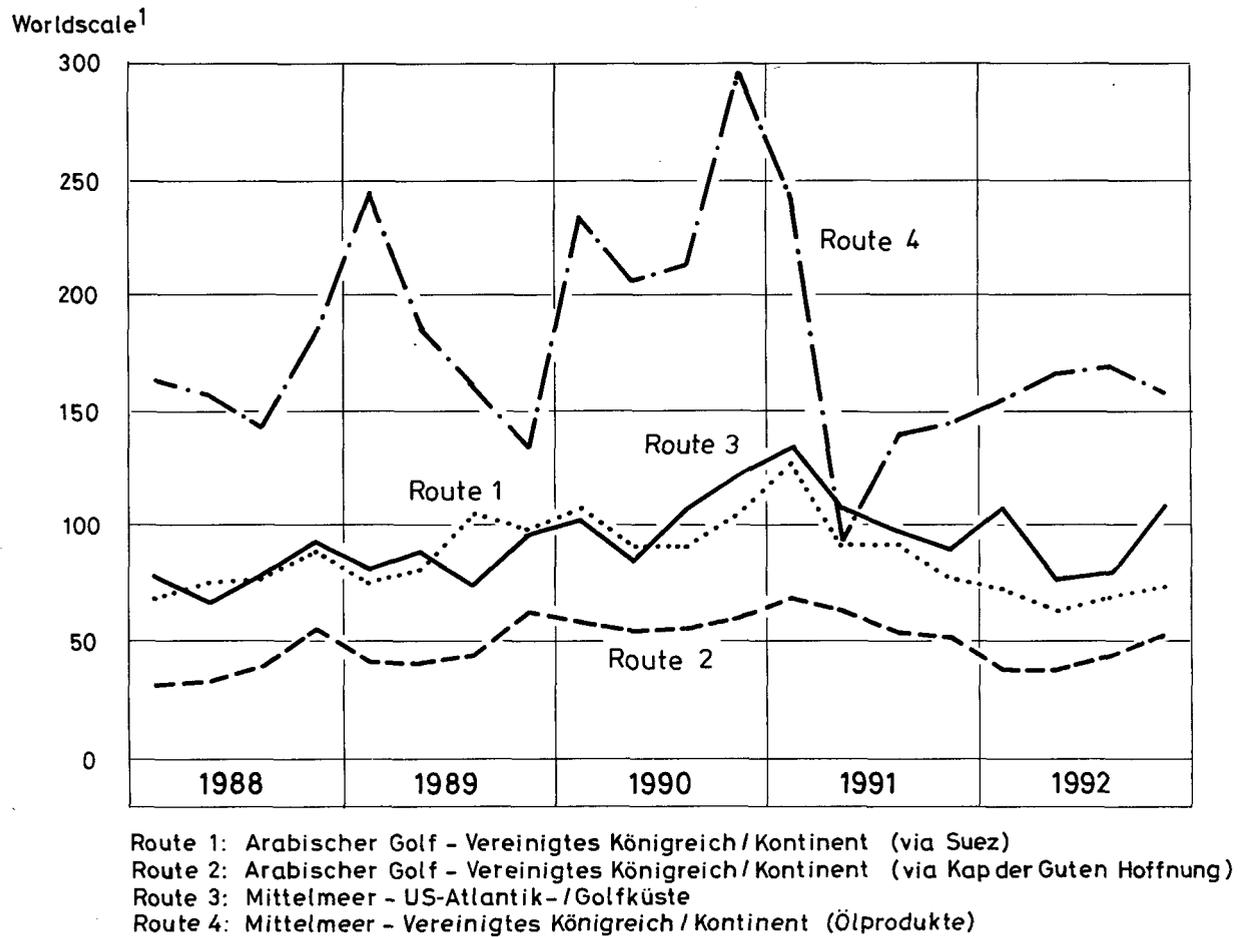
Es zeigt sich, daß der rückläufige Trend alle Größenklassen erfaßte, aber bei den Großschiffen besonders ausgeprägt war, so daß die Raten zeitweilig wieder in die Nähe des Auflegepunktes fielen. Die Spannweite zwischen den Raten, die im Durchschnitt für kleine Rohöltanker und für Großtanker gezahlt wurden, vergrößerte sich infolgedessen stark (vgl. zur Entwicklung der Raten auf wichtigen Tankerrouten Schaubild 3).

Diese Tendenzen spiegelten sich in den Zeitcharterraten auf den Tankmärkten wider. Die Durchschnittswerte für Abschlüsse mit Laufzeiten von 12 Monaten lagen im Zeitraum Januar – November 1992 um etwa 15–20 vH unter dem Vorjahresstand.¹³ Die "million barrel"-Tanker um 130 000 t dw, die 1991 durch die Folgen des Golfkriegs begünstigt wurden, waren zwar bis zum Sommer am stärksten betroffen; die Raten konnten sich aber im Herbst wieder erholen. Dagegen vergrößerte sich der Abstand zu den Raten des Vorjahres bei Großtankern, insbesondere aber bei Schiffen um 30 000 t dw im Jahresverlauf. Die Tagesraten lagen für VLCC im Durchschnitt bei 15 000 gegenüber 24 200 US-\$ im November 1991.

¹² Wie schon in den Vorjahren ist eine einfache Indexziffer für die gesamte Tankfahrt nicht verfügbar, zumal es sich zum einen um Reisecharterabschlüsse mit routenweise unterschiedlichen Bedingungen handelt und zum anderen die Quotierung in Worldscale-Punkten zeitliche Vergleiche stark erschwert. Da der Dollar-Wert eines Worldscale-Punktes Anfang 1992 gesenkt wurde, mußten die Raten nach der 1992 geltenden Skala z.B. in der Relation Ras Tanura – Rotterdam (WS 100/1992 = 16,62 US-\$/t) um etwa 15 Worldscale-Punkte höher liegen als im Jahre 1991, um die gleiche Einnahme zu erbringen [Drewry Shipping Consultants, a]. In den Vorjahren war der Dollar-Wert erheblich gesteigert worden (z.B. Wert WS 100 in dieser Relation 1990: 17,02 US-\$/t, 1991: 19,50 US-\$/t).

¹³ Berechnet aus Angaben in Lloyd's Shipping Economist [d], jeweils Tabelle "Tankers".

Schaubild 3 — Tankfrachtraten auf ausgewählten Routen 1988–1992



¹ Durchschnitt für alle Schiffsgrößen in laufenden Worldscale-Punkten.



Quelle: John J. Jacobs PLC [e]; Petroleum Economist [1992].

2. Zuviel Tonnage trotz expandierenden Ölverbrauchs

Die auf den Märkten der Rohöltankfahrt nachgefragten Transportleistungen wurden maßgeblich von folgenden Faktoren bestimmt:

- von einer noch anhaltenden, insgesamt jedoch nur leichten Expansion des Ölverbrauchs,¹⁴
- von der weiter steigenden Förderung der OPEC-Staaten (Januar – Oktober: +4,6 vH), die den Rohölpreis auf einem relativ niedrigen Niveau hielt, wobei ein Teil der Steigerung über den erwarteten Stand hinaus auf die Wertverluste der Rohöl-Kontraktwährung US-\$ zurückzuführen und im übrigen nur von begrenzter Dauer war,
- von einer weiter rückläufigen Rohölförderung in den Vereinigten Staaten (-1,3 vH) und einer damit einhergehenden Steigerung der Rohölimporte um 2,5 vH [Petroleum Supply Monthly, 1992],
- von einer Zunahme der japanischen Rohöleinfuhren (Januar – August: +2,2 vH),
- vom Verbrauch der im Vorjahr an Land und auf See aufgebauten Lagervorräte,
- von einem Anstieg der durchschnittlichen Transportentfernungen.

Die Transportwege, die in der ersten Hälfte der achtziger Jahre im ganzen um ein Viertel geschrumpft waren, verlängerten sich seit 1990 vor allem infolge von Verkehrsverlagerungen (1990–1991: +3 vH). Diese ergaben sich unter anderem daraus, daß die irakischen Ölexporte (Mossul, Kirkuk) über den türkischen Mittelmeer-Hafen Ceyhan unterbrochen sind. Lieferungen aus anderen Ländern — vorwiegend aus Westafrika und den Ladegebieten Arabischer Golf sowie Rotes Meer — bedingen teilweise merklich längere Transportwege mit entsprechend größerer Tonnagebindung. Die Tendenz wurde z.B. durch den Rückgang der Verladungen von karibischen Häfen noch verstärkt.

Da der Ölverbrauch trotz des reichlichen Angebots und der niedrigen Rohölpreise nur leicht expandierte, reichte die Nachfrage nach Schiffsraum nicht aus, um die Beschäftigung der Tankerflotte 1992 auf einem höheren Auslastungsniveau zu stabilisieren. Insbesondere traf das auf die Großtanker zu, obwohl die Verschiffungen vom Arabischen Golf schon seit Mitte der achtziger Jahre wieder gestiegen sind. Auch die erhöhten Anforderungen an die Transportkapazitäten, die sich aus den längeren Reisedistanzen ergaben, konnten den Angebotsdruck höchstens mildern. Vielmehr breitete er sich auch auf die anderen Größenklassen aus. Zu berücksichtigen ist überdies, daß der Ratenanstieg im November 1992 teilweise auf Zufallseinflüsse wie Wartezeiten in den Endhäfen der SUMED-Pipeline (Rotes Meer – Mittelmeer) zurückzuführen war.

Ursache der für die Tankreeder wieder ungünstigen Marktentwicklung war die anhaltende und kräftige Ausweitung der Tankerflotte (1988–1992: +15 vH). Die Neubauten, die in Erwartung steigender Verschrottung in Fahrt gesetzt wurden, konnten vom Markt nicht aufgenommen werden. Außerdem wurden zahlreiche Tanker, die durch Lagercharter zunächst stillgelegt worden waren, daraus wieder entlassen, nachdem insbesondere Saudi-Arabien und der Iran keinen Anlaß für eine vorsorgliche Lagerhaltung außerhalb des Arabischen Golfs mehr sahen. Dementsprechend war das verfügbare Angebot zusätzlich zu den Neubauzugängen schon im 2. Halbjahr 1991 um über 10 Mill. t dw (etwa 4 vH) ausgeweitet worden [John I. Jacobs PLC, b]. Die Abnahme der in der Ölfahrt beschäftigten Kombinierten Schiffe um knapp 0,5 Mill. t dw machte sich nur geringfügig bemerkbar; der stabilisierende Effekt fiel wenig ins Gewicht.

3. Mehr Angebot drückt Raten auch in der Ölproduktenfahrt

Beim Transport von Mineralölprodukten gab es zwiespältige Nachfrageeinflüsse. Die Transportleistungen wurden allgemein von der steigenden Nachfrage nach Ölprodukten in den Verbraucherländern bestimmt. Hinzu kam eine Reihe besonderer, regional unterschiedlicher Faktoren: Die Exporte der Raffinerien am Arabischen Golf waren nach dem Ende des Golfkriegs allmählich wieder aufgenommen worden; sie haben allerdings auch

¹⁴ Die Nachfragezunahme wird insgesamt (Welt ohne GUS-Länder) auf 2,5 vH und für die außereuropäischen Nicht-OECD-Länder auf 5,5 vH geschätzt [OECD, 1992].

1992 das frühere Niveau noch nicht wieder erreicht. Grundsätzlich sind von einem steigenden Anteil dieser Ausfuhren an den Produktentransporten expansive Effekte für die Tankfahrt zu erwarten, da es sich um Langstreckentransporte handelt. Begünstigt sind vor allem relativ große Produktentanker bis zu etwa 60 000 t dw. Eine erneute Wendung in der japanischen Öleinfuhrstrategie führte zur Substitution von Produkten durch Rohöleinfuhren, so daß weniger Produkte aus dem Mittleren Osten und aus Südostasien zu transportieren waren. Zugleich gingen die Importe der Vereinigten Staaten um 3,5 vH zurück (9 Monate); sie lagen damit sogar um ein Fünftel unter dem Stand von 1990.

