

Böhme, Hans

Working Paper — Digitized Version

Weltseeverkehr: Warten auf das Ende der Baisse

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 348/349

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Böhme, Hans (1999) : Weltseeverkehr: Warten auf das Ende der Baisse, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 348/349, ISBN 3894561963, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/48084>

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: Warten auf das Ende der Baisse

von Hans Böhme

AUS DEM INHALT

- Erwartungsgemäß kam es im Jahr 1998 noch nicht zu einer Trendwende auf den Seeverkehrsmärkten. Sie standen vielmehr weiter unter starkem Druck. Neben der Asien-Krise machte sich 1998 zunehmend die konjunkturelle Abschwächung in der Welt bemerkbar. Auch die ersten Monate 1999 haben wenig Aussicht eröffnet, daß es noch vor Jahresende zu einer nachhaltigen Aufwärtsbewegung kommt.
- Die Schwächetendenzen verbreiteten und vertieften sich im Verlauf des Jahres 1998. Nachdem die Bulkcarrier schon 1997 in ein tiefes Wellental geraten waren, kamen nun auch die bis dahin wenigstens teilweise von der konjunkturellen Abschwächung verschont gebliebenen Tanker, besonders die Großtanker, hinzu. Die Raten auf den Chartermärkten für Containerschiffe fielen weiter stark. Die dafür ausschlaggebende Ausweitung des Stellplatzangebots durch Neubauten hielt noch immer an.
- In der Linienschifffahrt war die Situation aufgrund der unterschiedlichen Konjunkturlage in Europa, Nordamerika und in Ost- und Südostasien stärker differenziert. Wie auf den anderen Märkten machten sich dabei die Folgen der Asien-Krise bemerkbar. Das zunehmende Ungleichgewicht zwischen den asiatischen Exporten und Importen veränderte die Richtungsbilanzen in den Hauptfahrtgebieten der Linienfahrt stark. Für die Reedereien hatte dies beträchtliche Auslastungsprobleme und Anpassungszwänge zur Folge. Allerdings konnten sie die Raten für Verschiffungen aus Asien zum Ausgleich kräftig erhöhen.
- Für das Jahr 1999 ist ebenfalls kaum mit einer Nachfragebelebung zu rechnen. Nach wie vor drücken Tonnageüberhänge auf die Märkte. In der Tankfahrt führte die verschärfte Politik der OPEC zum Abbau der großen Ölläger in den Verbrauchsländern und damit zunächst zum Wegfall von Ladungsangebot besonders vom Arabischen Golf. Im Frühjahr 1999 löste dies einen sehr scharfen Einbruch bei den Großtankern aus. Das künftige Verhalten der OPEC und ihr Einwirken auf die Ölnachfrage wird daher bedeutsam bleiben. Für die anderen Schiffsklassen wird es darauf ankommen, daß die Folgen der Asien-Krise rasch überwunden werden.
- Eine grundlegende Erholung der wichtigen Seeverkehrsmärkte ist erst nach der Jahreswende zu erwarten. Bevor auf eine spürbare und nachhaltige Verbesserung der Lage im Seeverkehr gesetzt werden kann, müssen zunächst die Angebotsüberhänge durch eine stärkere Nachfrageexpansion abgebaut werden. Zwar wird wieder mehr Tonnage verschrottet, aber die Schiffbautätigkeit verlangsamt sich nur allmählich. Die Rückkehr zu einer stabilen Entwicklung wird wohl nur auf mittlere Frist möglich sein.

Inhalt

I.	Noch immer kein Tendenzumschwung	9
II.	Weltwirtschaftlicher Rahmen des Schifffahrtsjahres 1998	11
	1. Konjunkturelle Schwächetendenzen werden spürbarer	11
	2. Die Entwicklung in Zahlen	12
III.	Die Welthandelsflotte: Angebotsentwicklung und -nutzung	13
	1. Verlangsamtes Tonnagewachstum.....	13
	2. Verschlechterte Kapazitätsausnutzung	15
	3. Fallende Neubaupreise, steigende Aufträge.....	16
IV.	Märkte der Trockenladungsfahrt	17
	1. Überblick	17
	2. Schrumpfendes Volumen der Charterabschlüsse.....	18
	3. Frachtraten noch immer im Abwärtstrend	19
	4. (Noch) Mehr Bulkcarrier, weniger Ladung, kürzere Reisen	24
	5. Spezialmärkte: Kühlschiffahrt unter anhaltendem Druck.....	28
	6. Spezialmärkte: Automobiltransport mit neuem Schub	30
V.	Chartermarkt der Containerschiffahrt in der Krise	32
	1. Viele Abschlüsse trotz mehr Wartezeiten und weiter fallender Raten.....	32
	2. Fehlgeleitete Erwartungen	34
	3. Auch die Marktstrukturen wandeln sich	35
	4. Auswirkungen der asiatischen Krise.....	36
	5. ... aber die Kapazitätsausweitung blieb ausschlaggebend.....	36
VI.	Die Märkte der Tankschiffahrt	38
	1. Überblick	38
	2. Gedämpfter Mineralölweltmarkt.....	38
	3. Die Tankmärkte der Rohölfahrt	40
	4. Keine Erholung in der Produktentankfahrt	46
	5. Der Transport von Flüssiggas	48
VII.	Die Linienschiffahrt im anhaltenden Wandel	50
	1. Verlangsamte Expansion, differenziertes Ratenbild.....	50
	2. Wichtige Fahrtgebiete im Überblick.....	51

3. Die Linienschifffahrt und das Asien-Problem.....	55
4. Wettbewerb und Konzentration	56
VIII. Schifffahrtspolitik.....	57
1. Deutsche Schifffahrtspolitik.....	57
2. Vereinigte Staaten: „Ocean Shipping Reform Act of 1998“ wurde Gesetz.....	58
3. EU: Neue Rechtsgrundlage für die Linienschifffahrt?	59
4. Sicherheit im Seeverkehr	61
5. Streit um das Liberia-Register.....	61
6. 31. Dezember 1999: Übergabe des Panamakanals.....	62
IX. Der Seeverkehr im Jahre 1999.....	64
1. Die weltwirtschaftliche Ausgangslage.....	64
2. Noch immer dunkle Wolken über den Seeverkehrsmärkten.....	64
3. Ein Blick ins nächste Jahrhundert.....	76
4. Noch einmal 1999: der Weg bleibt mühsam.....	78
Literaturverzeichnis	94

Die inhaltliche Bearbeitung dieses Beitrags wurde Anfang Mai abgeschlossen.

Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen

Linienfahrt

„double stack“	Beförderung von Containern im Zweierstapel auf Eisenbahntragwagen
„feeder lines“	Zubringer-/Verteilerdienste, welche die Ladung den Hauptlinien zuführen bzw. von ihnen zu den kleineren Endhäfen befördern
„hub and spoke“-System	Linienystem, das aus Haupthäfen und Feederlinien besteht, die jeweils speichenartig von diesen ausgehen
„hub port“	Zentraler Hafen, in dem „trunk lines“ und „feeder lines“ verbunden sind
„independent action“	Recht eines Konferenzmitgliedes, nach einer Ankündigungsfrist unabhängig vom Konferenztarif oder anderen Abmachungen Frachtraten und/oder Bedingungen festzusetzen (in den Vereinigte Staaten-Verkehren durch den US Shipping Act of 1984 zwingend vorgeschrieben)
„service contract“	Beförderungsvertrag zwischen einer Reederei/Konferenz und einem Verloader über eine bestimmte (jährliche) Ladungsmenge zu individueller Frachtrate (im Vereinigte Staaten-Verkehr aufgrund des US Shipping Act of 1984 als Wahlmöglichkeit vorgeschrieben)
„single port“-Prinzip	Bestreben der Containerreedereien im Überseeverkehr, ihre Dienste auf jeweils nur einen Lade- und Löschhafen in einer Region zu beschränken und die kleineren Häfen im Umladeverkehr zu bedienen
„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 Feederrouuten verknüpft
Reisecharter	Beförderungsvertrag, meistens für eine volle Schiffsladung, für eine Reise vom Lade- zum Löschhafen
Spotmarkt	Markt, auf dem kurzfristige Charterverträge (vorwiegend Reisecharters) abgeschlossen werden
Tankfahrt	
Konsekutivreisen	Charterabschluß über mehrere aufeinanderfolgende Reisen
dirty	auf Rohöl bezogen (crude)
clean	auf Ölprodukte bezogen
Worldscale	Ratenskala mit Basisraten (WS 100) für eine Vielzahl von Tankerrouten, deren (Dollar-) Geldwert jährlich in Abhängigkeit von der Veränderung bestimmter Schiffs-kosten neu festgesetzt wird (z.B. Worldscale 100 (1992) für Ras Tanura–Rotterdam = 16,62 \$/t); die aktuellen Marktraten werden in Prozent der Basisrate fixiert
Trampfahrt (auch Charterfahrt)	Beschäftigung eines Schiffes ohne festen Fahrplan, je nach Ladungsangebot auf wechselnden Routen eingesetzt
„coarse grains“	Sammelbezeichnung für alle Getreidearten außer Weizen und Reis; für den Seeverkehr haben vor allem Mais, Gerste, Roggen, Hafer und Sorghum Bedeutung
Zeitcharter	Vertrag über die Miete eines Schiffes
„period charter“	Unterform der Zeitcharter, gilt für eine bestimmte, jeweils von den Vertragsparteien festgelegte, bisweilen sehr lange Laufzeit
„trip charter“	Unterform der Zeitcharter, gilt für jeweils eine bestimmte Reise oder Rundreise