Das Spotgeschäft hat auch in der Produktentankfahrt immer mehr an Bedeutung gewonnen. Neben dem schon seit den beiden Ölpreiskrisen von 1973 und 1979 beobachteten Vordringen des konzernunabhängigen Mineralölhandels dürften 1992 aber auch die als unsicher beurteilten konjunkturellen Aussichten eine Rolle gespielt haben. Die Entwicklung der Chartermärkte entsprach diesen Tendenzen. Die Reisecharterabschlüsse für den Transport von *Ölprodukten* expandierten sogar noch erheblich rascher als die Rohölcharter; sie nahmen um fast ein Drittel auf 75 Mill. t zu und erreichten damit ebenfalls den höchsten bisher verzeichneten Stand. Auch in diesem Sektor des Mineralöltransports wurden erheblich weniger Tanker auf längere Perioden gechartert (-67 vH), so daß der mit nur einem Zehntel ohnehin geringe Anteil an allen Zeitbefrachtungen gegenüber dem Vorjahr nochmals kräftig fiel. Größte Verladegebiete für Ölprodukte waren — auf Einzelreisebasis — der Arabische Golf und das Mittelmeer mit einem Anteil von jeweils rund 20 vH, gefolgt von den karibischen Häfen (13,5 vH). Seit dem Ende des Golfkriegs sind die Verschiffungen vom Mittleren Osten und vom Mittelmeer wieder deutlich gestiegen, unter anderem auf Kosten der Karibischen See. Daß der Anteil der Raffinerien in Singapur an den Produktenverschiffungen erheblich geringer war als 1991, war vermutlich auf die Einfuhrpolitik Japans zurückzuführen. Insgesamt dürften die Verlagerungen aber einen positiven Effekt für die Tankerbeschäftigung gehabt haben.

Auch in diesem Marktsektor drückte das vergrößerte Tonnageangebot auf die Frachtraten.¹⁵ Die Sätze für Produktentanker bis zu 50 000 t dw fielen 1992 um ein Sechstel, bedingt aber auch durch das im Vorjahr infolge des Golfkriegs zeitweilig sehr hohe Niveau. Für Schiffe von etwa 25 000–35 000 t dw lagen sie beispielsweise auf den Routen Mittelmeer – Vereinigtes Königreich/Kontinent und Mittelmeer – US-Atlantik-/Golfküste um 11–12 vH unter dem Stand von 1991. Für Reisen von der Karibischen See nach der US-Ostküste gingen sie um ein knappes Fünftel zurück (jeweils Vergleich der laufenden Worldscale-Sätze). Die Zeitcharterraten hatten ebenfalls fallende Tendenz und lagen für Schiffe der gleichen Größe bei einer Laufzeit von 6–12 Monaten zuletzt um 7 000 US-\$/Tag.

Die Marktentwicklung in der Tankfahrt hat die Frage aufgeworfen, ob die Strukturkrise der siebziger und frühen achtziger Jahre erneut aufgebrochen ist. In den achtziger Jahren war es zu einer Stabilisierung gekommen. Die Abwrackverkäufe waren sehr umfangreich gewesen und weit über die insbesondere bei VLCC/ULCC gleichzeitig geringe Neubautätigkeit hinausgegangen; zudem begann die Nachfrage wieder spürbar zu expandieren. Inzwischen scheint diese Tendenz einem neuen Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot an Tankschiffsraum gewichen zu sein. Im Vorjahr wurde der Tonnageüberhang zwar durch den Golfkrieg zeitweilig verdeckt. Die rapide Ertragsverschlechterung im Jahre 1992 zeigte aber, daß das Problem weiter besteht: sie führte wohl einerseits zum Wiederanstieg der bereits stark verringerten Aufliegertonnage; zum anderen wurden auch deutlich mehr Tanker abgewrackt. Vorerst waren jedoch höchstens begrenzte Wirkungen dieser Angebotseinschränkung zu beobachten.

¹⁵ Die Produktentankerflotte nahm im 1. Halbjahr 1992 um etwa 2 vH auf 45,3 Mill. t dw zu. Bis zum Jahresende sollten weitere 1,1 Mill. t dw abgeliefert werden; zugleich dürften aber zahlreiche dieser Schiffe abgewrackt worden sein [John I. Jacobs PLC, c].

V. Linienfahrt

1. Verstärkter Sog der Rezession

Konjunkturelle Schwankungen in den für den Linienverkehr ausschlaggebenden Industrieländern erfassen die Märkte im allgemeinen mit zeitlicher Verzögerung; die Rezessionstendenzen wirken sich daher erst mit zunehmender Dauer verstärkt aus. Vor diesem Hintergrund war die Entwicklung der Linienfahrt im Jahre 1992 geprägt durch

- die sich ausbreitende konjunkturelle Abschwächung,
- eine anhaltende Kapazitätsausweitung in den wichtigen Fahrtgebieten,
- sinkende Kapazitätsauslastung und den vielfach erheblichen Ratendruck,
- aber fortgesetzte Bemühungen der Konferenzen, die Frachtraten anzuheben,
- das damit einhergehende Streben nach einer Vereinfachung der Konferenztarife und
- den Abschluß weiterer Kooperationsabkommen.

In den Seehäfen wurden 1992 wiederum erheblich mehr Container umgeschlagen als im vorangegangenen Jahr.¹⁶ Der Containerisierungsgrad stieg insgesamt weiter an, nähert sich aber in den Hauptfahrtgebieten der Maximalgrenze von etwa 70 vH des Ladungsaufkommens.

In den einzelnen Linienfahrtgebieten gab es folgende Entwicklungen:

- Die *Nordatlantik-Fahrt* stand weiter im Zeichen unzureichender Auslastung der Kapazitäten, zumal nicht nur einige Anbieter aus dem Markt ausgeschieden sind, sondern auch neue eintraten. Die ostgehende Fahrt entwickelte sich dabei günstiger als die westgehende, die von der Rezession in den Vereinigten Staaten bestimmt wurde.
- Im Verkehr zwischen *Europa und dem Fernen Osten* wirkte sich nach einer im 1. Halbjahr 1992 noch kräftigen Zunahme ebenfalls die ungünstige Entwicklung in Japan und in Taiwan aus, während die westgehende Richtung bei hoher Auslastung erst zögernd von der konjunkturellen Abflachung in Europa erfaßt wurde. Die Reedereien konnten auch Ladung, die bisher als Luftfracht befördert worden war, auf den Seeweg abziehen.
- Die *Transpazifik-Linienfahrt* zwischen dem Fernen Osten und den Vereinigten Staaten — heute überwiegend deren Westküste — sowie Kanada wies einen überdurchschnittlich kräftigen Nachfrageschub in ostgehender Richtung vor allem von Südostasien (u.a. Thailand) und einen Anstieg der Kapazitätsauslastung mit tendenziellem Ausgleich der beiden Richtungen auf (insgesamt 79 vH). Wie in der Relation Asien – Europa konnten in den letzten Jahren die Raten für ausgewählte Güterarten erhöht werden; dazu dürfte das Stabilisierungsabkommen (Transpacific Stabilisation Agreement) einen Beitrag geleistet haben.¹⁷

¹⁶ Das starke Wachstum des Containerumschlags in den Seehäfen hielt 1992 an. Die höchsten Zuwachsraten erzielten asiatische Häfen — Hongkong, Singapur, Dubai — mit 24, 18 und 20 vH; die entsprechenden Containerbewegungen werden auf etwa 7,7; 7,5 und 1,5 Mill. TEU geschätzt [Lloyd's List, a]. Bei der Interpretation von Umschlagszahlen der Containerhäfen muß die Ausdehnung der Feeder-Operationen beachtet werden; ein Teil der *Umschlagszunahme* beruht lediglich auf der Umladung der gleichen Ladung; es darf also nicht auf einen gleich starken Anstieg des *Seeverkehrsvolumens* geschlossen werden.

¹⁷ Der ostgehende Transpazifik-Verkehr wurde von der Rezession in den Vereinigten Staaten verhältnismäßig wenig betroffen, weil die Verbraucher verstärkt billigere Importwaren aus Asien kauften; dagegen sind die Nordatlantik-Verkehre stärker konjunkturabhängig; dort werden eher Luxusgüter transportiert, deren Kauf aufgeschoben oder ganz unterlassen wird.

- Das Ladungsaufkommen im Verkehr von und nach beiden Küsten *Südamerikas* entwickelte sich weiterhin günstig. Das galt insbesondere für die von dort ausgehenden Liniendienste, die noch von der konjunkturellen Lage in Europa profitierten; die Ostküstenverkehre standen zudem im Zeichen der Importliberalisierung in Argentinien. An der Westküste wirkte sich die Öffnung der zuvor geschlossenen Seetransportmärkte vorteilhaft aus, da nunmehr auch die Küstentransporte wieder zugänglich sind.
- Im Verkehr mit *Zentralamerika, Westindien und dem Spanish Main* (Kolumbien, Venezuela), der in den letzten Jahren vor allem von Europa westwärts expandierte, hat 1992 insbesondere das Ladungsaufkommen mit Mexiko zugenommen; dazu trägt die verstärkte arbeitsteilige Verflechtung der europäischen und der mexikanischen Industrie bei. In Venezuela wurden zwar die Importe eingeschränkt; wie in Kolumbien ermöglichten Deregulierungsmaßnahmen (Kapitel VI) aber eine Rationalisierung der Containertransporte; auch in diesen Relationen sind gleichzeitig neue, teilweise unabhängige Dienste eröffnet worden, die zu den vorhandenen Umlademöglichkeiten, z.B. über Häfen der Vereinigten Staaten, hinzukommen.
- Zu den fortdauernden Problemen in der *Europa – Australien*-Fahrt trug bei geschrumpftem Ladungsaufkommen nicht nur das relativ große Angebot an Direktabfahrten bei, sondern auch die zunehmenden Umladungen über fernöstliche Häfen wie Singapur und Hongkong; im Verkehr mit Bestimmungshäfen in der Südsee mußten in den letzten Jahren ebenfalls mehrere direkte Dienste eingestellt werden.
- Auf die Linien zwischen *Australien/Neuseeland und Nordamerika* wirkte sich außer den wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Australien auch die konjunkturelle Schwäche in den Vereinigten Staaten aus, die das Aufkommen in Süd-Nord-Richtung verringerte; der Wettbewerb der Vollkühlschiffe um Fleischladung hielt an.
- In der *Afrika-Fahrt* litten die Verkehre mit der Westküste sowie der Ostküste des Kontinents noch immer unter den ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen in diesen Gebieten. Das in den achtziger Jahren extrem differenzierte und anhaltend überhängende Angebot an Transportkapazität ist allerdings durch Fusionen und Einstellung von Diensten vermindert worden. Im Südafrika-Verkehr ließ die erhoffte Erholung unter anderem infolge der fortbestehenden politischen Unsicherheiten ebenfalls weiter auf sich warten. Nach Aufhebung von Sanktionen nahmen zwar die Verschiffungen in die Industrieländer — insbesondere von Früchten — zu.¹⁸ Zunehmender Außenseiterwettbewerb veranlaßte die Konferenzlinien aber, die Abfahrtsfrequenz einzuschränken.
- Im Fahrtgebiet *Europa-Mittelmeer* zwang das anhaltende Überangebot mehrere Linien, ihre Dienste einzustellen; dort verstärkt sich tendenziell auch der Druck der Konkurrenz des Landverkehrs, der teilweise bereits einen deutlich größeren Marktanteil als die Seeschifffahrt erlangt hat.

Auch 1992 bezeichneten die Reedereien die Raten-situation in den meisten Fahrtgebieten der Linienschifffahrt als unbefriedigend; teilweise meldeten sie wieder erhebliche Verluste. Sie versuchten daher nach wie vor, das Angebot zu stabilisieren und die Frachtraten anzuheben (rate restoration). Ihre Versuche hatten vornehmlich dort Erfolg, wo — wie in der Transpazifik-Fahrt — das Ladungsaufkommen weiter stieg und sich der Tonnageüberhang verringerte.

Wie zu erwarten, sind die ratenpolitischen Strategien der Reedereien auf Widerstand gestoßen. Das Ausmaß, in dem die Politik der "rate restoration" verwirklicht werden kann, hängt in erheblichem Maße von der Marktmacht der Großverlader ab. Zu den von dieser Seite vorgebrachten Forderungen gehörte z.B. das Verlangen, bei den zunehmend verbreiteten "service contracts" zwischen Konferenzen und Verladern künftig wie bei

¹⁸ Die Fruchtexporte Südafrikas haben sich im Zeitraum 1982–1992 mehr als verdoppelt und 40 Mill. Kisten erreicht [Schifffahrt International, 1992].

den Tarifraten für Einzelverladungen die Möglichkeit zur "independent action" einzelner Reedereien zu eröffnen.¹⁹ Dies lehnen die Anbieter bisher ab, da sie einen zusätzlichen Druck auf die Entgelte befürchten. Heftig kritisiert wurde die Wiedereinführung der Währungszuschläge, mit denen der (für die Reedereien ungünstige) Fall des Dollar-Kurses ausgeglichen werden sollte [Shipping and Trade News, b; Lloyd's List, e]. Gegenstand kontroverser Diskussionen zwischen beiden Marktseiten war ferner die Gestaltung der Frachttarife.