Maße

b	Barrel (159 l)
BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoraumzahl (Vermessungsgröße)
cbf	Kubikfuß (35,317 cbf = 1 cbm); Raummaß zur Bestimmung der räumlichen Lade-fähigkeit eines Schiffes

cbfsm	Kubikfußseemeile
cGT	compensated gross ton; aufgrund des unterschiedlichen Wertes von Schiffsneubauten verschiedener Typen modifizierte Bruttotonne
DWCT	deadweight cargo tons
GT	gross ton
„slot“	Containerstellplatz auf einem Containerschiff
sm	Seemeile
t dw	tons deadweight; Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Betriebslasten (meistens auf Sommerfreibord-Tiefgang angegeben)
TEU (FEU)	twenty (forty) foot equivalent unit; einheitlicher Maßstab für den Vergleich unterschiedlicher Containergrößen; auch Kapazitätsangabe für Containerschiff (Zahl der Stellplätze für 20-Fuß-Container)
tsm	Tonnenseemeile; Einheit der Transportleistung eines Schiffes, Produkt aus Ladungsmenge (t) x Reisedistanz (sm)

Schiffstypen

Bulkcarrier	Massengutschiff für trockene Ladung
„cape size“-Schiff	etwa 120 000–175 000 t dw
„handymax“	die größten Schiffe der „handy sizes“
„handy size“-Schiff	etwa 20 000–45 000 t dw
„mini bulker“	bis zu etwa 12 000 t dw, teilweise in der europäischen Massengutfahrt eingesetzt
Panamax-Schiff	etwa 50 000–80 000 t dw
Feederschiff	in der Containerfahrt als Zubringer/Verteiler für die Hauptlinien eingesetztes Schiff, meistens bis zu mittlerer Größe (1 000 TEU), neuerdings auch erheblich größer
„general-cargo ship“	konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgutähnlicher Ladung, „bulk“- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, überlicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschrir, meistens als Trampschiff eingesetzt
„single decker“	Schiff mit nur einem Deck (dem Wetterdeck) ohne horizontale Unterteilung des Laderaums; im Sprachgebrauch vorwiegend Küstenschiffe und kleine Massengutschiffe bis zu etwa 10 000 t dw
Kombiniertes Schiff (C/C; OBO-carrier)	Mehrzweckfrachtschiff für die Beförderung flüssiger und fester Massengutladung (vorwiegend für die Rohöl-, Eisenerz- und Kohlefahrt), auch „combined carrier“ (C/C) oder „OBO-(Ore/Bulk/Oil)-carrier“ genannt
Tankschiffe	Massengutschiffe für flüssige Ladung
Aframax-Tanker	80 000 t dw (entspricht etwa der „Panamax“-Obergrenze)
„handy size“-Tanker	20 000–45 000 t dw
Suezmax-Tanker	etwa 120 000–150 000 t dw
„ultra-large crude carrier“ (ULCC)	Rohöltanker von mehr als 300 000 t dw
„very large crude carrier“ (VLCC)	Rohöltanker von etwa 175 000–300 000 t dw

Abkürzungsverzeichnis

AFRA	average freight rate assessment
AG	Arabischer Golf
BFI	Baltic Freight Index
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BIFFEX	Baltic International Freight Futures Exchange
C/C	combined carrier
cif	cost, insurance, freight
CKD	completely knocked down
COA	contracts of affreightment
CRISTAL	contract regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution
CSAV	Cia Sudamericana de Vapores
EATA	Europe Asia Trades Agreement
EECSAC	Europe East Coast South America Conference
EU	European Union
EUROS	European Register of Shipping
FAK	freight all kind
FEFC	Far Eastern Freight Conference
FMC	Federal Maritime Commission
GATS	General Agreement on Trade and Services
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GL	Generaldirektion
GUS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten
GWJ	Getreidewirtschaftsjahr
IACS	International Association of Classification Societies
IEA	International Energy Agency
IMO	International Maritime Organisation
ISM Code	International Ship Management Code
ISMA	International Ship Managers Association
LNG	Liquid Natural Gas
LPG	Liquid Petroleum Gas
LOOP	Louisiana Off-Shore Oil Port
NT	Nettotonnage
NVOCC	non-vessel operating common carriers
OBO	ore/bulk/oil
OECD	Organisation of Economic Co-operation and Development
OPA	Oil Pollution Act
OPEC	Organisation of Petroleum-Exporting Countries
SAECS	Southern Africa Europe Container Service Ltd.
SAECS	South Africa Europe Container Service
SAOK	Südamerika Ostküste
SAWK	Südamerika Westküste
SOLAS	Safety of Life at Sea
TAA	Trans-Atlantic Agreement
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
TEN	Transeuropäische Netze
TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution
TSA	Transpacific Stabilisation Agreement
ULCC	ultra-large crude carrier
UNCTAD	United Nations Commission on Trade and Development
USEC	USA Ostküste
USWC	USA Westküste
VLCC	very large crude carrier
WS	Worldscale
WTO	World Trade Organisation

I. Noch immer kein Tendenzumschwung

Das Jahr 1998 war für den Weltseeverkehr ein schlechtes Jahr. Die meisten Teilmärkte schwächten sich noch erheblich gegenüber dem bereits ungünstigen Vorjahr ab. Schon 1997 war die Flotte der Massengutschiffe (Bulkcarrier) in ein tiefes Wellental geraten. Nun wurde auch die bis dahin wenigstens teilweise von der konjunkturellen Abschwächung verschont gebliebene Tankschiffahrt in den Strudel gezogen. Davon waren besonders die Großtanker betroffen. In der Trockenladungsfahrt wie in der Tankfahrt waren nur wenige Teilmärkte von den ausgeprägten Baissetendenzen ausgenommen. In der Linienschiffahrt war die Situation regional stärker differenziert, bedingt durch die unterschiedliche Konjunkturlage in Europa und Nordamerika und in Ost- und Südostasien. Wie auf den anderen Märkten machten sich dabei mit zunehmender Stärke die Folgen der Asien-Krise bemerkbar. Das zunehmende Ungleichgewicht zwischen den asiatischen Exporten und Importen veränderte die Richtungsbilanzen in den Hauptfahrtgebieten der Linienschiffahrt. Für die beteiligten Reedereien hatte das beträchtliche Auslastungsprobleme und Anpassungszwänge zur Folge, die noch nicht gelöst

sind. Diese strukturellen Veränderungen, ein neuer Schub in Richtung auf den Einsatz von Größtschiffen sowie die weitere rasche Ausweitung der Trampcontainerflotte verschärften auch die Baisse auf dem Containerschiffchartermarkt. Sie ließ noch keine Anzeichen der Erholung erkennen, die 1997 noch vielfach für das folgende, inzwischen abgelaufene Jahr erwartet worden war.¹

Die zyklische konjunkturelle Abschwächung, die diesen Entwicklungen zugrundelag, hatte teilweise bereits im Jahre 1996 eingesetzt. Allerdings waren vor allem die beiden industriellen Kernregionen Europa und Vereinigte Staaten noch in relativ fester Verfassung geblieben; ebenso bedeutende Teile Lateinamerikas. Dagegen hatte Japan seine langjährige Rolle als vielleicht wichtigster „Motor der Weltwirtschaft“ schon seit mehreren Jahren verloren. Inzwischen haben sich aber Anzeichen dafür gezeigt, daß die asiatische Krise, die Mitte 1997 ausbrach, zunehmend auf andere Regionen ausstrahlt und besonders die südamerikanischen Länder erfaßt. (Einen Überblick über den Weltseeverkehr im Zeitraum 1980–1998 bietet Tabelle 1).

Tabelle 1: Weltseeverkehr 1980–1998

	Gesamtverkehr	Rohöl	Ölprodukte	Eisenerz	Kohle	Getreide	Anderes
	<i>Mengen in Mill. t</i>						
1980	3 606	1 320	276	314	188	198	1 310
1985	3 293	871	288	321	272	181	1 360
1990	3 077	1 190	336	347	342	192	1 570
1995	4 687	1 415	381	402	423	196	1 870
1996	4 859	1 466	404	391	435	193	1 970
1997	5 107	1 534	410	430	460	203	2 070
1998	5 070	1 550	395	420	465	190	2 050
	<i>Leistungen in Mrd. tsm</i>						
1980	16 654	8 219	1 020	1 651	957	1 087	3 720
1986	13 086	4 007	1 150	1 702	1 473	1 004	3 750
1990	17 121	6 261	1 560	1 078	1 849	1 073	4 400
1995	20 187	7 224	1 945	2 287	2 176	1 160	5 395
1996	20 678	7 363	2 040	2 227	2 217	1 126	5 605
1997	21 672	7 677	2 050	2 444	2 332	1 169	6 000
1998	21 425	7 820	1 970	2 430	2 215	1 050	5 940

Quelle: Fearnleys (a, 1996, 1998).

Die Asien-Krise hat sich auf die Rohstoffimporte der betroffenen, weitgehend von überseeischen Zufuhren abhängigen Volkswirtschaften und besonders auf deren Rohöl- und Ölproduktenverbrauch ausgewirkt. Die ausschlaggebende Bedeutung der Großregion Ost/Südostasien für die Beschäftigung eines großen Teils der Welthandelsflotte ist deutlich zutage getreten. Zudem gingen von der Getreidefahrt, einer wichtigen Stütze der Märkte für Bulkcarrier der „handy“- und Panamax-Größen, keine nennenswerten Impulse aus. Vielfach schrumpften nicht nur die zu transportierenden Ladungsmengen, sondern zugleich auch die Transportdistanzen. Denn die Rohstoffimporte Ostasiens gehen oftmals über sehr lange Entfernungen, und angesichts der Wechselkursänderungen und der Devisenknappheit der Einfuhrländer kam es auch zu Verlagerungen auf günstiger gelegene Liefergebiete. Die 1997 entstandenen, 1998 anhaltenden Unsicherheiten der weltwirtschaftlichen Entwicklung beherrschen auch gegenwärtig die Szene.

Die Beschäftigungs- und Ertragsprobleme, die durch Veränderungen der Nachfrage nach Seetransportleistungen entstanden, wurden zusätzlich dadurch verstärkt, daß die Welthandelsflotte 1998 weiter vergrößert wurde. Obwohl mehr Tonnage als in den Vorjahren abgewrackt worden ist, hielt der angebotsbedingte Druck auf die Märkte an. So blieb der Tonnageüberhang der Hauptgrund für die Verschlechterung der Lage in der Containertrampfahrt. Dort setzte sich der Zustrom neuer Schiffe fort und überstieg erneut die Zuwachsrate der Nachfrage, zumal die Linienreedereien ihre eigene Tonnage ebenfalls kräftig ausweiteten.

Die Abschwächung der Nachfrage und der teilweise sehr starke Fall der Frachtraten führten zu Auslastungsproblemen. Sie verringerten die Produktivität der Schiffe und steigerten die Stückkosten. Die Ertragslage der Reedereien verschlechterte sich oft erheblich, zumal wenn Zeitcharterverträge über längere Perioden (und zu wesentlich besseren Entgelten) ausliefen, Anschlußbeschäftigung jedoch nur für Einzelreisen oder kurzlaufende Zeitcharter und nicht selten nur unter Inkaufnahme von Wartezeiten oder Ballastreisen zu finden war. Daher dürfte

es oft schwierig gewesen sein, Beiträge zur Deckung der Kapitalkosten der Schiffe zu erwirtschaften.

Einen gewissen Ausgleich mochte die Entwicklung des Dollar-Kurses bieten, allerdings nur wo eine Abwertung der heimischen Währung der Reederei den konvertierten Dollar-Erlös (bzw. den Überschuß über die Dollar-Kosten) ansteigen ließ. Die durchweg schwache Verfassung der Mineralölmärkte wirkte sich vorteilhaft auf die Seeschifffahrt aus, soweit die Kosten des Schiffsbetriebs in Betracht kamen, kaum dagegen auf die Beschäftigung der Tankerflotte. Die Bunkerkosten bewegten sich meistens auf einem niedrigen Niveau, zumal auch die Preise für Diesel- bzw. Gasöl stark fielen. Dieser Kostenfaktor hat angesichts der bereits seit mehreren Jahren anhaltenden Steigerung der Schiffsgeschwindigkeiten und der erforderlichen Maschinenleistungen trotz der erzielten Verminderung des spezifischen Brennstoffverbrauchs Bedeutung.

Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Seeverkehrs veränderten sich mit der Einführung des Euro, der einheitlichen Währung für die meisten EU-Mitgliedsländer, zum 1. Januar 1999. Vorerst spricht allerdings wenig dafür, daß sie größere Auswirkungen auf die Seeschifffahrt haben wird. Der Dollar ist in der Linienfahrt nur in relativ wenigen Fahrtgebieten nicht Tarifwährung. Ob es auf den Trampmärkten zu Geschäften in Euro kommt, wird sich erweisen müssen. In der europäischen „short sea“-Fahrt wird anscheinend erwogen, den Euro als Grundlage zu benutzen (Brewer 1999a).

Auch im abgelaufenen Jahr wurden die Rahmenbedingungen der Weltschifffahrt von technischen Entwicklungen mitbestimmt. Nach wie vor steht die Linienschifffahrt im Vordergrund. Die Containerschiffe haben wiederum an Größe zugenommen; der Anteil der derzeit größten Klasse an der Gesamtkapazität hat sich deutlich erhöht. Eine rapide weitere Steigerung wird vor allem von seiten der Technik vorausgesehen. Das 15 000-TEU-Schiff soll im Jahre 2010 Realität sein. Die Schiffsgeschwindigkeiten sollen ebenfalls weiter gesteigert werden. Auf dem Nordatlantik sollen superschnelle Containerschiffe eingesetzt werden. Mit solchen Konzep-

ten geht eine weitere Unternehmenskonzentration einher. Der Anteil der zehn größten Linienreedereien an der verfügbaren Stellplatzkapazität hat sich erneut erhöht, aber auch in der Massengutfahrt kommt es zu Zusammenschlüssen.

In den Vereinigten Staaten und in der Europäischen Union wurde während des Jahres 1998 weiter an Veränderungen des politischen Rahmens der Weltschifffahrt gearbeitet. Im Vordergrund dieser Aktivitäten stand weiter die

Linien-schifffahrt. In den Vereinigten Staaten brachte der in Kraft gesetzte „Ocean Shipping Reform Act of 1998“ erhebliche Veränderungen mit sich, und in Europa hat sich die EU-Kommission offenbar die Schaffung einer weitgehend geänderten neuen Grundlage für die Linienfahrt zum Ziel gesetzt. Die Linienkonferenzen werden in ihrer traditionellen Form wahrscheinlich keine Zukunft haben.

II. Weltwirtschaftlicher Rahmen des Schifffahrtsjahres 1998

1. Konjunkturelle Schwächetendenzen werden spürbarer

Nachdem die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft 1997 noch relativ fest gewesen war, wurden im abgelaufenen Jahr die Schwächetendenzen deutlich erkennbar. Schon in den vorausgegangenen zwölf Monaten hatte sich in Asien eine unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Regionen angebahnt.² Die dort von der Währungskrise ausgelöste Depression hat sich 1998 vertieft. Dementsprechend ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) überall geschrumpft. In Japan hielt die Schwäche an, die schon seit einigen Jahren das Ende der langanhaltenden Wachstumsperiode signalisiert hatte. In Südkorea und den südostasiatischen „Krisenländern“ Thailand, Malaysia, Indonesien, gemäßigt auch den Philippinen gab es teils tiefe Einbrüche. In Indonesien erschwerten außerdem innenpolitische und binnenwirtschaftliche Erschütterungen die Anpassung an die neuen Bedingungen. Unsicher erscheint die Situation in der VR China; sie hat bisher versucht, ihre Währung stabil zu halten, doch wird vielfach vermutet, daß das entstandene große Gefälle zu den Angebotspreisen der asiatischen Wettbewerber auf den Welthandelsmärkten eine Abwertung erzwingen könnte.

Die von Asien ausgehenden kontraktiven Tendenzen haben sich 1998 auf weitere Regionen ausgebreitet.³ Besonders gefährdet wurden die Volkswirtschaften Lateinamerikas. Bra-

silien ist davon am meisten betroffen; die mehrjährige Expansionsphase scheint durch die Währungskrise beendet worden zu sein. Die im Vorjahr noch vergleichsweise günstige Konjunkturlage in Westeuropa und in Nordamerika hat sich ebenfalls spürbar verschlechtert. Auch dort strahlte der sich abschwächende Außenhandel auf die Binnenwirtschaften aus (zur aktuellen Lage vgl. Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. 1999: Abschnitt 1).

Der Welthandel war zwar auch 1998 durch die Wirkungen der Globalisierung gekennzeichnet, die mit einer bereits lange anhaltenden Intensivierung der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung verbunden ist. Er ist aber doch in besonderem Maß von den asiatischen Krisenerscheinungen betroffen worden. Die starken Abwertungen der asiatischen Währungen haben zu außerordentlichen Verlagerungen der Handels- und damit auch der Verkehrsströme geführt. Sie sind durch eine steile Zunahme der Exporte der asiatischen Länder nach Nordamerika und Europa geprägt, aber auch durch eine Wettbewerbsverschärfung gegenüber den anderen Schwellen- und Entwicklungsländern sowohl auf deren Exportmärkten als auch im Binnenland. Zum anderen wurden die Importe Asiens scharf gedrosselt und damit unmittelbar Brems-effekte in den Industrieländern — den Ursprungsländern dieser Importe — ausgelöst, die das Wachstum dort inzwischen merklich verlangsamt haben.

Für die Seeschifffahrt weniger bedeutsam sind die wirtschaftlichen Tendenzen in den GUS-Ländern und in Osteuropa, die wie im Vorjahr uneinheitlich blieben. Zumindest auf einigen Teilmärkten machen sich aber die Schwierigkeiten in Rußland nachteilig bemerkbar, so in der Kühlschifffahrt, die von der Entwicklung nach der politischen Wende begünstigt worden war. Ebenso ist der Güteraustausch mit Rußland im nordeuropäischen Raum und damit vor allem der Verkehr in der Ostseeregion spürbar beeinträchtigt worden.