Schon seit einiger Zeit bemühen sich viele Linienreedereien um eine neue Struktur der Tarife.²⁰ Allerdings scheint man die Tendenz, die traditionell sehr stark aufgefächerten Tarife bis zu einheitlichen Freight-all-kind-(FAK-)Raten zu vereinfachen, inzwischen zugunsten einer zwar weniger differenzierten, aber doch nach Güterklassen gegliederten Struktur aufzugeben zu haben. Offenbar können FAK-Raten — wie vorauszusehen — nicht die erforderlichen Einnahmen liefern, insbesondere nicht bei steigenden Schiffsgrößen.²¹ Gleichwohl opponierten die Verlager beispielsweise gegen die sich abzeichnenden Versuche der Reedereien, die in Richtung auf FAK- oder Box-Raten vereinfachten Tarife wieder stärker auf einzelne Güterarten auszurichten. Andererseits gibt es auch Entwicklungen, die von Tarifen überhaupt wegführen.

In den Vereinigten Staaten lockern die Bestimmungen des "Shipping Act of 1984", nach denen die Konferenzmitglieder das Recht auf "independent action" haben und die Konferenzen "service contracts" mit Einzelverladern abschließen können, das traditionelle System einheitlicher und allgemeinverbindlicher Tarife auf [Containerisation International, b]. Diese Tendenz kann erheblich verstärkt werden, wenn sich die Verlager mit der Forderung durchsetzen, die Konditionen der "service contracts" künftig nicht mehr durch eine offizielle Anmeldung (filing) bei der Federal Maritime Commission (FMC) auch den Konkurrenten zur Kenntnis zu bringen, sondern jeweils vertraulich zu behandeln. Daher ist von kleineren Verladern, die die Mindestmengen nicht erbringen können, die Aufhebung des Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Verlager kritisiert worden.²² Verschiedentlich sind deutliche Interessengegensätze zwischen ihnen und den oftmals beherrschenden Großverladern, die zudem in vielen Fahrtgebieten tätig sind, sichtbar geworden.

2. Konsolidierung des Tonnageangebots

Im Hinblick auf die Ertragslage der Linienreedereien wurde die Konsolidierung, die schon das Vorjahr kennzeichnete, weiter als vordringliche Aufgabe angesehen. Auflösung bestehender und Gründung neuer Konsor-

¹⁹ Diese Begriffe wurden in den Linienverkehren der Vereinigten Staaten durch das Schifffahrtsgesetz von 1984 eingeführt [United States of America, 1984]. In anderen Fahrtgebieten werden zunehmend auch "time/volume"-Kontrakte geschlossen, bei denen die Raten vom garantierten Ladungsaufkommen abhängig sind.

²⁰ Ratenpolitische Veränderungen können vor allem die folgenden Sachverhalte betreffen: Verringerung der Tarifspreizung durch Vereinfachung der Güterklassifikation; Verminderung der Zahl der "conference base ports" und Berechnung von Umfuhr- bzw. Direktbedienungszuschlägen, individuelle Preise beim Abschluß von "service contracts"; Inlandratengestaltung bei Haus-zu-Haus-Tarifen; Behandlung von Währungszuschlägen; Behandlung anderer Zuschläge (terminal handling charges usw.).

²¹ Interessant ist aber, daß z.B. die Inter-American Freight Conference im Verkehr Vereinigte Staaten – Südamerika Ostküste unter bestimmten Bedingungen FAK-Raten quotiert; diese bis vor kurzem stark regulierte, vor dem Zutritt neuer Wettbewerber geschützte Route hatte ein überdurchschnittlich hohes Ratenniveau, so daß möglicherweise ein ausreichend hoher einheitlicher Erlös je Frachttonne erzielbar war [American Shipper, a].

²² Vermutlich aus diesem Grund sind bei der FMC wiederholt sogenannte "me-too"-Verfahren begonnen worden, um die Bedingungen von "service contracts" auch für Wettbewerber anwendbar zu machen. An solchen "most-favoured-shipper"-Regelungen sind anscheinend kleinere Verlager besonders interessiert [für einen konkreten Fall vgl. American Shipper, b].

tionen, Vessel Sharing Agreements oder ähnliche Kooperationsformen waren erneut zahlreich zu beobachten.²³ Dieser Prozeß ist eine Folge des Umstands, daß der scharfe Wettbewerb zwischen den Linienreedereien bei einer im ganzen noch günstigen Entwicklung des Ladungsaufkommens anhält. Er ist mit einer Neuverteilung der Karten zwischen Konferenzlinien und konferenzunabhängigen Anbietern verbunden. Bereits im Vorjahr war die Maersk Line von dem Prinzip abgewichen, ausschließlich nicht konferenzgebundene Dienste anzubieten. Nunmehr traten auch andere Reedereien den für sie in Betracht kommenden Konferenzen bei. Da gleichzeitig eine erhebliche Zahl teilweise sehr großer Containerschiffsneubauten geordert worden ist, die von Trampreedereien zur Vercharterung eingesetzt werden sollen, dürfte es sich dabei aber eher um eine vorübergehende Tendenz handeln.

Im Vordergrund der neuen Kooperationsbemühungen der Reedereien stand der Versuch, die starke Ausweitung der Transportkapazitäten insbesondere bei den Großcontainerschiffen auf den Haupttrouten zu begrenzen. Im Fahrtgebiet Nordpazifik wird ein solches "capacity management" seit 1989 im Rahmen des Transpacific Stabilisation Agreement (TSA) betrieben. Nach dem Vorbild dieses Abkommens wurden 1992 das Transatlantic Agreement (TAA)²⁴ und das Europe-Asia Trade Agreement (EATA)²⁵ abgeschlossen. Ihnen gehören jeweils sowohl Konferenzlinien als auch Außenseiter an. Das TSA und das EATA beschränken sich auf die Abstimmung der Kapazitäten; das TAA schließt unter anderem auch die Ratenpolitik ein, dürfte also eher einer klassischen Konferenz entsprechen. Die beiden Nordatlantik-Konferenzen werden vorläufig suspendiert. Das TAA wurde von der US-amerikanischen FMC gebilligt, wird von der EG-Kommission jedoch noch geprüft.

Stabilisierungsabkommen sind einerseits das Ergebnis der steigenden Schiffsgrößen mit relativ hohen fixen Kosten, die — wie seit langem in der Bulk- und Tankfahrt zu beobachten — in Phasen unzureichender Auslastung dazu führen, daß die Raten angesichts der kurzfristig geringen Preiselastizität der Transportnachfrage sehr stark fallen, ohne daß zusätzliche Ladungsmengen akquiriert werden können. Zum anderen sind sie im Zusammenhang damit zu sehen, daß der Marktzugang für neue Anbieter im Containerverkehr leichter als in der konventionellen Linienfahrt ist.

Außerhalb der Konferenzen ist die Rationalisierung des Angebots durch Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Reedereien weitergegangen. Dabei hat sich der Trend zum "global carrier" mit einer Vielzahl von Diensten vorerst fortgesetzt.²⁶ Hinzu kommt eine größere Zahl neuer Kooperationen mit jeweils geringerem Umfang; sie lösen zum großen Teil ältere Abkommen ab. Das Streben der Linienreedereien, in möglichst vielen Relationen präsent zu sein, führt dazu, daß die früheren Fahrtgebiets- und Konferenzgrenzen zunehmend

²³ Im Zuge dieser Veränderungen wurde beispielsweise die Far Eastern Freight Conference (FEFC), die den Europa – Ostasien-Verkehr abdeckt, mit Wirkung vom 1. April 1992 in drei regionale Konferenzen aufgegliedert; diese bedienen nunmehr die Verkehre Japan – Europa, Europa – Asien und Asien (außer Japan) – Europa [Transport-Dienst und Wirtschafts-Correspondent, 1992].

²⁴ Das TAA wurde am 1. September 1992 wirksam; es bezieht sich auf den westgehenden Verkehr und soll den dort vorhandenen Kapazitätsüberhang einschränken. Es wird teilweise als Muster für andere "capacity management agreements" angesehen [vgl. z.B. ausführlich American Shipper, c; d].

²⁵ Vgl. dazu Internationale Transport-Zeitschrift [a]. Dem Abkommen, das am 27. August 1992 in Kraft trat, gehören 27 Linien an, davon 9 unabhängige.

²⁶ Charakteristisch dafür sind die Zusammenschlüsse von Hapag-Lloyd AG, Nippon Yusen Kaisha und Neptune Orient Lines (nunmehr jeweils auf allen drei "trunk routes" vertreten), American President Lines und Det Östasiatiska Kompagni sowie Atlantic Container Line und Mediterranean Shipping Company. Dazu kommt eine größere Zahl neuer Kooperationen mit jeweils geringerem Umfang; sie lösen zum großen Teil ältere Abkommen ab.

überschritten werden.²⁷ Gleichzeitig wurden die bestehenden Zubringernetze der Containerlinien erweitert und neue eingerichtet. So werden inzwischen große Teile Asiens — insbesondere der indische Subkontinent und Südostasien — über wenige große “hub ports” wie Colombo, Singapur und Hongkong in Umladung bedient, um Kostenvorteile der auf den Haupttrouten verkehrenden Schiffe auszunutzen bzw. deren Auslastungsgrad zu erhöhen. Die Größe der eingesetzten Feederschiffe nimmt ebenfalls fortlaufend zu. Die Bestrebungen, das “hub port”-System auszuweiten, erfassen inzwischen auch die westliche Hemisphäre, wo insbesondere Versuche unternommen werden, Panama zu einem solchen Zentralpunkt zu machen, von dem aus die West- und Ostküste Südamerikas durch Feederdienste erreicht werden sollen. Es ist zu vermuten, daß hier die Auslastungserfordernisse sehr großer Schiffe mit Blick auf die Rezessionstendenzen in der Weltwirtschaft eine wesentliche Triebkraft sind.

VI. Schifffahrtspolitik: Marktöffnung, Euro-Binnenmarkt und Regulierung

Im Mittelpunkt der schifffahrtspolitischen Entwicklungen standen im Jahre 1992

- weitere Liberalisierungsfortschritte in Südamerika und anderen Ländern der Dritten Welt,
- Maßnahmen der EG, die im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes getroffen wurden, und zwar die Aufhebung des Kabotage-Vorbehalts in der europäischen Fahrt sowie die Einführung der Mehrwertsteuer im europäischen Seeverkehr (ABl., 1991).
- fortgesetzte wettbewerbspolitische Erörterungen und Maßnahmen sowohl in der EG als auch in den Vereinigten Staaten.

Hinsichtlich der sogenannten “positive measures” der EG sind Ergebnisse bisher nicht erzielt worden. Die Einführung eines europäischen Registers (EUROS) ist allerdings im Zusammenhang sowohl mit der Kabotage-Regelung²⁸ als auch mit der Schiffssicherheitspolitik erörtert worden. Die EG — ebenso wie einzelne Mitgliedsländer — hat sich 1992 wiederholt dafür ausgesprochen, die Rolle der Küstenschifffahrt in Europa zu stärken, um die Landverkehrswege und die Umwelt zu entlasten.

Die handels- und schifffahrtspolitische Liberalisierung hat vor allem im *Südamerika-Verkehr* einen tiefgreifenden Wandel ausgelöst, der 1992 anhielt. Das Verkehrsgebiet war mehrere Jahrzehnte in besonders starkem Maße von der Flaggenprotektion der südamerikanischen Staaten geprägt, die einen Wettbewerb zwischen den allein zugelassenen Konferenzlinien kaum gestattete. Nachdem nahezu alle Länder — zuletzt Venezuela und

²⁷ Weil die Linienreedereien anstreben, in möglichst vielen Relationen präsent zu sein (global carrier), werden die früheren Fahrtgebiets- und Konferenzgrenzen zunehmend überschritten. So beteiligen sich die American President Lines am Fernost – Europa-Verkehr sowie Sea-Land Service Inc. am Verkehr zwischen Japan/Fernost und Südamerika.