Erhebliche Bedeutung vornehmlich für die Massengutschifffahrt hatte dagegen, daß die Rohstoffpreise auf den Weltmärkten — besonders, aber nicht ausschließlich ausgelöst durch die Asien-Krise — im Verlauf des Jahres 1998 zum Teil drastisch fielen. Betroffen waren verschiedene Mineralien, vor allem Kohle, aber auch Rohöl. Kennzeichnend für die Nachfrageschwäche auf vielen dieser Märkte war, daß die Preisrückgänge nur in geringem Maß als Stimulans für die Käufer wirkten. Ein Grund dafür war, daß die vielfach recht hohen Lagervorräte angesichts der sich verschlechternden Konjunkturlage nicht weiter aufgestockt, teilweise auch vermindert wurden.

2. Die Entwicklung in Zahlen

Für das *Sozialprodukt im OECD-Raum* wurde 1998 insgesamt ein Wachstum von 2,2 vH erwartet, für das zweite Halbjahr aber eine deutliche Verlangsamung vorausgesehen.⁴ Die Europäische Union folgte mit 2,8 vH ebenfalls einem Abwärtstrend, ebenso die Vereinigten Staaten, die von hohen 4,0 vH im ersten Halbjahr auf 2,2 vH zurückgingen. In Japan sollte das BIP in der ersten Jahreshälfte um 3,8 vH zurückgehen, in der zweiten Hälfte um 1,3 (insgesamt minus 2,8) vH.

In den *Krisenländern* lagen die Veränderungsraten des BIP 1998 zwischen +4,5 (Taiwan) und -15,5 vH (Indonesien); auch für Hongkong wurde ein Rückgang um 4,5 vH geschätzt (OECD 1998: Tab. III-1). Ein klares, wenngleich ebenfalls verlangsamtes Wachstum

ließ nur das BIP in der VR China erkennen (7,6 vH nach 8,8 vH im Vorjahr).

Demgegenüber zeigte *Lateinamerika* 1998 noch ein — bis auf Venezuela — positives Bild. Auch dort vergrößerte sich das Sozialprodukt aber merklich langsamer als im Vorjahr. Am raschesten wuchsen Chile und Argentinien mit 5 bzw. 4 vH (1997: 7,1 bzw. 8,6 vH). In Brasilien zeichnete sich die Verschlechterung der Wirtschaftslage deutlich ab: der noch beachtliche Sozialproduktzuwachs des Vorjahres von 3,7 verringerte sich auf 0,8 vH, und in Venezuela schlug das sogar noch schnellere Wachstum des Vorjahres (5,1 vH) in eine Schrumpfung um 1 vH um (OECD 1998: Tab. III-4).

Der *Welthandel* hat 1998 (auf Volumen-Basis gerechnet) um 4,6 vH zugenommen; das war eine reichliche Halbierung gegenüber der allerdings noch hohen Zunahme im Vorjahr (9,8 vH). Ähnlich sah es im OECD-Raum aus: Der Handel vergrößerte sich nur noch um 7,4 vH gegenüber 11,6 vH im Vorjahr. Im Handel außerhalb der OECD, dessen Zuwachsraten hinter denen der OECD zurückblieben, gingen die Einfuhren sogar deutlich zurück, vermutlich als Auswirkung der Krise in Asien.

Diese Beobachtungen belegen eine teilweise erhebliche Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums in allen Regionen der Welt. Sie hat im Welthandel und im Weltverkehr ebenfalls zu einer tendenziellen Abschwächung geführt und muß gerade mit Blick auf den hohen Anteil der Länder des Fernen Ostens — angeführt von Japan — am Ladungsaufkommen damit als eine wesentliche Ursache der ungünstigen Lage auf den Seeverkehrsmärkten angesehen werden. *Ein weiterer Faktor* war die Entwicklung der Transportkapazitäten der Welt-handelsflotte.

III. Die Welthandelsflotte: Angebotsentwicklung und -nutzung

1. Verlangsamtes Tonnagewachstum

Die Welthandelsflotte nahm im ganzen gesehen im Jahre 1998 weiter zu. Die Zuwachsrate dürfte um 2 vH gelegen haben (1. Hj.: 1,0 vH). Sie hat sich damit etwas abgeschwächt. Es kann allerdings kaum angenommen werden, daß dieser Trend anhält und schon von der Angebotsseite her nennenswerte stabilisierende Wirkungen auf die Frachtenmärkte ausgehen. Überdies waren deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Schiffstypen zu erkennen (Tabelle 2):

- Die Tankerflotte nahm um etwa 2,2 vH auf 273 Mill. t dw zu.
- Der Bestand an Bulkcarriern ging geringfügig um weniger als 0,5 vH auf knapp 267 Mill. t dw zurück.
- Die Flotte der Kombinierten Schiffe schrumpfte weiter schnell und macht mit 16,4 Mill. t (-10,5 vH) nur noch ein Drittel ihres einstigen Höchststandes aus.
- Die Flotte aller anderen Schiffstypen, einschließlich der Container- und konventionellen Stückgutschiffe („general-cargo ships“), Kühl-, Roll-on/Roll-off- und Fahrgastschiffe, wuchs weiter mäßig rasch und mit großen typbezogenen Unterschieden, jedoch weitgehend stetig, und erreichte Ende 1998 einen Umfang von etwa 177 Mill. t dw.

Die stärkste Dynamik weist nach wie vor die Flotte der Containerschiffe auf. Die in Containerstellplätzen („slots“) gemessene Transportkapazität dieser Schiffe belief sich Ende 1998 auf gut 4 Mill. TEU. Sie war damit um etwa 13,5 vH größer als ein Jahr zuvor.⁵ Der forcierte Neubau in diesem Sektor führte zu einer Steigerung der (statischen) Kapazität um rund 51 vH innerhalb des Dreijahreszeitraums seit Anfang 1996. Er war die ausschlaggebende Ursache für zunehmende Probleme auf dem Chartermarkt für solche Schiffe, aber auch in der Container-Linienfahrt. Diesem fortgesetzten Wachstum stand eine starke Abnahme der Roll-on/Roll-off-Tonnage gegenüber, die in der eigentlichen Langstrecken-Linienfahrt auf nur noch wenige Relationen beschränkt ist. Zu dieser Kategorie werden meistens auch die Auto-transportschiffe („car carrier“) gerechnet, deren Bestand sich anders entwickelt. Nach wie vor nehmen auch die Zahl der Passagierschiffe — überwiegend für den Kreuzfahrtbereich — und die verfügbaren Passagierplätze kräftig zu. Die Tendenz zur Steigerung der durchschnittlichen Schiffsgröße ist hier ungebrochen, auch wenn der schon im Vorjahr erreichte Spitzenwert von mehr als 130 000 BRZ nicht überschritten wurde.

Die Struktur der Welthandelsflotte wird weiter von Tankern und Bulkcarriern beherrscht, auf die jeweils etwa 35 vH der Gesamttonnage entfallen. Dabei haben Tanker wieder leicht an Boden gewonnen. Der Rückgang der Kombinierten Tonnage („combined carriers“) hält bereits seit 1980 an. Dieser Teil der Flotte, dessen Ausbau in den Jahren 1965–1975 zunächst rasch beschleunigt worden war, hat inzwischen aber bereits stark an Bedeutung verloren.⁶ Auf beschränkten Einsatzfeldern können zwar Grundlagen für einen lohnenden Einsatz solcher Mehrzweckschiffe vorhanden sein (z.B. Brasilien [Eisenerz]–Fernost [Ballast]–Arabischer Golf [Rohöl]–Brasilien). Es hat sich aber gezeigt, daß die höheren Anschaffungskosten gegenüber reinen Tankern oder Bulkcarriern durch die am Markt erzielbaren Erlöse im

Tabelle 2: Welthandelsflotte 1997 und 1998 (t dw)

	Nettozugang		Ablieferungen		Abwrackungen	
	Mill.	vH ^a	Mill.	vH ^a	Mill.	vH ^a
<i>1997</i>						
Gesamtflotte	19,7	2,8	36,8	5,2	-17,1	-2,4
Tanker	2,2	0,8	7,5	2,8	-5,3	-2,0
Bulkcarrier	11,3	4,4	18,9	7,4	-7,6	-3,0
Kombinierte Schiffe	-0,2	-1,1	0,3	1,8	-0,5	-2,8
Andere Typen	6,5	4,0	10,2	6,2	-3,7	-2,3
<i>1998</i>						
Gesamtflotte	10,2	1,4	35,0	4,9	-24,8	-3,4
Tanker	5,7	2,1	12,6	4,7	-6,9	-2,6
Bulkcarrier	-0,2	-0,1	11,4	4,3	-11,6	-4,4
Kombinierte Schiffe	-1,5	8,4	—	—	-1,5	-8,4
Andere Typen	6,2	3,6	11,0	6,5	-4,7	-2,8

^aVeränderung bezogen auf den Bestand am Jahresbeginn.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (a).

ganzen nicht gerechtfertigt sind. Bei den Spezialflotten fiel die Stagnation der Kühltonnage auf.