²⁸ Der Beschluß sieht folgende Freigabe-Stufen vor:

1.1.1993: Festlandverkehre, Verkehre Festland – Bohriseln;

1.1.1995: Kreuzfahrten spanische, portugiesische und französische Küste;

1.1.1997: Transport “strategischer” Güter (Öl u.a.);

1.1.1999: Passagier- und Fährlinienverkehr; Inselkabotage Kanaren, Azoren, Madeira, Ceuta/Melilla-Verkehr, Verkehr mit französischen Küsteninseln und “Départements d’Outre Mer”;

1.1.2004: Inselverkehr in Griechenland.

Vgl. u.a. Fairplay [a]; Internationale Transport-Zeitschrift [d]; Deutsche Verkehrs-Zeitung [b].

Kolumbien²⁹ — von diesem Prinzip abgerückt sind, konnten zahlreiche Reedereien neue Dienste zwischen Europa, den Vereinigten Staaten und dem Fernen Osten einerseits und beiden Küsten Südamerikas andererseits bereits eröffnen oder für 1993 ankündigen. Darunter sind auch südamerikanische Reedereien, die als "cross trader" verkehren.³⁰ Gleichzeitig hat bereits ein Wandel der bislang unter staatlichem Einfluß festgefügteten Konferenzstrukturen begonnen. Der Zustrom zahlreicher neuer Wettbewerber in diesen regional begrenzten Teilmarkt der Linienschifffahrt läßt erkennen, wie wirksam die Flaggenprotektion gewesen ist.³¹

Im *Südafrika-Verkehr* sind ebenfalls mehrere neue Wettbewerber in die Märkte eingetreten. Dieser Verkehr war durch das Ocean Freight Agreement zwischen der südafrikanischen Regierung und den Linienkonferenzen geregelt, das jedoch weitgehend an Bedeutung verloren hat. Das auf der Grundlage dieser besonderen Rahmenbedingungen entwickelte Konzept eines hoch rationalisierten, nahezu das gesamte Angebot umfassenden Containerverkehrs insbesondere zwischen Europa und Südafrika dürfte damit sein Ende gefunden haben, ähnlich wie im Verkehr mit *Australien und Neuseeland*, wo die Marketing Boards für Wolle und Fleisch schon seit längerer Zeit Nicht-Konferenzlinien und Spezialanbieter (z.B. von Kühlschiffen) berücksichtigen.

Die insbesondere in den sechziger und siebziger Jahren von der UNCTAD geförderte Schifffahrtspolitik, die den Auf- und Ausbau nationaler Handelsflotten der Entwicklungsländer u.a. mit Hilfe von Ladungspräferenzen zum Ziel hatte, wird im wesentlichen nur noch in den afrikanischen Ländern vertreten. Beispielsweise hat Nigeria — das für den Seeverkehr bei weitem wichtigste Land der Region — 1992 einen neuen Versuch unternommen, die Ladungszuweisung an "berechtigte" Reedereien auf 50:50-Basis oder nach der "UNCTAD-Formel" 40:40:20 schärfer als bislang durchzusetzen [Internationale Transport-Zeitschrift, b].³² Nach wie vor versucht die EG-Kommission, diese Bestrebungen mit wettbewerbspolitischen Maßnahmen zu verhindern. Die Reedereien der Zaire-Konferenz wurden Ende 1992 wegen Verstoßes gegen Art. 85/86 EWG-Vertrag mit einer erheblichen Geldbuße belegt.³³

Bedingt durch die Tatsache, daß die von den Reedereien entwickelten Kooperationsmodelle sowohl Konferenzlinien als auch Unabhängige umfassen, ist die Diskussion über die wettbewerbsrechtlichen Aspekte der Linienfahrt weitergegangen. Obwohl das im Jahre 1985 abgeschlossene Eurocorde Agreement in der Nordatlantik-Fahrt von der EG-Kommission zwar nicht als Fall der "Freistellung" gem. Art. 85 und 86 EWG-Vertrag angesehen, aber (vorerst bis zum Jahre 1996) geduldet wird [ibid., e], zeichnen sich in diesem Bereich der Schifffahrtspolitik künftige Probleme ab. Einerseits befindet sich die EG auf einem Kurs zu mehr Regulierung, z.B. mit häufigeren Verfahren zur Untersuchung einzelner Linienmärkte und Fixierung zulässiger Marktanteile, aus der sich die Gefahr von Reibungsverlusten ergibt; andererseits haben die Vereinigten Staaten, die lange

²⁹ Kolumbien und Chile gehörten zu den ersten Ländern, die (bereits in den 1950er Jahren) flaggenprotektionistische Maßnahmen — insbesondere die Ladungsreservierung für nationale Schiffe — einführten; Argentinien baute schon unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg seine staatliche Handelsflotte stark aus. Den umfassendsten Beitrag zur Regulierung des Seeverkehrs und zum forcierten Auf- und Ausbau einer nationalen Flotte leistete Brasilien etwa seit 1965.

³⁰ Neue Liniendienste von und nach den Ländern an der südamerikanischen West- und Ostküste eröffneten u.a. die Maersk Line, Sea-Land Service Inc., Ivarans Rederi A/S (Europa-SAOK), Cia Sudamericana de Vapores, Empemar und Mediterranean Shipping Company, ZIM Israel Navigation Co. sowie zwei japanische Reedereien im Verkehr zwischen Südamerika und den Vereinigten Staaten.

³¹ Mit Wirkung vom 1.1.1993 wurde anstelle der im Fahrtgebiet Nordeuropa – Südamerika Ostküste bestehenden vier Konferenzen die neue Europe South America East Coast Conference gegründet. Alle Pool- und Quotenvereinbarungen, die unter starkem Einfluß der südamerikanischen Staaten festgelegt worden waren, wurden aufgehoben [Containerisation International, d].

³² Die — strenggenommen allerdings nur indikative — UNCTAD-Formel sah vor, daß die Konferenzanteile zu je 40 vH an die Reedereien der beiden Handelspartner fallen, der Rest Anbietern aus Drittländern offenstehen sollte [Code of Conduct for Liner Conferences, Art. 2, 4 (a); United Nations, b].

³³ Die gegen die Mitglieder der "Associated Central West Africa Lines" (CEWAL) verhängten Bußgelder beliefen sich auf 20 Mill. DM [Internationale Transport-Zeitschrift, c.; Deutsche Verkehrs-Zeitung, a].

Zeit eine sehr intensive Regulierung der Linienfahrt betrieben und häufige Auseinandersetzungen mit anderen Staaten hervorriefen, seit 1984 eine liberalere Haltung eingenommen. Dabei dürfte die Erkenntnis eine Rolle gespielt haben, daß die Linienmärkte unter dem Einfluß der Containerisierung für Newcomer leichter zugänglich geworden sind als zur Zeit effektiver "geschlossener" Konferenzen. Auch wo eine aktuelle Konkurrenz konferenzunabhängiger Linien nicht besteht, unterliegen sie einem latenten Wettbewerb im Sinne einer "contestability".

Es hat jedoch den Anschein, daß sich die EG-Kommission diese Einstellung nicht zu eigen machen will, sondern eher einer engen Auslegung der Art. 85 und 86 EWG-Vertrag zuneigt [vgl. zu dieser Problematik z.B. Kreis, 1992]. Damit ist die Gefahr nicht auszuschließen, daß es nun unter umgekehrten Vorzeichen zu erneuten Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Staaten kommen könnte. Dringend zu warnen ist vor Eingriffen in die Preisbildung der Linienfahrt, die sich wie in anderen Bereichen in der Vergangenheit als Ursache von Fehlentwicklungen erwiesen haben, die größer waren als der angestrebte Nutzen. Was den Versuch betrifft, Außenseitern eine Art Existenzgarantie, z.B. durch eine Quotenregelung, zu geben, würde er zu einer Segmentierung der Linienmärkte führen, die mit Blick auf die staatlichen Ladungspräferenzen in der Debatte um den Liniencodex der Vereinten Nationen stets und zu Recht von den Industrieländern bekämpft worden ist. Es spricht einiges dafür, daß die derzeit zu beobachtende Konsolidierung des Tonnageangebots Teil einer zyklischen Bewegung und nicht eine eindeutig irreversible Tendenz zu einem höheren Konzentrationsgrad ist, zumal der Marktanteil der Konferenzlinien in den achtziger Jahren in einem Ausmaß zurückgegangen ist, das zuvor nicht für möglich gehalten worden war. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß der vielfach vermutete Trend zum omnipotenten "mega carrier" mit einer immer geringeren Zahl immer größerer Anbieter von Liniendiensten keineswegs als zwangsläufig gesehen werden muß. Wenngleich die Größe der eingesetzten Schiffe noch gesteigert werden dürfte, ergibt sich eine Beschränkung schon daraus, daß bei zunehmendem Seetransportvolumen sonst ein Wachstumszwang für die einzelnen Unternehmen eine unvermeidliche Folge wäre.

Während die EG-Kommission hinsichtlich der Freistellung von "capacity management agreements" und der Festlegung der Inlandtarife durch die Linienkonferenzen gegenwärtig eine eher ablehnende Haltung einnimmt, wurde in der Frage der *Konsortien* ein positiver Grundsatzbeschluß gefaßt, damit die Rationalisierungseffekte, die mit dieser Kooperationsform erzielbar sind, verwirklicht werden können.³⁴

VII. Prognose 1993

1. Weiter schleppende Nachfrageentwicklung

Um die Jahreswende 1992/93 hatten sich die Seefrachtenmärkte gegenüber den vorangegangenen 6–8 Monaten des Jahres spürbar erholt, wenn es auch je nach Schiffsgrößen und Marktbereich erhebliche Unterschiede gab. Es erhebt sich daher die Frage, ob dies das Ende der Rezession markiert, die bereits im Jahre 1991 vor allem durch den Golfkrieg für längere Zeit unterbrochen worden war, oder ob es sich lediglich um den üblichen, allerdings zeitlich verzögerten und dadurch verstärkten Saisonaufschwung — der gewöhnlich schon im September beginnt — handelt.

³⁴ Der Ministerrat der EG erteilte der EG-Kommission am 25. Februar 1992 den Auftrag, Regeln für eine Gruppenfreistellung der *Konsortien* von den Bestimmungen der Art. 85 und 86 EWG-Vertrag auszuarbeiten [vgl. Containerisation International, c; ferner Internationale Transport-Zeitschrift, f].

Zur gleichen Zeit deutet das konjunkturelle Bild der Weltwirtschaft noch nicht auf einen raschen, breiten und nachhaltigen Aufschwung hin. Von den Industrieländern lassen lediglich die Vereinigten Staaten Anzeichen für eine Erholung erkennen. Positive Signale kommen auch aus den asiatischen Schwellenländern und einigen Ländern der Dritten Welt, unter anderem Südamerika. Dagegen ist in Japan und Westeuropa noch nicht mit einem Ende der Rezession zu rechnen; sie wird in Europa voraussichtlich länger andauern als bislang erwartet. Zu einer spürbaren Belebung, die sich auf den Welthandel auswirken kann, dürfte es aber auch in Japan trotz eines umfangreichen staatlichen Konjunkturprogramms kaum vor dem zweiten Halbjahr 1993 kommen. Außerdem werden die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den ehemaligen Ostblockländern voraussichtlich weit über 1993 hinausreichen. Daher wird der Welthandel im Jahre 1993 real nur relativ geringfügig mehr als im Vorjahr zunehmen; es wird ein Anstieg um etwa 5 (nach 4) vH prognostiziert [Bessin et al. 1992].

2. Kaum Zunahme der Rohstofftransporte in Sicht

Die Entwicklung der Seefrachtenmärkte in der Trockenladungsfahrt wird weiterhin vor allem vom Aufkommen der drei Hauptmassengüter Getreide, Eisenerz und Kohle bestimmt werden, das für den Einbruch im Vorjahr ausschlaggebend war. Aus dem kräftigen Ratenanstieg gegen Ende 1992 kann noch nicht auf eine allgemeine Erholung geschlossen werden. Das höhere Niveau hielt sich zwar auch in den ersten Wochen von 1993; die Belebung wurde aber im wesentlichen noch durch Getreidetransporte getragen. Dabei hatten die politischen Entscheidungen, von denen die GUS-Einfuhren abhängig sind, eine Beschleunigungswirkung, die jedoch als zeitlich begrenzt anzusehen ist. Was die Transporte von Industrierohstoffen — vor allem für die Stahlindustrie — anlangt, sind nachhaltige Impulse noch kaum zu erkennen. Die voraussichtlich noch sinkende Tendenz der Rohstoffpreise wird wenig Anlaß bieten, die abgebauten Vorräte wieder aufzustocken.

Die folgenden Tendenzen zeichnen sich am Jahresbeginn 1993 ab:

- Die *Stahlerzeugung* wird in den Industrieländern erst zögernd wieder ansteigen;³⁵ die Belebung in den Vereinigten Staaten wird sich eher nur wenig auf die Tonnagenachfrage auswirken; spürbare Impulse werden wiederum aus Südkorea erwartet; der Tonnagebedarf der Hüttenindustrie Japans dürfte im Verlauf des Jahres etwas zunehmen, derjenige der EG-Länder unter dem Einfluß der Stahlkrise aber kaum steigen.
- Im *Steinkohletransport* dürften 1993 keine nennenswerten Auftriebstendenzen wirksam werden; das gilt vor allem für die Nachfrage nach Koks-kohle für die Stahlindustrie. Die Zunahme der Kesselkohlenimporte der Industrieländer wird vermutlich ebenfalls durch den konjunkturell bedingt verringerten Energieeinsatz der Industrie und der Kraftwerke gebremst werden. Insgesamt dürfte kaum mit mehr als einem stagnierenden Ladungsaufkommen zu rechnen sein. Die Tonnagebindung wird dadurch verringert, daß die Kohlenausfuhren Indonesiens nach Japan zu Lasten der Importe über längere Seedistanzen schnell ansteigen. Im Vorjahr erstmals aufgenommene neue Seetransporte indonesischer Kohle in die Vereinigten Staaten werden zwar zunehmen, aber wohl noch ohne spürbare Bedeutung für die Tonnage-

³⁵ Das International Iron and Steel Institute, Brüssel, erwartet einen Anstieg der *Welt-Stahlproduktion* um 1,5 vH und des Eisenerzbedarfs um 1 vH. Die japanische Stahlindustrie schätzt für das Fiskaljahr 1993/94 (Beginn 1.4.1993) eine Zunahme der Stahlerzeugung um rund 3 vH auf 101 Mill. t, so daß mit einer leichten Zunahme auch der Erzeinfuhr gerechnet werden kann, zumal die Lagervorräte auch in Japan kräftig vermindert worden sind. Die Erzbezüge Südkoreas erhalten einen Impuls durch die Inbetriebnahme eines neuen Hochofens (Kwangyang) mit einer Kapazität von 4,5 Mill. t/Jahr [Vgl. dazu Lloyd's List, f; Drewry Shipping Consultants, d]. Der für 1993 prognostizierte Wiederanstieg der Eisenerztransporte auf 357 Mill. t dürfte fraglich sein [Nordsee-Zeitung, 1992].

nachfrage bleiben.³⁶ Der Eintritt Venezuelas in den Kreis der Ausfuhrländer könnte eher geringfügige Einbußen bei den Transportleistungen im Kohlenexport der Vereinigten Staaten nach Ostasien verursachen.

- Die *Getreidetransporte*, die 1992 wesentlich zur Beschäftigung der "handy size"- und Panamax-Bulkcarrier beigetragen haben, werden im Getreidewirtschaftsjahr 1992/93 wahrscheinlich deutlich schrumpfen. Der Welthandel mit Weizen und "coarse grains" wird mit 189 Mill. t voraussichtlich um 7–8 vH niedriger sein; die Ölsaaten dürften mit 37,5 Mill. t (–1,3 vH) den Vorjahresstand annähernd halten können [ermittelt aus USDA, a; b].

Insgesamt resultiert daraus eine Abnahme im Getreidesektor um 6,5 vH. Vermutlich kommen dazu negative Effekte für die Transportleistung, die durch geographische Verlagerungen verursacht werden. Alle Exportländer bis auf Australien und die EG werden weniger verschifft. Die Einfuhren sollen lediglich in Osteuropa und in den Ländern des indischen Subkontinents steigen; besonders große Rückgänge werden für die GUS-Länder — hier besteht allerdings ein erheblicher Überhang aus 1992 — und die VR China prognostiziert.³⁷ Die 1992 durch die Trockenheit im südlichen Afrika verursachten Mais-einfuhren dürften im Verlauf von 1993 wieder zurückgehen.

- Das Aufkommen an *anderen Ladungen* der Trampschiffahrt, die eine Domäne der "handy size"-Bulkcarrier und der Mehrdeckschiffe, zum Teil auch von Spezialschiffen sind, ist ebenfalls noch von der Rezession geprägt.³⁸ Eine Zunahme der Industrierohstoffe (wie Spezialerze, Bauxit und Tonerde u.ä.) ist vermutlich erst mit der konjunkturellen Erholung im 2. Halbjahr 1993 oder später zu erwarten. Auch im Agrargüterbereich dürften im ganzen gesehen die zu verschiffenden Mengen stagnieren, wobei es güterbezogene Unterschiede geben wird. Marktstützend dürfte sich der erwartete Anstieg der Stahleinfuhren vor allem nach Ostasien auswirken, die teilweise von Brasilien über sehr lange Entfernungen z.B. nach der VR China verschifft werden.

Insgesamt muß für die Bulkflotte eher mit einer Fortdauer der nachfragebedingten Marktschwäche gerechnet werden, die auch die Getreidefahrt stärker erfassen kann, wenn die Einfuhren der GUS-Länder zusätzlich von Zahlungs- und Kreditproblemen betroffen werden sollten.³⁹ Allerdings könnten solche Einflüsse wie schon im Spätherbst 1992 die Abfertigung verzögern und zu teilweise langen Liegezeiten in den Löschräfen führen.

Die Bedeutung des Angebots für die Marktentwicklung dürfte sich 1993 verstärken. Die insgesamt verfügbare Bulkladungstonnage wird um etwa 1 vH zunehmen. Jedoch wird einem schwachen Rückgang im Bereich der "kleinen" Massengutschiffe und der Panamax-Tonnage ein kräftiger Anstieg bei der größeren Tonnage

³⁶ Die Kohle, die über eine Entfernung von etwa 11 500 sm zu transportieren ist, soll mit schwefelreicherer amerikanischer Kohle gemischt werden, um den Umweltschutzaufgaben gerecht zu werden [American Shipper, e].

³⁷ Zusätzliche Tonnenmeilen-Effekte könnten sich daraus ergeben, daß brasilianische Ölmühlen größere Mengen *Sojabohnen* aus den Vereinigten Staaten importieren werden; die Rückstände werden re-exportiert. Brasilien wird außerdem eine größere Ernte vermarkten [USDA, b].

³⁸ Beispielsweise wird mit einem Rückgang der *Reistransporte* um gut 4 vH gerechnet; der Transport von *Düngemitteln und Düngemittelrohstoffen* wird voraussichtlich durch eine stagnierende Nachfrage bestimmt werden [Drewry Shipping Consultants, c]; das wird voraussichtlich auch für den von einer Flaute betroffenen *Forstproduktenhandel* gelten. Eine Belebung der Produktion von *Baustahl* in Japan dürfte dem Schrott-Transport insbesondere von den Vereinigten Staaten nach Japan Auftrieb geben, da diese Stahlsorten zu einem überdurchschnittlichen Teil von Elektrostahlwerken auf Schrottbasis produziert werden. Eine solche Tendenz wird "handy size"-Bulkcarrier begünstigen. Für diese und die Mehrdeckschiffe kann sich — möglicherweise allerdings noch nicht in 1993 — vorteilhaft auswirken, daß infolge des scharfen Wettbewerbs in der *Zuckerproduktion* mit einer Ausweitung des Weltzuckerhandels gerechnet wird [ibid.].

³⁹ Fearnleys erwarten, daß das Transportvolumen bei den fünf wichtigsten trockenen Bulkladungen nach dem Rückgang im Jahre 1992 etwa wieder den Stand von 1991 erreichen wird; das bedeutet eine Zunahme von rund 2,3 vH gegenüber 1992 auf rund 1 Mrd. t; die Transportleistung (tsm) soll sich ebenfalls leicht erhöhen [Lloyd's List, g].

gegenüberstehen; die Flotte der "cape size"- und noch größeren Bulkcarrier wird insgesamt um annähernd 6 vH ausgeweitet werden. Dazu kommen im Bereich der sonstigen Trockenfrachter (Mehrdeckschiffe) und der (Tramp-) Containerschiffe Zuwächse von etwa 1,5–2,5 vH. Zugänge von den Aufliegeplätzen werden voraussichtlich ohne nennenswerte Bedeutung für die Marktentwicklung bleiben, da der Umfang der stillliegenden Tonnage gering ist. Mit einem ins Gewicht fallenden Zugang Kombierter Schiffe wird ebenfalls nicht gerechnet, weil sich die Ertragsaussichten gegenüber der Tankfahrt kaum verbessern werden.⁴⁰

Mit Blick auf die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage und des Tonnageangebots sind die folgenden *Ratentendenzen* auf den Seefrachtenmärkten für Trockenladungstonnage wahrscheinlich:

- Am günstigsten werden trotz im einzelnen uneinheitlicher Tendenzen voraussichtlich wiederum die kleinen Bulkcarrier bis zur "handy size"-Größe sowie konventionelle Trampschiffe abschneiden; dabei können sich regionale Verlagerungen in der Getreidefahrt günstig auswirken;
- bei im ganzen rückläufigen Getreidetransporten werden die "Panamax"-Schiffe wahrscheinlich einem verstärkten Ratendruck unter anderem infolge des anhaltenden Wettbewerbs seitens noch größerer Schiffe ausgesetzt sein;
- angesichts der anhaltenden Kapazitätsausweitung und der noch geringen Aussichten für eine Belegung der Rohstofftransporte muß für Tonnage ab der "cape size"-Größe mit anhaltend schlechter Marktlage gerechnet werden, die sich wohl kaum vor Ende 1993 wenden wird.⁴¹

Aufgrund der erwarteten Ratenentwicklung ist eine nachhaltige Zunahme der Tonnageaufnahme auf Zeitcharterbasis, die zu einer weiteren Festigung führen könnte, noch nicht abzusehen. Das dürfte erst dann der Fall sein, wenn sich die Rohstoffmärkte durchgreifend beleben und insbesondere der Rohstoffbedarf der Hüttenindustrie wieder deutlich aufwärts tendiert.

Trotz der nach wie vor ungünstigen Aussichten spricht einiges dafür, daß das Tonnageangebot auf den Märkten der Massengutfahrt kaum in größerem Umfang durch die Auflegung von Schiffen verringert wird. Die mit dieser Maßnahme verbundenen Kosten sind inzwischen offenbar so hoch, daß sie keine Alternative mehr darstellt. Vom Markt ausgelöste nachhaltige Stabilisierungseffekte sind daher nicht wahrscheinlich. Es zeichnet sich aber ab, daß sich die Beschäftigungschancen für ältere Bulkcarrier, die Qualitätsmängel aufweisen können, verschlechtern werden. Daher könnten die Auslastung dieser Schiffe zurückgehen und die Wartezeiten zwischen Charterabschlüssen zunehmen.

3. Schwächetendenzen bei Container- und Kühlschiffen?

Was die Trampmärkte für *Containerschiffe* betrifft, so bieten sie für kleine, vorwiegend in der europäischen Küstenfahrt eingesetzte Schiffe kaum Aussicht für eine Ratenerholung, weil das Angebot durch anderweitig nicht ausreichend beschäftigte Küstenschiffe und die rege Neubautätigkeit in diesem Sektor vergrößert wird. Die kräftige Nachfrage auf den Chartermärkten für große Containerschiffe läßt vermuten, daß weiterhin Ertragschancen in der Linienfahrt gesehen wurden, wengleich die Zahl neuer Dienste gegenüber den achtziger

⁴⁰ Hypothetisch könnte das Angebot durch Aktivierung der Auflieger und Einsatz aller Kombierten Schiffe in der Trockenladungsfahrt um 20 Mill. t dw (+9 vH) vergrößert werden.