Dem Wachstum der Welthandelsflotte entsprechend war die Schiffbauindustrie fast überall gut beschäftigt. Das Neubauvolumen erreichte 1998 insgesamt etwa 32,6 Mill. t dw (diese und die folgenden Angaben ermittelt aus Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg., 1997, 1998)); es blieb damit allerdings um etwa 6,5 vH hinter der Neubauleistung im Vorjahr zurück (Tabelle 3). An der Spitze standen Oel- und Chemikaliertanker mit 13,1 Mill. sowie Bulkcarrier mit 9,7 Mill. t dw. Während sich der zuvor eher schwache Tankerbau kräftig belebte (65 vH), fiel die Bulktonnage um 43 vH zurück. Dementsprechend stieg der Tankeranteil an der Neubautonnage wieder auf zwei Fünftel (Vorjahr knapp 23 vH). Bulkcarrier erreichten dagegen nur noch 30 vH, nach 48,8 vH. Die in den letzten Jahren unterschiedliche Entwicklung der beiden Teilmärkte hat somit deutliche Spuren im Schiffbau hinterlassen. Unter den sonstigen Schiffstypen ragten — trotz einer Abnahme um 3,4 vH — Containerschiffe mit 6,3 Mill. t dw und einem noch etwas erhöhten Anteil von fast 20 vH hervor. Der Neubau von „general cargo“-Trockenfrachtern stieg zwar kräftig um ein Drittel, lag mit 1,7 Mill. t dw aber weiter auf einem niedrigen

Niveau. Der starke Wettbewerb der kleineren „handy size“-Bulkcarrier und der Containerschiffe dürfte vorerst wenig Spielraum für einen verstärkten Neubau solcher konventioneller Schiffe lassen, wenngleich sie bereits ein hohes Durchschnittsalter erreicht haben.

Die anhaltend ungünstige Marktlage hat die Reeder inzwischen aber veranlaßt, erheblich mehr Schiffe als in den Vorjahren zum Abwracken zu verkaufen. Allerdings reichte das noch nicht aus, um die Märkte deutlich zu stabilisieren. Zum Abwracken gingen 1998 insgesamt 675 Schiffe mit 27,3 Mill. t dw; davon entfielen 8 Mill. t dw (29,3 vH) auf 69 Tanker und 17,8 Mill. t dw (60,3 vH) auf reine Trockenfrachter. Somit wurden mehr Bulkcarrier verschrottet als neu gebaut; dagegen überstieg in der Tankfahrt die Neubautonnage die Verschrottungen deutlich. Einen geringen Anteil hatten Containerschiffe, wenngleich eine Reihe von Turbinenschiffen aus den ersten Jahren der Entwicklung des damals neuen Zweiges (Baujahre bis etwa 1972) angesichts ihres Alters, der noch relativ geringeren Ladefähigkeit (Stellplätze) sowie des hohen Brennstoffverbrauchs endgültig aus der Fahrt gezogen wurden. Die Preise für Abbruchtonnage fielen im Verlauf des Jahres 1998 erheblich — von 160–170 \$/t Leichtverdrängung auf nur 110–115 \$/t gegen Jahresende (Harris und Redding 1998).

Tabelle 3: Weltschiffbau 1996–1998 (Mill. t dw)

	Ablieferungen ^a		Neubauaufträge ^a		Auftragsbestand ^{a,b}	
	insgesamt	darunter: Tanker ^c	insgesamt	darunter: Tanker ^c	insgesamt	darunter: Tanker ^c
1996						
1. Quartal	10,199	3,549	7,442	1,454	66,365	16,953
2. Quartal	9,230	2,788	7,207	1,272	62,865	14,979
3. Quartal	7,802	2,013	7,527	2,008	62,910	14,782
4. Quartal	8,883	2,427	10,999	4,073	61,970	15,420
1997						
1. Quartal	10,416	2,183	12,816	5,709	64,419	19,180
2. Quartal	9,571	1,601	13,222	6,759	67,546	24,108
3. Quartal	8,027	1,937	11,861	6,636	70,151	28,291
4. Quartal	6,864	1,155	16,916	9,851	79,818	36,648
1998						
1. Quartal	9,740	2,559	7,712	2,655	76,833	36,757
2. Quartal	7,784	2,612	8,682	4,227	77,020	38,589
3. Quartal	8,218	3,654	11,654	5,048	79,809	39,641
4. Quartal	6,852	2,647	9,047	4,816	80,378	41,231

^aOhne nicht Handelszwecken dienende Fahrzeuge (z.B. Fischerei-, Bohrinselversorgungs- u.ä. Schiffe). — ^bJeweils am Quartalsende. — ^cOhne Chemikalien- und Flüssiggastanker.

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

Der Zugang von Schiffsneubauten wurde im ganzen nicht kompensiert, obwohl dies vielfach erwartet worden war. Daß zwischen Abwrackung und Neubau nur eine im ganzen lose Beziehung besteht, zeigte sich auch 1998. So kann aus der Altersstruktur einer Flotte keineswegs auf eine zwingende Notwendigkeit zum Abwracken geschlossen werden. Der vielfach ungleichmäßige Altersaufbau mit sehr unterschiedlichen Anteilen der einzelnen Altersklassen stellt ein zusätzliches Problem dar. Dazu kommt, daß die entsprechenden Entscheidungen durchweg nicht von den gleichen Personen bzw. Reedereien getroffen werden.

2. Verschlechterte Kapazitätsausnutzung

Als Folge der Marktschwäche hat sich die Beschäftigung der Tonnage 1998 weiter verschlechtert. Das hat zu einem Anstieg der als *aufgelegt* gemeldeten Tonnage geführt. Sowohl bei Tankern als auch bei Trockenfrachtern haben die Auflieger im Jahresverlauf rasch, wenn auch nicht ohne Schwankungen zugenommen. Mitte November 1998 wurde ein Stand von etwa 5,6 Mill. t dw erreicht, gegenüber 4,7 Mill. t dw. Ende 1997 (ISL lfd. Jgg., 1999, 43 (1): 40, Tab. 1.2.1). Davon entfielen 52 vH auf Tanker. Schon im Vorjahrsbericht (Böhme 1998: 16–17) wurde aber erwähnt, daß die veröffentlichten Aufliegerzahlen weitaus weniger aussagefähig sind als in früheren Jahren. Die Aufliegerquote, also der Anteil der aufgelegten an der insgesamt vorhandenen Tonnage, ist gegenwärtig noch immer sehr niedrig (Ende 1998: 0,7 vH) (ISL lfd. Jgg., 1999, 43 (1): Tab. 1.2.2). Das gilt besonders für die Trockenladungstonnage, die nach der gleichen Quelle weniger als 0,5 vH des Flottenbestandes ausmachte. Das wirkliche Ausmaß der Unterbeschäftigung dürfte auch 1998 erheblich größer gewesen sein. Es zeigt sich wiederum, wenn die als „idle“ bezeichnete Tonnage zum Maßstab genommen wird. Im Herbst 1998 wurde dafür in der Tankfahrt ein Anteil von fast 6 vH ermittelt, in der Bulkfahrt immerhin von 2,6 vH, in jedem Fall

also bedeutend mehr als die „offiziell“ aufgelegte Tonnage. Die Wartezeiten auf Anschlußbeschäftigung haben ebenfalls zugenommen, besonders auch in der Containercharterfahrt.

Aus der Fahrt gezogen waren ferner Schiffe, die lediglich *Lagerzwecken* dienten. Mitte des Jahres 1998 waren das etwa 3,9 Mill. t dw, überwiegend Tanker (3,5 Mill. t dw).⁷ Die Angaben darüber gehen allerdings weit auseinander. So bezifferten Jacobs & Partners (Juni 1998: 67) Mitte 1998 allein die Tanktonnage auf 12,4 Mill. t dw; davon wurden 9,4 Mill. t dw als „semi-permanent“ bezeichnet, der Rest als „short-term“. Gegenüber dem Juni 1997 war das ein geringfügiges Wachstum (+1,9 vH); seit Ende 1996 — dem Tiefpunkt einer länger anhaltenden Abnahme — ist diese Tonnage jedoch stetig um insgesamt reichlich zwei Fünftel angestiegen.

Die Beschäftigungsschwankungen der Welt-handelsflotte schlugen sich in Veränderungen der Tonnageproduktivität nieder, die sich als Verhältnis zwischen der in einem Jahr erbrachten Tonnenmeilenleistung und dem mittleren Tonnagebestand des gleichen Jahres definieren läßt. Dabei zeigen sich im Langzeitvergleich sehr erhebliche Fluktuationen in der Tank-schiffahrt. Sie zeigten bis 1996 sprunghafte Produktivitätssteigerungen, danach jedoch wieder einen Rückfall, in dem der entstandene Tonnageüberhang zum Ausdruck kam. Dagegen veränderte sich die Produktivität der Bulk- und sonstigen Trockenfrachterflotte deutlich weniger, ging seit 1995 aber ebenfalls zurück.⁸

Einen Aufschwung ließen schon in den vorangegangenen Jahren — auch dies eine Folge der Ertrags- und Liquiditätslage — die „*sales & purchases*“-Märkte für *Zweithandtonnage* erkennen (Tabelle 4). Das vor allem im Vorjahr rapide gestiegene Volumen wurde 1998 allerdings nicht wieder erreicht, obwohl zunehmende Liquiditätsprobleme nicht selten zum Verkauf von Schiffen und zu Preiszugeständnissen zwangen. Für die Tank- und Massengutfahrt wurde ein Verkaufsvolumen von insgesamt rund 27,5 Mill. t dw angegeben, davon gut die Hälfte Tanker.⁹ Zu den geringeren Verkäufen mag beigetragen haben, daß potentielle Käufer

Tabelle 4: Zweithandverkäufe von Seeschiffen (Tanker und Massengutschiffe) 1997 und 1998 (Mill. t dw)

	1997				1998			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Tanker	2,411	4,643	8,749	3,990	4,216	4,997	2,445	3,845
Bulkcarrier	5,871	5,187	5,121	4,524	3,022	3,383	3,483	2,677
Kombinierte Schiffe	0,431	0,122	0,216	0,571	0,523	0,404	0,116	0,130
<i>Insgesamt</i>	8,713	9,952	14,086	9,085	7,761	8,784	6,044	6,652

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

nicht mehr mit einer baldigen Verbesserung der Einsatz- und Ertragschancen angekaufter Schiffe rechneten.