⁴¹ Es ist zu vermuten, daß bei langsam anziehenden Rohstoffeinfuhren Japans das Tonnageangebot im Fernen Osten stärker zunehmen wird, weil mehr Schiffe dort löschen. Die Raten für Transporte aus dem fernöstlich/südostasiatisch/australischen Raum etwa nach Europa oder der amerikanischen Ostküste dürften daher unter noch stärkeren Druck als üblich kommen, zumal wenn die europäischen Importe konjunkturbedingt stagnieren. Andererseits kann vermutet werden, daß das zwischen Verschiffungen etwa vom US-Golf nach Europa und Japan bestehende Ratendifferential bei relativ ungünstiger Beschäftigungslage im atlantischen Bereich vergleichsweise mäßig sein wird.

Jahren deutlich abgenommen hat. Trotz der noch immer lebhaften Nachfrage kann sich aber auch bei diesen Schiffen allmählich der wachsende Tonnagebestand bemerkbar machen und die Ratenentwicklung dämpfen. Ein Teil des für 1993 erwarteten Bedarfs an Containertransportkapazität dürfte schon durch frühzeitige Buchungen im Herbst 1992 mit Charterbeginn im Laufe des 1. Halbjahrs 1993 vorweggenommen worden sein. Allgemein kann für Schiffe mit eigenem Ladegerüst eine stabilere Nachfrage erwartet werden als für Schiffe ohne solche Ausrüstung.

Die Aussichten für die *Kühltonnage* sind voraussichtlich auch 1993 günstig. Es wird eine wieder beschleunigte Zunahme der Container-Kühlladung um 9 vH und der konventionellen Kühlladung um 7 vH erwartet.⁴² Jedoch ist nicht auszuschließen, daß vom 2. Halbjahr an die Bananenfahrt von Zentral- und dem nördlichen Südamerika nach westeuropäischen Ländern durch Protektionsmaßnahmen der EG nachteilig betroffen wird. Da der Zustrom von Neubauten anhält, könnte sich dann — unter Berücksichtigung des üblichen Saisonverlaufs — die im zweiten Halbjahr 1992 abgeschwächte Ratentendenz noch fortsetzen. Mit Blick über 1993 hinaus vertreten Marktbeobachter die Ansicht, daß sich die Ratenstruktur weiter bis zu sogar vier Ebenen auffächern wird, die von palettenorientierten Neubauten auf der einen Seite bis zu den ältesten, konventionellen Schiffen auf der anderen Seite reichen [Lloyd's Shipping Economist, c, S. 8]. Da die letzteren bei steigenden Betriebskosten und niedrigen Erlösen zunehmend vom Markt verdrängt und abgewrackt werden dürften, wäre eine so weitgehende Ratendifferenzierung jedoch als vorübergehend anzusehen.

4. Tankfahrt weiter unter dem Druck des Tonnageüberhangs

Die *Nachfrage* nach Transportleistungen auf den Märkten der Tankschiffahrt wird 1993 voraussichtlich durch eine geringfügige Steigerung des Ölverbrauchs (+1,5 vH) bestimmt sein [OECD, 1992]. Die OPEC-Länder dürften ihre Ölförderung der Nachfrageentwicklung anpassen; die Preise werden sich wahrscheinlich kaum verändern. Die Lagerhaltung dürfte, sofern politische Störungen der Ölmärkte ausbleiben und ein Anstieg des Rohölpreisniveaus nicht zu erwarten ist, kaum wieder ausgeweitet werden. Bei fortschreitender konjunktureller Erholung werden die Vereinigten Staaten, die asiatischen Schwellenländer und einige Entwicklungsländer den größten zusätzlichen Einfuhrbedarf haben. Die Einfuhren der westeuropäischen Länder werden konjunkturbedingt günstigstenfalls stagnieren, eher leicht zurückgehen. Die japanischen Importe werden voraussichtlich erst zögernd zunehmen, wobei das künftige Verhältnis von Rohöl- zu Produkteneinfuhren ungewiß ist. Ein weiterer Rückgang der Ölexporte aus den Ländern der GUS könnte zu einer spürbaren Verlagerung auf andere, durchweg weiter entfernte Liefergebiete führen, z.T. auch zu einem Übergang von Rohrleitungs- zu Seetransporten; damit wäre außer einer größeren Tonnagebindung auch eine Mehrnachfrage nach größeren Tankern verbunden.

Das *Angebot* auf den Tankmärkten wird im Verlauf des Jahres 1993 weiter zunehmen (+2,5 vH). Bei den Suezmax-Schiffen und den Tankern von 10 000 bis 50 000 t dw werden geringfügige Zugänge von je etwa 0,5 vH erwartet; die Tonnage der Produktentanker wird jedoch voraussichtlich um etwa 2–2,5 vH ausgeweitet. Der größte Teil des Tonnagezugangs entfällt auf die Aframax-Tanker (50 000–100 000 t dw) und die VLCC von mehr als 200 000 t dw (jeweils +3,5 vH). Das verfügbare Angebot kann insbesondere bei diesen Tankern durch Entlassen von Schiffen aus Lagercharter weiter vergrößert werden, nachdem deren Umfang nach vorübergehendem Anstieg schon im 2. Halbjahr 1992 wieder abnahm [Lloyd's List, h].⁴³ Wie in der Trockenladungsfahrt spielt eine Reaktivierung aufliegender Schiffe keine marktwirksame Rolle. Das gleiche gilt für den

⁴² Schätzung von DRI/McGrawHill, zitiert nach Lloyd's Shipping Economist [c, S. 9].

⁴³ Für Mitte 1992 wurde der Umfang der schwimmenden Lagerhaltung von John I. Jacobs PLC [d] auf 11,3 Mill. t dw geschätzt, gegenüber 10,9 Mill. t dw Ende 1991 [Lloyd's List, i].

Einsatz Kombierter Schiffe, da mit einer im wesentlichen stabilen Verteilung dieser Schiffe auf den Transport trockener und flüssiger Ladung gerechnet werden kann.

Unter der Voraussetzung, daß nicht neue Auseinandersetzungen die Ölversorgung insbesondere vom Arabischen Golf gefährden⁴⁴, wird die *Ratenentwicklung* auf den Tankmärkten 1993 — abgesehen von dem saisonal zu erwartenden Rückgang der Nachfrage und der Raten nach dem Ende des Winters — bei steigendem Tonnageangebot in der Rohölfahrt davon geprägt sein, daß der tendenzielle Druck anhält.⁴⁵ Nach wie vor werden die Aussichten für Großtanker am ungünstigsten sein. Deutlich günstigere Chancen dürften aufgrund der insbesondere bei abflauernder Nachfrage flexibleren Einsatzmöglichkeiten und der geringen Angebotszunahme die "million barrel"-Tanker haben. Bei den kleineren Rohöltankern dürften die Raten ebenfalls durch die langsame Angebotsausweitung gestützt werden. Der Anreiz, Schiffe zumindest zeitweilig stillzulegen, könnte sich verstärken. Dies würde zwar das verfügbare Angebot kurzfristig verringern, doch werden die Angebotsreserven einem nicht nur kurzfristigen und regional begrenzten Ratenanstieg weiterhin im Wege stehen.⁴⁶

Die längerfristigen Befrachtungen werden sich im ganzen gesehen wohl noch nicht beleben; angesichts der differenzierten Angebotsentwicklung dürften die Aussichten für Schiffe bis zu etwa 50 000 t dw am günstigsten sein (in der Produktfahrt wirken die starken Saisonschwankungen allerdings gegen Zeitcharter). Ob sich — etwa bei einer weiteren Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen vor allem in den Ölimportländern — ein stark zunehmendes Interesse der Charterer an den vorerst nur in geringer Zahl vorhandenen Doppelhüllen-Rohöltankern⁴⁷ in dem Bestreben niederschlagen könnte, durch Zeitbefrachtung solche Tonnage zu sichern, läßt sich noch nicht absehen.

Die anhaltenden Auslastungsprobleme der Tankerflotte werden die Diskussion um das Abwracken, die die erste Hälfte der achtziger Jahre beherrscht hatte, wieder verschärfen. Sie hatte schon 1991 Anstöße durch Forderungen nach erhöhter Schiffssicherheit erhalten, wird nunmehr aber wieder verstärkt mit Blick auf die Beseitigung des Tonnageüberhangs geführt. Bisher konnten moderne Schiffe die Alttonnage nur schwer aus dem Markt verdrängen, die meistens mit minimalen Kapitalkosten belastet ist, auch längere Auftriebszeiten überstehen und den Eignern schon bei geringfügigen Ratensteigerungen Überschüsse erbringen kann. Die erwartete Raten- und Ertragsentwicklung spricht zwar dafür, daß mehr alte Tanker — insbesondere Großtanker — endgültig aus der Fahrt genommen werden. Dennoch wird sich das Angebot auf den Tankmärkten vorerst kaum rasch und durchgreifend verringern.

5. Erholung in der Linienfahrt nach Nordamerika

Die Linienschifffahrt wird im Zeichen der teilweise noch nicht überwundenen Abschwächung und der eher schleppenden konjunkturellen Erholung in den Industrieländern stehen. In beschränktem Umfang kann mit Impulsen aus der noch fortschreitenden Containerisierung gerechnet werden; davon werden vorwiegend Nebenrelationen begünstigt, kaum jedoch die Haupttrouten zwischen den Industrieländern. Für die Einfuhrverkehre der

⁴⁴ Möglicherweise gingen die außerordentlich umfangreichen Charterabschlüsse für VLCC vom Arabischen Golf in der ersten Januar-Hälfte auf derartige Befürchtungen zurück, da zu dieser Zeit die Spannungen zwischen dem Irak und den Vereinten Nationen zunahmen (allein vom 6. bis zum 11. Januar wurden nahezu 40 Abschlüsse gemeldet).

⁴⁵ Zum 1. Januar 1993 trat die jährliche Revision der Worldscale-Sätze in Kraft. Die Dollar-Werte wurden im Durchschnitt um etwa 5–10 vH erhöht, so daß ceteris paribus ein Rückgang der in Worldscale-Punkten ausgedrückten Raten zu erwarten war [Lloyd's List, j].

⁴⁶ Dies zeigte sich bereits im Januar 1993, als die Raten für VLCC, aber auch für Tanker anderer Größenklassen trotz der sehr umfangreichen Abschlüsse nur wenig reagierten und wieder unter das im November/Dezember 1992 erreichte Niveau fielen.

⁴⁷ Der erste Großtanker dieser Bauart wurde 1992 in Japan fertiggestellt; das Schiff erhielt für die erste Reisecharter Arabischer Golf-Japan lediglich die gängige Marktrate (W 49).

Vereinigten Staaten — insbesondere den westgehenden Nordatlantik- und den ostgehenden Transpazifik-Verkehr — kann mit einem beschleunigten Anstieg des Ladungsaufkommens gerechnet werden. Die konjunkturelle Belebung wird auch auf andere Importverkehre Nordamerikas ausstrahlen. In Europa werden die einkommenden Linienverkehre dagegen vermutlich zunehmend von der Rezession betroffen sein. Der Einfuhrsog, der im Zusammenhang mit der Öffnung der osteuropäischen Länder stand und sich schon 1992 deutlich abschwächte, dürfte weitgehend aufhören; in der westgehenden Fernost – Europa-Fahrt ist deshalb eher ein Rückgang des Ladungsaufkommens wahrscheinlich. In der Gegenrichtung ist infolge der nur zögernden konjunkturellen Entwicklung in Japan eine nennenswerte und rasche Belebung ebenfalls nicht vorauszusehen. Günstige Aussichten bieten aber die Verkehre mit Indonesien und der VR China. Die bisher sehr rasche Expansion wird sich — allerdings auf einem noch hohen Niveau — auch in den Liniendiensten innerhalb der fernöstlich/südostasiatischen Region merklich verlangsamen. Der Linienverkehr mit Afrika dürfte weiter im Schatten der Wirtschaftsprobleme des Kontinents, nun aber auch der Rezessionseinflüsse aus Europa stehen. In der Südamerika-Fahrt zeichnet sich ein weiterer Anstieg der Kühlladungsexporte Brasiliens ab.

Der nur schwach zunehmenden, teilweise eher stagnierenden oder sogar rückläufigen Nachfrage steht das weiter wachsende Angebot in der Container-Linienfahrt gegenüber. Für 1993 ist die Ablieferung von Neubauten mit einer Ladekapazität von 119 000 TEU vorgesehen. Angesichts der noch geringen Abwrackquote dürfte der Nettozuwachs der Containerflotte im ganzen einschließlich der Tramp-Containerschiffe bei 5 vH liegen.⁴⁸ Das Angebot an Stellplätzen dürfte nicht nur auf den Haupttrouten, sondern in den meisten Linienrelationen ausgeweitet werden.