Da sich die Ertragsmöglichkeiten weiterer Neubauten scharf verminderten, hat sich das in den Vorjahren dominierende Interesse institutioneller Käufer — eine der Ursachen für die besonders in der Containerschiffahrt übermäßig rasche Ausweitung des Tonnagebestandes — nunmehr dem *Second-hand-Markt* zugewandt.¹⁰ Dieser Weg kann einen Beitrag zur Stabilisierung der Märkte bieten, weil das Angebot von Tonnage nicht weiter vergrößert wird. Zugleich wird eine bessere Abstimmung zwischen den Transportmärkten und dem Investitionsverhalten institutioneller Anleger erreicht. In einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive wird außerdem die sonst offensichtliche Verschwendung von Kapital vermieden.

3. Fallende Neubaupreise, steigende Aufträge

Für die *weiteren Tendenzen auf den Seeverkehrsmärkten* wird die Entwicklung des Schiffsneubaus wiederum erhebliche Bedeutung haben. Hier zeichnet sich ebenfalls ein deutlicher Widerspruch zwischen den Erfordernissen der Transportmärkte und den Interessen der Schiffbauindustrie ab, deren Kapazitäten in den vergangenen Jahren nicht zuletzt in der Erwartung einer neuen Auftragswelle in der Tankfahrt wieder vergrößert worden sind. Dagegen waren sie nach 1980 vor allem in Japan, aber auch in anderen Ländern, als Folge der beiden „Ölkrise“ stark vermindert worden. Nunmehr tragen vor allem die Währungsabwertungen in ostasiatischen Schiffbauländern — allen voran

Südkorea — dazu bei, die Aufträge wieder zu beleben, weil die in Dollar quotierten Angebotspreise der dortigen Werften deutlich sinken. Deshalb wird befürchtet, daß wieder Aufträge erteilt werden, die zur Erfüllung echter Transportaufgaben nicht benötigt werden, die vielmehr dazu beitragen werden, die Erholung aus der Depression erneut zu verlangsamen.

Im Jahr 1998 erhielten die *Werften weltweit Aufträge zum Bau neuer Schiffe* mit insgesamt 37 Mill. t dw. Darunter waren Tanker mit 18,114 Mill. t dw (einschließlich Chemikalientanker) und Bulkcarrier mit 10,035 Mill. t dw. Containerschiffe waren mit 4,868 Mill. t dw bzw. 367 445 TEU beteiligt. Am Jahresende hatte der Auftragsbestand aller Werften einen Umfang von 80,378 Mill. t dw erreicht, gegenüber 79,880 Mill. t dw zwölf Monate zuvor (Angaben von Lloyd's Register of Shipping lfd. Jgg., 1998). Während die Aufträge für Tanker stark zunahm, wurden u.a. wieder weniger Bulkcarrier und vor allem weniger Containerschiffe bestellt. Der Containerschiffsboom war zwar schon im Vorjahr abgeklungen. Es zeigte sich aber, daß die Reedereien Neubaufträge aus unterschiedlichen Gründen erteilen, je nachdem, ob es sich um Schiffe für den Einsatz auf den Chartermärkten handelt oder um solche, die in eigenen Liniendiensten beschäftigt werden sollen. Aufgrund dieser unterschiedlichen Motive stiegen die Aufträge für Containerschiffe im Verlauf des Jahres 1998 zeitweilig erneut stark an. Die Konzentration auf die obersten Größenklassen deutete auf die Strategien der Linienreedereien hin. Das schwindende Interesse am Typ der kombinierten Schiffe war daran zu erkennen, daß nur noch vier Fahrzeuge mit 0,439 Mill. t dw bestellt waren und neue Aufträge nicht erteilt wur-

den. Bezieht man den Auftragsbestand auf die — ebenfalls Ende 1998 — vorhandene Flotte im ganzen und in den einzelnen Schiffsklassen, so lagen die Aufträge bei 13 vH der gesamten Welthandelsflotte; sie machten bei Tankern ein Sechstel der Flotte aus, bei Containerschiffen fast 15 vH, bei Bulkcarriern etwa 10 vH und bei Kombinierten Schiffen 2,5 vH. Dies sind nach wie vor hohe Werte, die erheblich über die durchschnittlichen Zuwachsraten des Transportvolumens hinausgehen, wenn auch der Nettozuwachs infolge von Abwrackverkäufen geringer ausfällt.

Was die regionalen Aspekte des Wertschiffbaus anlangt, so hat sich die Reihenfolge der wichtigen Länder kaum verändert. Nach wie vor stehen Japan und Südkorea mit weitem Abstand weltweit an der Spitze. Dabei ist allerdings die Konzentration auf Tanker und Bulk-

carrier ausschlaggebend. Die hohen Anteile der beiden Länder vermindern sich erheblich, wenn die Anteile in „compensated tons“ berechnet werden, die stärker auf den Produktionswert ausgerichtet sind. In die folgenden drei Plätze teilten sich in unterschiedlicher Reihenfolge je nach Bezugsbasis Deutschland, Italien und die VR China.¹¹ Südkorea führte Ende 1998 die Rangliste erstmals an. Es konnte seinen Anteil in den letzten Monaten des Jahres 1998 noch steigern, da es sich bemühte, durch kräftige Preissenkungen Aufträge zu gewinnen (Tabelle 5). Diese Strategie hat zu Auseinandersetzungen mit von ihr betroffenen Ländern geführt. Die Neubaupreise für VLCC, die seit 1985 von einem Minimum von 39 Mill. \$ mit der wieder zunehmenden Nachfrage auf etwa 95 Mill. \$ gestiegen waren, liegen inzwischen wieder unter 70 Mill. \$ (*Lloyd's Shipping Economist* a).

Tabelle 5: Preise für Seeschiffsneubauten 1992–1998 (Mill. \$)^a

	1996				1997				1998			
	Januar	April	Juli	Oktober	Januar	April	Juli	Oktober	Januar	April	Juli	Oktober
Tanker^b												
32 000 t dw	32,0	32,0	32,0	32,0	31,9	32,5	31,5	31,5	31,0	29,5	29,0	27,0
80 000 t dw	43,0	43,0	43,0	43,0	45,0	45,0	40,5	40,5	41,0	40,0	38,0	33,0
250 000 t dw	85,0	85,0	85,0	83,0	83,0	80,5	82,0	81,5	82,0	80,0	73,0	68,5
Bulkcarrier												
30 000 t dw	20,0	20,0	18,0	18,0	17,5	18,5	20,5	20,0	21,0	23,0	21,0	14,5
70 000 t dw	29,9	29,9	29,0	28,0	28,8	27,0	28,0	27,5	27,0	26,5	24,5	19,0
120 000 t dw	40,5	40,5	40,5	42,0	42,0	39,0	39,0	39,0	39,5	40,0	36,5	34,0
Frachter^c												
7 500 t dw	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	14,5	14,0	12,4	11,0
15 000 t dw	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4	21,0	21,0	20,0	20,0

^aBaupreise fernöstlicher Werften. — ^b80 000 und 120 000 t dw: Doppelhüllenschiffe. — ^c„General cargo“-Schiffe.

Quelle: *Lloyd's Shipping Economist* (a: jeweils Tab. „Rates and Prices“).

IV. Märkte der Trockenladungsfahrt

1. Überblick

Auf den Märkten der Trockenladungsfahrt hielt die Depression auch im Jahre 1998 an. Davon war in erster Linie die Massengutfahrt als die eigentliche Trampfahrt betroffen (sie ist der bei weitem größte Teilbereich dieses Sektors, zu dem in weiterem Sinne unter anderem auch die

Teilmärkte Kühlschiffahrt und Autotransport sowie die Trampfahrt mit Containerschiffen zu rechnen sind). Bei den fünf wichtigsten Massengütern gingen die beförderten Mengen um 1,5 vH, die Transportleistungen (tsm) jedoch um 4 vH zurück.¹² Im Verlauf des Jahres breiteten sich die Schwächetendenzen, die im Vorjahr im Fernen Osten ausgelöst worden waren,

auch auf andere Regionen aus. Die weiter stark abwärts gerichtete Tendenz der Fracht- und Charterraten führte in Verbindung mit anderen Faktoren (Ladung, Tonnageangebot u.a.) zur Verschlechterung der Ertragslage und daraus herrührenden Folgen.