Dementsprechend wird der tendenzielle Druck auf die Raten in den meisten Fahrtgebieten eher noch anhalten, obwohl zahlreiche Reedereien wieder Ratenerhöhungen angekündigt haben. Bei erwarteter anhaltender Expansion im Verkehr zwischen dem Fernen Osten und den Vereinigten Staaten ist dort mit der Durchsetzung dieser Absicht zu rechnen; in der Gegenrichtung dürften sich weiterhin nur selektive Erhöhungen realisieren lassen [Shipping and Trade News, c]. In der Fernost – Europa-Fahrt ist eine Ratenstabilisierung wahrscheinlich; die Aussichten, daß die Erlöse auf dem Nordatlantik infolge besserer Auslastung steigen, sind dagegen vorerst gering, wengleich das TAA kräftige Ratenerhöhungen angekündigt hat.⁴⁹ Insbesondere in den Nebenfahrtgebieten,⁵⁰ in denen die früher wirksamen staatlichen Regulierungsmaßnahmen ganz oder zu einem beträchtlichen Teil aufgehoben worden sind, dürfte sich der Wettbewerb zwischen etablierten und neuen Diensten verstärken, so daß die zuvor staatlich regulierten Raten dort unter erheblichem Druck stehen werden (Südamerika, Südafrika).⁵¹ Aufgrund dieser Bedingungen werden sich die strukturellen Veränderungen der Liniendienste — insbesondere durch Einrichtung von Feedernetzen zwecks besserer Auslastung der Schiffe auf den Hauptlinien — vermutlich noch fortsetzen. Zunächst dürfte es sich allerdings um Maßnahmen handeln, die durch das Voreilen der Kapazitäten vor dem Ladungsaufkommen bedingt sind und nicht notwendig einen langfristigen Wandel darstellen.

⁴⁸ Die Stellplatzkapazität aller containerbefördernden Schiffstypen wird sich 1993 vermutlich um etwa 3,5 vH erhöhen. Bei weiterhin niedriger Abwrackrate wird die Kapazität daher nochmals kräftig, wengleich deutlich langsamer als bisher ausgeweitet. Obwohl im Verlauf des Jahres 1992 weitere Aufträge erteilt wurden, dürften sich die errechneten Zuwachsraten nicht wesentlich erhöhen, da die kontrahierten Schiffe meistens erst nach Ende 1993 abzuliefern sind [ermittelt aus Containerisation International, a].

⁴⁹ Zur Entwicklung auf dem Nordatlantik vgl. u.a. Internationale Transport-Zeitschrift [g] und Lloyd's List [k; l].

⁵⁰ Zu ratenpolitischen Absichten für 1993 in anderen Fahrtgebieten vgl. u.a. Shipping and Trade News [d; e; f].

⁵¹ In der Fahrt zwischen den Vereinigten Staaten und der Nordküste Südamerikas sind die Frachtraten infolge des verstärkten Wettbewerbs bereits um 10–12 vH gesunken [American Shipper, f].

Im Hinblick auf den anhaltenden latenten Ratendruck werden sich die Linienreedereien weiterhin bemühen, vor allem die angebotenen Kapazitäten durch kurzfristige Variationen der jeweiligen Nachfrage anzupassen.⁵² Allerdings werden bei dieser Strategie lediglich "slots" auf den fahrenden Schiffen nicht angeboten werden; dagegen können die Schiffskosten nicht verringert werden, solange die Zahl der Schiffe gleich bleibt. Das wäre nur dann zu erreichen, wenn die Abfahrtsfrequenz der Dienste eingeschränkt würde. Maßnahmen dieser Art stünden aber im Widerspruch zu den Anforderungen der Verlager, die immer mehr auf häufige Abfahrten abzielen. Die Linien dürften ihre Versuche, die Ratenbildung zu reformieren, ebenfalls fortführen.⁵³ Ob die neuen "capacity management"-Abkommen oder Konsortien das traditionelle Konferenzsystem ablösen werden — dafür könnte z.B. die individuelle Vermarktung der angebotenen Leistungen selbst bei "slot charters" mehrerer beteiligter Reedereien auf den gleichen Schiffen sprechen —, läßt sich noch nicht übersehen.

VIII. Mittelfristige Aussichten: Liberalisierung — Protektionismus — Sicherheit des Seeverkehrs im Widerstreit

Was die mittelfristigen Aussichten des Weltseeverkehrs betrifft, so stellen die neunziger Jahre insofern eine neue Phase dar, als die seit der ersten UNCTAD-Konferenz im Jahre 1964 verfolgte Protektionspolitik vor allem in der Linienschifffahrt weitgehend durch liberalere, marktorientierte Regeln abgelöst worden ist. Außer den schiffahrtspolitischen Tendenzen wird auch die internationale Handelspolitik die Rahmenbedingungen des Seeverkehrs verändern. Der Versuch, den Seeverkehr in das geplante Abkommen über Handel und Dienstleistungen — erweitertes GATT — einzubeziehen, ist allerdings bisher insbesondere am Widerstand der Vereinigten Staaten gescheitert, die ihre maritime Politik grundlegend ändern müßten.⁵⁴

Die handelspolitischen Rahmenbedingungen, unter denen sich die Seefrachtenmärkte entwickeln, verändern sich schon 1992 vor allem durch die Probleme, die in den Staaten der GUS beim Getreideimport entstanden. Zahlungsschwierigkeiten und Unsicherheiten über die Verfügbarkeit von Krediten, wie sie in Kanada und den Vereinigten Staaten zu beobachten waren, dürften über 1993 hinaus Unwägbarkeiten für die Getreidefahrt (Massengutfahrt) bleiben; mit Unregelmäßigkeiten bei der Verschiffung wird daher weiter zu rechnen sein. Auch die anhaltenden Auseinandersetzungen zwischen den Vereinigten Staaten und der EG können die Getreidefahrt beeinflussen, denn der Tonnagebedarf kann erheblich schwanken, weil die amerikanischen Ausfuhren oft über sehr viel längere Seestrecken zu befördern sind als die der EG. Auswirkungen auf den Seetransport sind ebenfalls nicht auszuschließen, wenn die Vereinigten Staaten Stahlimporte auf längere Zeit mit Strafzöllen belegen sollten.

⁵² Beispielsweise beschlossen die dem TSA angehörenden Reedereien im Jahre 1992, die Kapazität dem gestiegenen Ladungsaufkommen anzupassen; das "set-aside" wurde sukzessive von 14 über 10 auf 8 vH vermindert, für das 1. Quartal 1993 saisonbedingt wieder auf 12 vH angehoben [American Shipper, g; Internationale Transport-Zeitschrift, h]. Im Europa – Ostasien-Verkehr soll die angebotene Kapazität ab Anfang 1993 um 10 vH vermindert werden [Lloyd's List, m].

⁵³ So wird die SEUSA-Konferenz (Mittelmeer–Vereinigte Staaten) künftig nur noch Hafen/Hafen-Tarife, jedoch keine die Inlandstrecken einschließenden Haus-zu-Haus-Tarife mehr anwenden [Lloyd's List, n].

⁵⁴ Bei den laufenden GATT-Verhandlungen wurde die Seeschifffahrt nicht, wie ursprünglich vorgesehen, in das General Agreement on Trade and Services (GATS) einbezogen [Internationale Transport-Zeitschrift, i]. Damit kann der UNCTAD Liner Code fortbestehen, doch wird vermieden, daß ähnliche ladungsreservierende Vorschriften zugunsten von Entwicklungsländern — z.B. durch Ad-hoc-Ausnahmeregelungen zugunsten dieser Länder — auf Bulkkladungen ausgedehnt werden. (Ein Regelwerk für die Bulktransporte mit umfangreichen Vorbehalten zugunsten der Entwicklungsländer hatte die UNCTAD ursprünglich als zweiten Schritt nach dem Liniencode vorgesehen.)

Die *Protektionspolitik der EG*, die in der Vergangenheit bereits die Tapioka-Transporte von Südostasien nach Europa beschränkt hat, bedroht gegenwärtig die Marktaussichten in der Kühlschiffahrt: Die Einfuhren von Bananen aus den lateinamerikanischen "Dollar-Ländern" in die Länder der EG sollen künftig mit einem gestaffelten hohen Zoll belegt und überdies durch Kontingente eingeschränkt werden, um die Produzenten der EG bzw. der AKP-Länder zu schützen. Da der Bananentransport eine wesentliche und saisonunabhängige Grundlage der Kühlschiffahrt ist, würde sich eine solche Maßnahme voraussichtlich nachteilig auf den Seeverkehr auswirken.⁵⁵ Inzwischen hat die durch die EG geförderte Ausweitung der Kiwi-Pflanzungen in den der EG angehörenden Mittelmeerländern bereits dazu geführt, daß die Kiwi-Exporte Neuseelands in eine Krise geraten sind. Sollte diese Tendenz anhalten, so wäre ein weiterer spürbarer Verlust an Langstreckentransporten der Kühlfahrt zu erwarten.

Zunehmende Bedeutung — insbesondere für die Tankschiffahrt — werden die Rahmenbedingungen für die *Schiffssicherheit* haben, die aufgrund mehrerer Tankerunfälle kurz nach der Jahreswende 1992/93 erneut in den Vordergrund gerückt ist. Diese Bedingungen sind gegenwärtig durch die MARPOL- und IMO-Vorschriften gegeben — technische Regeln für Bau, Ausrüstung und Betrieb der Tanker — und vor allem durch die in den Vereinigten Staaten geltenden Bestimmungen der US Coast Guard sowie insbesondere des Oil Pollution Act of 1990 (OPA '90).⁵⁶ Der mit Blick auf eine vermutete Korrelation zwischen Alter der Schiffe und Unfallanfälligkeit schon seit längerer Zeit geforderte Ersatz der Tankerflotte durch Neubauten — der zugleich als Beitrag zur Anpassung des Angebots an die Nachfrage gesehen wird — stößt aber auf erhebliche Schwierigkeiten. Wenn auch die Verschrottung wieder zugenommen hat, bieten die Märkte vorerst keine ausreichenden Anreize zu einem verstärkten Abwracken und zur Flottenerneuerung, solange die zur Deckung der Kosten technisch fortentwickelter Neubauten erforderlichen Erträge nicht erwirtschaftet werden können.⁵⁷ Offensichtlich bedarf es dazu einer 1992 noch nicht erkennbaren Bereitschaft der Verlager, für einen höheren Sicherheits- und Qualitätsstandard höhere Raten zu zahlen. Es ist deshalb vorzusehen, daß die administrativ-politischen Rahmenbedingungen des Seetransports von Mineralöl künftig erheblich verschärft werden. Die Bestimmungen des OPA '90 dürften dabei als Vorbild dienen. Im Januar 1993 haben die Verkehrsminister der EG mit Nachdruck ein solches Vorgehen gefordert. Vermutlich wird es zunächst zu einer Verschärfung der Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen im Rahmen der Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle (Port State Control) der europäischen Küstenstaaten kommen.

⁵⁵ Zu den umstrittenen Beschlüssen der EG-Kommission vgl. u.a. Lloyd's List [o]. Die EG-Länder importierten 1991 rund 3,6 Mill. t Bananen aus diesen Ländern; davon war etwa ein Drittel für Deutschland bestimmt [Kehrwieder, 1992]. Die Gesamtausfuhren beliefen sich weltweit auf etwa 8,5 Mill. t, so daß die EG-Absichten einen nachhaltigen Effekt auf diesen Seetransportsektor haben könnten [Seatrade Review, b; Hamburger Abendblatt, 1993].

⁵⁶ Der OPA '90 sieht insbesondere vor, daß nach Ablauf der allerdings bis zum Jahre 2015 reichenden Übergangsfristen nur Zwei-Hüllen-Tanker amerikanische Gewässer anlaufen dürfen; ferner wird eine unbegrenzte Haftung bei Ölunfällen stipuliert. Außerhalb der Vereinigten Staaten stehen gegenwärtig zahlreiche Methoden zur Diskussion, z.B. technische Vorschriften (wie "double-hull", "mid-deck design"), die nicht unumstritten sind; Festlegung von Zwangswegen für Tanker; Haftungsvorschriften; Altersgrenzen für Öltanker (z.B. 15 Jahre); Besetzungsvorschriften.

⁵⁷ Ein VLCC von 250 000 t dw mit Ablieferung 1995 würde zur Deckung aller Kosten eine Rate von 45 000 US-\$/Tag erfordern; das entspricht einer Rate von WS 115 (1992er Stand) [Lloyd's List, h]. Demgegenüber ging beispielsweise Mitte Januar 1993 der Neubau "Sea Duke" (282 057 t dw) für 22 000 US-\$/Tag in eine zwölfmonatige Zeitcharter (entsprechend etwa W 45).

Literaturverzeichnis

- AMERICAN SHIPPER [a], "Latin Conference Yields on FAK". Vol. 34, 1992, Nr. 6, S. 44 f.
- [b], "Shipper Takes His Case to Congress". Vol. 34, 1992, Nr. 5, S. 12.
- [c], "Tough Sell. Trans-Atlantic Agreement Version 2.0". Vol. 34, 1992, Nr. 6, S. 48/8-13.
- [d], "TAA: Walking on a Tightrope". Vol. 34, 1992, Nr. 10, S. 44–49.
- [e], "Coal from Indonesia". Vol. 34, 1992, Nr. 12, S. 97.
- [f], "Venezuela Trade Independents Confer". Fla., Vol. 34, 1992, Nr. 10, S. 24.
- [g], "Rate Increases in Transpacific". Vol. 34, 1992, Nr. 6, S. 15.
- AMTSBLATT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (ABl.), Richtlinie des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Ergänzung des gemeinsamen Mehrwertsteuersystems und zur Änderung der Richtlinie 77/388/EWG im Hinblick auf die Beseitigung der Steuergrenzen (91/680/EWG), 34, 1991, L 376. Luxemburg, 31. Dezember 1991, S. 1–19.
- A/S KLAVENESS CHARTERING, Reefer Market Report. Oslo, lfd. Jgg.
- BESSIN, Stefanie, Malte FISCHER, Klaus-Jürgen GERN, Klaus-Werner SCHATZ, Peter TRAPP, "Schleppende Konjunkturerholung in den Industrieländern". Die Weltwirtschaft, 1992, H. 4, S. 353–365.
- BÖHME, Hans, "The Seaborne Transport of Automobiles. Growth, Change, and Adjustment". Marine Policy, Vol. 13, 1989, Nr. 2, S. 155–165.
- CONTAINERISATION INTERNATIONAL [a], "Slower Growth for World Fleet", London 1992, Nr. 2, S. 29 f., Tabellen 1 und 2.
- [b], "Anera's New Service Contract Flexibility". London 1992, Nr. 11, S. 29.
- [c], "EC Hones Consortia Law". London 1992, Nr. 4, S. 49–53.
- [d], "Eur/ECSA Amalgamation". London 1993, Nr. 1, S. 7.
- DET NORSKE VERITAS, DNV Forum, "Ukraine Shipbuilders Eye the International Market". Oslo 1992, Nr. 2, S. 24–28.
- DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG [a], "Brüssel bestraft Zaire-Konferenz: Wettbewerbsverstöße kosten die Reeder knapp 20 Mio DM". Hamburg, 29. Dezember 1992, Nr. 154, S. 1.
- [b], "Vom 1. Januar an: Küstenverkehr liberalisiert". Hamburg, 12. Dezember 1992, Nr. 148, S. 2.
- DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, Shipping Statistics and Economics [a], "Spot Market. Dirty". London, Februar 1992, S. 9.
- [b], "Commodities. Iron Ore". London, Dezember 1992, S. 30.
- [c], "Commodities. Phosphate Rock and Fertilizers". London, Dezember 1992, S. 31.
- [d], "Commodities. Sugar". London, Dezember 1992, S. 30.
- [e], London, lfd. Jgg.

- FAIRPLAY [a], "Brussels Liberalises Cabotage". Vol. 316, Coulsdon, 2. Juli 1992, Nr. 5669, S. 6.
- [b], "Newbuildings, A Fairplay Supplement". Coulsdon, lfd. Jgg.
- FEARNLEYS [a], World Bulk Trades 1990. Oslo 1991.
- [b], World Bulk Fleet. Oslo, lfd. Jgg.
- HAMBURGER ABENDBLATT, "Nach der Banane jetzt die Kiwi". 27. Januar 1993, Nr. 22, S. 31.
- HANSA, Hamburg, lfd. Jgg.
- INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK, Shipping Statistics [a], "Tonnage Broken up". Bremen, lfd. Jgg., jeweils Tabelle I.1.3.
- [b], "Tonnage Laid-up". Bremen, lfd. Jgg., jeweils Tabelle I.1.2.
- INTERNATIONALE TRANSPORT-ZEITSCHRIFT [a], "Europe-Asia Trade Agreement unterzeichnet". Vol. 54, Basel 1992, Nr. 38, S. 3237.
- [b], "Neue Hürden in Nigeria?". Vol. 54, 1992, Nr. 45, S. 3923 und 3925.
- [c], "Bußen für Konferenzlinien im Verkehr Frankreich — Westafrika". Vol. 54, 1992, Nr. 15, S. 1197.
- [d], "EG-Verkehrsminister beschließen grundsätzlich Kabotage-Freiheit". Vol. 54, 1992, Nr. 27, S. 2293.
- [e], "Eurocorde nicht rechtmäßig, aber vorläufig geduldet". Vol. 54, 1992, Nr. 7, S. 495.
- [f], "EG-Verordnung über Konsortien der Linienschiffahrt in der Endphase". Vol. 54, 1992, Nr. 5, S. 337/339.
- [g], "Der neue Nordatlantik-Tarif". Vol. 4, 1992, Nr. 44, S. 3815.
- [h], "TSA: Kapazitätsbeschränkungen werden beibehalten". Vol. 54, 1992, Nr. 40, S. 3431.
- [i], "Schiffahrt wird dem Gatt nicht unterstellt". Vol. 54, 1992, Nr. 45, S. 3923.
- JOHN I. JACOBS PLC, World Tanker Fleet Review [a], London, Januar–Juni 1992, S. 21.
- [b], London, Januar–Juni 1992, S.29 f.
- [c], London, Januar–Juni 1992, S. 11.
- [d], London, Juli–Dezember 1991, S. 20.
- [e], London, lfd. Jgg.
- KEHRWIEDER, Hamburg 1992, Nr. 12, S. 5.
- KREIS, Helmut, "Konsortien, Trade Lane Agreements, Haus-Haus-Tarife: Wettbewerbshüter sollten Latte nicht zu hoch legen". Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, 12. Dezember 1992, Nr. 148, S. 25 f.
- LLOYD'S LIST [a], "World Ports Survey". London, 12. November 1992, Nr. 55268, S. 7.
- [b], "Vessel Loadings Suspended after Failure to Pay: Canada Blocks Grain for Russia". London, 12. November 1992, Nr. 55268, S. 1.
- [c], "US Suspends Russian Grain Credits". London, 25. November 1992, Nr. 55279, S. 1.

- LLOYD'S LIST [d], "US Halts Grain Credits to Russia". London, 2. Dezember 1992, Nr. 55285, S. 1.
- [e], "BSC Wants CAFs Ended". London, 18. September 1992, Nr. 55221 S. 1.
- [f], "Japanese Steel Production Set to Increase". London, 5. Januar 1993, Nr. 55309, S. 2.
- [g], "Optimism in the Bulk Trades". London, 5. Januar 1993, Nr. 55309, S. 3.
- [h], "World Tanker Surplus Capacity up by 20%". London, 12. September 1992, Nr. 55216, S. 3.
- [i], "Markets". London, 7. Januar 1993, Nr. 55311, S. 12.
- [j], "Worldscale Looks Set for a 5–10% Rating Rise". London, 12. Januar 1992, Nr. 55268, S. 3.
- [k], "North Atlantic Box Tariffs to Be Restructured". London, 8. Oktober 1992, Nr. 55238, S. 1.
- [l], "TAA Slashed Tariff in Bid to Raise Rates". London, 23. Oktober 1992, Nr. 55251, S. 1 und 3.
- [m], "EATA Plans Cuts in Box Capacity". London, 3. Dezember 1992, Nr. 55286, S. 1.
- [n], "Atlantic Conference Acts on Profitability". London, 20. Januar 1993, No. 55322, S. 3.
- [o], "Bananas: Latin Americans Set to Contest EC's Import Plans". London, 12. Dezember 1992, Nr. 55294, S. 5.
- [p], Dry Cargo Markets. London, lfd. Jgg.
- [q], Bunker Market Report. London, lfd. Jgg.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, Merchant Shipbuilding Return. London, lfd. Jgg., jeweils Tabelle 11.
- LLOYD'S SHIP MANAGER [a], London, lfd. Jgg.
- [b], "Maintaining Market Equilibrium". London, August 1992, S. 67 ff.
- LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST [a], "Japanese Bulk Trades: A Giant Falter". Vol. 14, 1992, Nr. 12, S. 6–9.
- [b], "Shrinking Trades for Car Carriers?". Vol. 14, 1992, Nr. 10, S. 21–24.
- [c], "Reefer 2000: Healthy Outlook". Vol. 14, 1992, Nr. 7, S. 8 f.
- [d], lfd. Jgg.
- MENTZ, DECKER & CO, Marktbericht. Hamburg, lfd. Jgg.
- NORDSEE ZEITUNG, "Erz-Bedarf schmilzt". Bremerhaven, 24. Dezember 1992, Nr. 301, S. 45.
- OECD, Economic Outlook, Paris, Dezember 1992, Nr. 52, S. 178, Tabelle 83.
- PETROLEUM ECONOMIST, London, lfd. Jgg.
- PETROLEUM SUPPLY MONTHLY, Washington, Oktober 1992, S. 3.
- SCHIFF UND HAFEN/SEEWIRTSCHAFT, Hamburg, lfd. Jgg.
- SCHIFFAHRT INTERNATIONAL, "Südafrikanischer Fruchlexport". Vol. 44, 1992, Nr. 9, S. 331.
- SEATRADE REVIEW [a], "South America: Blossoming Exports for Tropical Fruits". Colchester, Juli 1992, S. 45 und 47.

- SEATRADE REVIEW [b], "Out of the Strong Came forth Sweetness". Colchester, Juli 1992, S. 29.
- SHIPPING AND TRADE NEWS [a], "Auto Exports Show 7th Straight Drop in '92". Tokio, 2. Februar 1993, Nr. 16811, S. 3.
- [b], "ESC Protests CAF Reintroductions". Tokio, 7. Oktober 1992, Nr. 16732, S. 2.
- [c], "ANERA Will Restore Rates by \$200 Per FEU Effective May 1". Tokio, 25. November 1992, Nr. 16765, S. 1.
- [d], "AWRA Decided to Implement Two-Staged Rate Restoration". Tokio, 23. Oktober 1992, Nr. 16744, S. 1.
- [e], "West Africa Conference Will Restore Rates". Tokio, 20. Oktober 1992, Nr. 16741, S. 1.
- [f], "JEFC Decides to Implement Rate Restoration April 1". Tokio, 25. November 1992, Nr. 16765, S. 1.
- SVENSK SJÖFARTS TIDNING, "Kylsjöfart". Vol. 88, 1992, Nr. 50, S. 74 ff., insbesondere S. 78.
- TRANSPORT-DIENST UND WIRTSCHAFTS-CORRESPONDENT, "Reorganisation der Fernost-Frachtkonferenz". Vol. 65, 1992, Nr. 5, S. 36.
- UNITED NATIONS [a], Monthly Bulletin of Statistics, Vol. 46, New York 1992, Nr. 11, S. 165.
- [b], 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/Adde.1), New York 1975.
- UNITED STATES OF AMERICA, Public Law 98-237, 98th Congress, Shipping Act of 1984 (98 STAT. 67), Washington, 20. März 1984.
- US DEPARTMENT OF AGRICULTURE (USDA) [a], World Grain Situation and Outlook. Washington, September 1992.
- [b], World Oilseed Situation and Outlook. Washington, November 1992.
- VEREIN DEUTSCHER KOHLENIMPORTEURE [a], Käufermarkt drückt Importkohlenpreis, Presseinformation. Hamburg, 12. Oktober 1992.
- [b], Jahresbericht 1991. Hamburg 1992.
- WORLD METAL STATISTICS, Vol. 45, 1992, Nr. 11, S. 6.