2. Schrumpfendes Volumen der Charterabschlüsse

Gemessen an den veröffentlichten Charterabschlüssen in der Trockenladungsfahrt wurde um 3,5 vH weniger Tonnage aufgenommen als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das Gesamtvolumen erreichte 383 Mill. t dw (Tabelle 6); dabei sind die Zeitcharterabschlüsse lediglich einfach, d.h. ohne Berücksichtigung ihrer Laufdauer, erfaßt. Im einzelnen gab es erhebliche strukturelle Verschiebungen. Der Rückgang lag ausschließlich bei den Zeitbefrachtungen. Sie schrumpften um annähernd 37,5 vH und hatten mit 26,730 Mill. t dw einen Anteil von nur noch 7,0 vH am Gesamtchartervolumen (Vorjahr: 10,8 vH). Dieser Einfluß wird noch deutlicher, wenn die jeweils längere Beschäftigungsdauer der zeitgecharterten Tonnage einbezogen wird: Nimmt man schematisch an, daß je Abschluß drei Ladereisen ausgeführt werden, so nahm der Zeitcharteranteil stärker (auf 9,5 vH) zu; werden fünf Einzelreisen unterstellt, so steigt er sogar auf fast 14 vH. Nach wie vor überwogen allerdings die relativ kurzfristigen Abschlüsse mit einer Laufzeit von maximal zwölf Monaten. Sie machten 1998 wieder über 90 vH aller Zeitcharters aus und lagen nur ge-

Tabelle 6: Charterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1997 und 1998

	Volumen (Mill. t dw)		Veränderung (vH)	Anteile (vH)	
	1997	1998		1997	1998
Reisecharter ^a	198,3	209,0	+5,9	50,0	54,6
Tripcharter	155,7	147,0	-5,6	39,2	38,4
Short term	354,0	355,9	+0,6	89,2	93,0
Period Charter	42,7	26,7	-37,4	10,8	7,0
Insgesamt	396,7	396,8	-3,5	100,0	100,0

^aGeschätzt (Originalwerte Ladungstonnen (DWCT)).

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

ringfügig unter dem Vorjahrswert (90,8 gegenüber 92,3 vH). Der weit überwiegende Teil des Restes entfiel auf Laufzeiten zwischen 12 und 24 Monaten. Für die darüber hinausgehenden Perioden wurde zwar ein auf 1,7 vH gestiegener Anteil (Vorjahr: 1,0 vH), jedoch weiterhin eine nur geringe absolute Zahl ausgewiesen. Die Tendenz dieser Abschlüsse war im Jahresverlauf deutlich abwärts gerichtet. Es zeigt sich, daß die Marktentwicklung auch in dieser schon etwas weiter voraus liegenden Spanne immer weniger zuversichtlich beurteilt wurde (hierzu Tabelle 7).

Tabelle 7: Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1997 und 1998

Laufdauer in Monaten	1997		1998		Anteilsänderung (vH) ^a
	1 000 t dw	Anteil (vH)	1 000 t dw	Anteil (vH)	
0-6	27,404	64,2	19,040	71,2	+10,9
6-12	11,999	28,1	5,242	19,6	-32,0
12-24	2,869	6,7	1,989	7,4	+10,4
24-	0,445	1,0	0,458	1,7	+70,0
Insgesamt	42,717	100,0	26,730	100,0	—

^aVeränderungen der Anteile in vH (z.B. 64,5:52,5 = + 22,9 vH).

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils 33, Tab. 30).

Die Tendenzen im kurzfristigen Chartergeschäft waren bei einem sehr geringen Zuwachs von 0,6 vH im ganzen eher als „positive Stagnation“ zu bezeichnen. Dabei gewannen die Reisecharterabschlüsse jedoch 5,4 vH auf Kosten der „trip charter“-Zeitbefrachtung. Dementsprechend veränderten sich auch die Anteile am Gesamtvolumen; die Einzelreisen waren nun mit 55 vH beteiligt (Vorjahr 50 vH). Über die Gründe, die den Beteiligten Anlaß zu diesen Umdispositionen gaben, sind verlässliche Informationen nicht verfügbar.

Wie schon im Vorjahr zeigten die vorliegenden Abschlußdaten ein starkes Übergewicht der großen Bulkcarrier, vornehmlich der Panamax-Schiffe. Kleine Bulkcarrier sowie Zwischendecker sind nur noch vereinzelt vertreten, ebenso werden durchweg nur wenige Abschlüsse von kleineren „handy sizes“ berichtet. Damit wird der Repräsentationsgrad der Daten zwar eingeschränkt; andererseits werden sie von

Tabelle 8: Trockenladungsfahrt, Reisecharterabschlüsse nach Gütern 1998 (1 000 DWCT)

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Getreide	3 774	4 285	4 329	2 680	3 388	3 691	2 817	2 688	2 931	4 080	2 609	2 141
Andere Ldw. ^a	69	43	34	179	63	231	371	196	56	160	148	75
Eisenerz	7 534	6 767	5 601	5 055	7 350	5 751	6 585	4 543	5 750	6 034	4 690	3 163
Andere Erze	478	390	396	378	227	376	678	634	302	509	206	565
Kohle	7 144	5 033	4 141	6 756	7 957	6 899	6 586	5 407	6 767	7 121	5 817	5 084
Düngemittel	379	323	283	205	183	224	469	248	120	112	140	162
Schrott	19	100	143	—	122	27	27	83	52	138	73	—
Anderes	134	70	—	—	24	240	60	227	88	85	39	72
Insgesamt	19 530	17 010	14 926	15 253	19 314	17 439	17 593	14 025	16 065	18 328	13 722	11 262

^aLandwirtschaftliche Erzeugnisse außer Getreide.

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg. (bis Januar 1999 einschließlich): jeweils Tab. 24).

dem noch anhaltenden Zug zum größeren Schiff mitbestimmt, der in der steigenden Zahl von „cape size“-Bulkfrachtern zutage tritt. Einen Eindruck von dieser Struktur vermitteln die Abschlüsse für „trip charters“. Für 1998 wurden insgesamt 2 141 Abschlüsse erfaßt, darunter allein 1 355 Panamax-Schiffe und weitere 233 mit mehr als 100 000 t dw, die in einzelnen Fällen auch über 200 000 t dw hinausgingen. Hingegen wurden lediglich 55 Abschlüsse von Tonnage von 12 000 bis unter 20 000 t dw verzeichnet. Eine vergleichbare Struktur weisen die „period“-Charterabschlüsse auf.¹³

Eine ähnliche Gewichtsverteilung zeigt die Struktur der unter Reisecharter beförderten Ladung (Tabelle 8). Im Jahre 1998 bestand wieder eine enge Affinität zwischen den Großschiffen und den drei Ladungskategorien Getreide, Eisenerz und Kohle. Dabei waren ebenfalls Verschiebungen zu beobachten: Mit fast 75 Mill. t wurde wesentlich mehr Tonnage als im Vorjahr für den Transport von Kohle aufgenommen (15,6 vH); eine kräftige Steigerung gab es auch bei Eisenerz (4,6), während für die Getreidefahrt um 5,5 vH weniger Tonnage auf Einzelreise-Basis gebucht wurde. Auf diese drei „major bulks“ entfielen zusammen 94 vH der bekanntgewordenen Reisecharterabschlüsse. Der Anteil war damit erneut um fast einen Prozentpunkt höher.

Nicht aufzuhellen war, wie weit die in diesem Sektor beobachteten Steigerungen auf die Verschiebungen vom „trip charter“- zum Reisechartermarkt zurückgingen. Doch stützt unter anderem der nur geringe Umfang der Buchungen für die Beförderung anderer Ladungsarten diese Vermutung. Ebenso dürfte die erwähnte

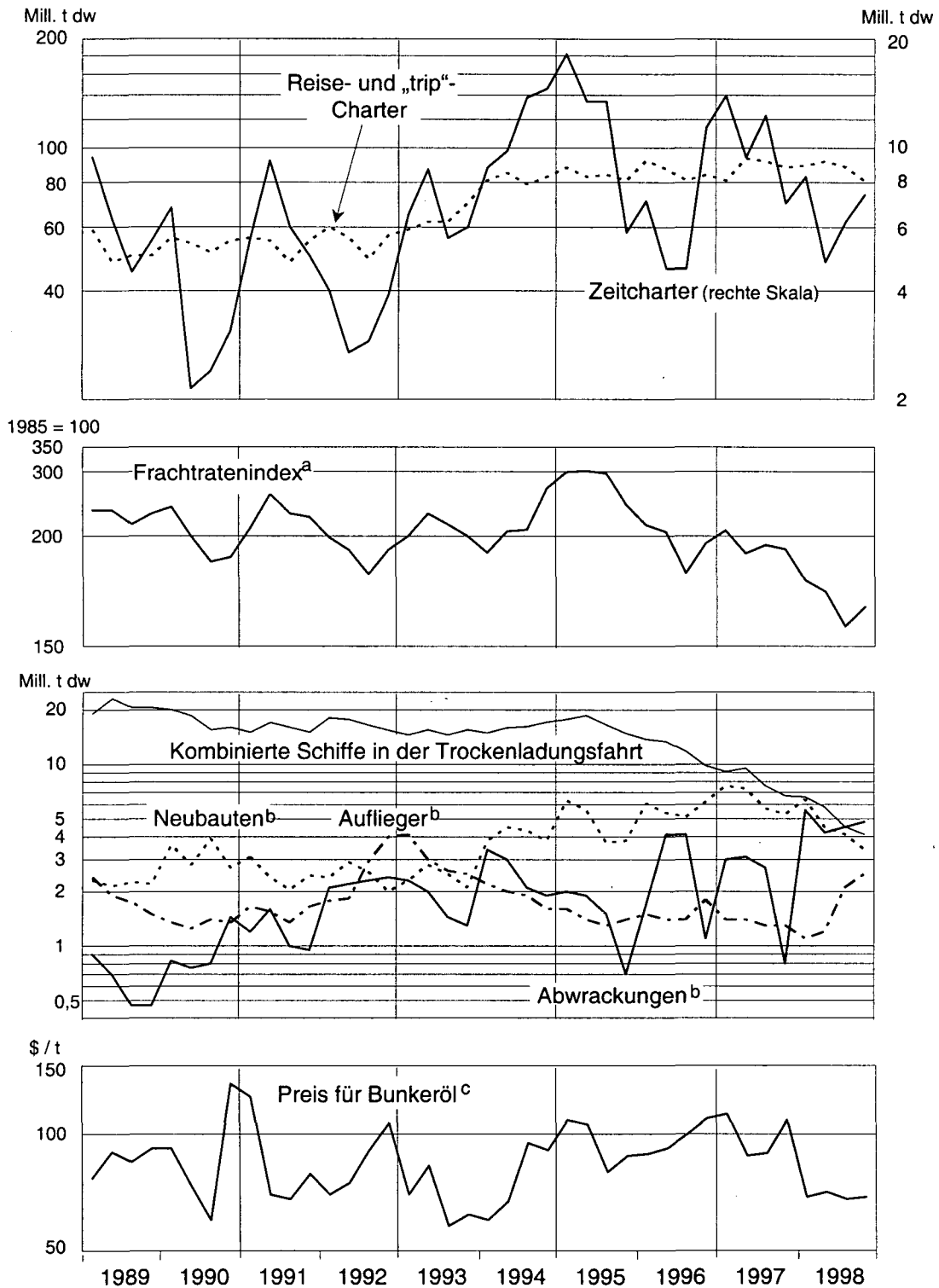
„positive Stagnation“ auf den beiden kurzfristig ausgerichteten Märkten („trip“ und „voyage“ Charter) zumindest teilweise auf den Rückgang des Zeitcharterinteresses zurückzuführen sein. Das entspricht dem bereits wiederholt in vergleichbaren Phasen früherer Konjunkturzyklen beobachteten Muster.

3. Frachtraten noch immer im Abwärtstrend

Schon in den beiden vorangegangenen Jahren wurden besonders die Chartermärkte der Trockenladungsfahrt von den um sich greifenden Abschwächungstendenzen im Weltseeverkehr erfaßt. Der Abwärtstrend setzte sich 1998 eher noch verstärkt fort, so daß die verschiedentlich geäußerte Hoffnung auf eine im Laufe des Jahres beginnende Erholung enttäuscht wurde, wenn auch durchaus vorhersehbar. Der britische Index für „trip charter“-Raten ging im Vergleich der Jahre 1998 und 1997 im ganzen um rund 29 vH zurück (Schaubild 1).¹⁴ Die Empfindlichkeit des Angebots schon für nur geringe Einbrüche der Tonnagenachfrage oder andere negative Signale hat somit bedeutend zugenommen. Dem entsprach es, daß die Raten im Jahresverlauf in einer beträchtlichen Bandbreite schwankten. Sie war die Folge kurzfristig wirksamer Faktoren wie Dringlichkeit der Nachfrage, Verfügbarkeit von Schiffsraum und erforderlicher Anreisen zum Ladehafen.

Die auf den Märkten herrschende Raten-schwäche verdeutlichen auch andere vorliegende Daten. Dabei erlaubt es insbesondere der Baltic Freight Index (BFI), der täglich veröf-

Schaubild 1: Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1989–1998

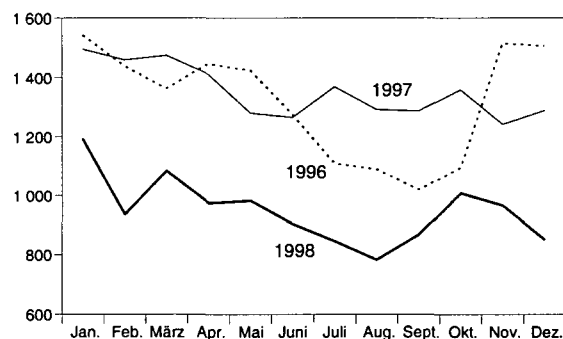


^aIndex des General Council of British Shipping/Lloyd's Shipping Economist; Abschlüsse für „trips“ and „round voyages“; Schiffe ab 12 000 t dw. — ^bEinschließlich Kombiniertes Schiffe. — ^cSchweröl IFO 380, Rotterdam.

Quelle: Zusammengestellt aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 19, 23 und 30); *Lloyd's Shipping Economist* (a; b); *ISL* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 1.2.1. und 1.3.1); *Lloyd's Register of Shipping* (lfd. Jgg.); *Lloyd's List* (lfd. Jgg.).

fentlicht wird, auch den kurzfristigen Gang im Jahresverlauf zu analysieren (Schaubild 2).¹⁵ Dieser Index lag im Durchschnitt des Jahres 1998 mit 945 Punkten (Basis 4.1.1985 = 1 000) um etwa 28,5 vH unter seinem Vorjahrsstand. Das Jahresmaximum von 1 228 Punkten überschritt er schon am 5. Januar. Den Höchststand vom Frühjahr 1995, als 2 358 Punkte erreicht worden waren, unterschritt es somit um fast 50 vH. Noch wesentlich tiefer — bei 780 Punkten — lag das (allerdings saisonübliche) Ratenminimum des abgelaufenen Jahres um die Mitte des Monats August. Damit zeigte der BFI im Jahresverlauf zwar die typische Saisonschwankung mit einer „Sommerflaute“ nach der Jahresmitte. Die saisonalen Auftriebskräfte blieben jedoch schwach; Phasen mäßiger Erholung und erneute Abschwächungen folgten mehrfach rasch aufeinander. Bereits Mitte Oktober wurde die zögernde Herbstherholung von einem Rückgang abgelöst. In fast ununterbrochenem Fall erreichte der Index zum Jahresende mit nur 794 Punkten nahezu wieder den sommerlichen Tiefststand, den er im Januar 1999 sogar noch unterschritt. Der Ratendurchschnitt des zweiten Halbjahres blieb entsprechend hinter dem der ersten Jahreshälfte zurück (−13,7 vH).

Schaubild 2: Der Baltic Freight Index^a 1996–1998



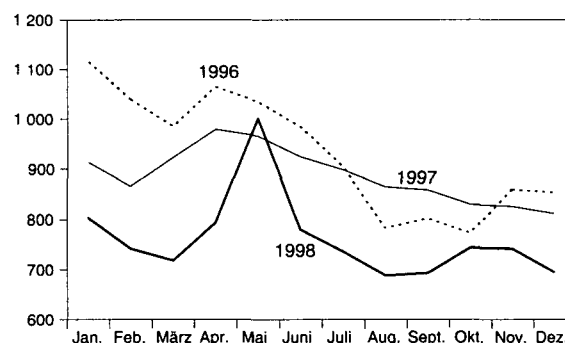
^aBasis 4.1.1985 = 1 000; Stand jeweils zur Monatsmitte.

Quelle: Lloyd's List (lfd. Jgg.: jeweils „Markets, Commodities“).

Die Marktlage hat sich vor allem bei den Großschiffen erheblich stärker verschlechtert als die gecharterte Tonnage hätte erwarten lassen.¹⁶ So kam es bei den „cape size“-Schiffen, die im Vorjahr noch relativ feste Sätze erzielen konnten, zu einem weit überdurchschnittlichen

Ratensturz. Zugleich verschärfte sich der Wettbewerb zwischen ihnen und den Panamax-Bulkcarriers. Dadurch gerieten diese ebenfalls unter Druck. Die Raten in den fünf Größenklassen des „trip charter“-Index blieben mit steigender Größe zunehmend unter dem Stand vom Vorjahr (ca. 18,5 vH für die Größenklasse 12 000–19 999 t dw, 33,5 vH für Bulkfrachter über 85 000 t dw). Der durchschnittliche Ratenfall von 1996 auf 1997 wurde deutlich übertroffen. Selbst für sehr große Schiffe wurden mehrfach Tagesraten von nur 5 000–6 000 \$ gezahlt. Das war kaum mehr als für die kleinste Indexklasse. Die Sätze für Panamax-Schiffe lagen meistens weit unter 10 000 \$/Tag, wenn auch mit einer erheblichen Spannweite. Trotz des ebenfalls erheblichen Rückgangs gab das Rateniveau für die kleineren Schiffe — unter etwa 25 000 t dw — vergleichsweise weniger nach.¹⁷ Zur Entwicklung der Raten für „handy size“-Bulkcarrier vgl. Schaubild 3.

Schaubild 3: Ratenindex für „handy size“/„handymax“-Bulkcarrier 1996–1998



Quelle: J.E. Hyde nach Fairplay (lfd. Jgg.: jeweils „Dry Indices“).

Die Charraten waren zwar auf allen Märkten von Schwächetendenzen bestimmt. Doch gab es auch 1998 wieder regionale Besonderheiten. Überraschend waren die Raten für Rundreisen im westlichen Pazifik, aber auch im südasiatischen Raum verschiedentlich deutlich höher als zur gleichen Zeit in atlantischen Ladehäfen vereinbarte Entgelte. Anfangs wurde ein Tagessatz von 10 000 \$ wiederholt beträchtlich überschritten. Im Spätherbst wurde dieser Satz jedoch nicht mehr erreicht; vielmehr wurde „Panamax“-Tonnage auch im pazifischen Raum

meistens mit deutlich unter 8 000 \$/Tag vergütet. Im atlantischen Bereich bildete sich ein Durchschnitt von nur etwa 5 000–6 000 \$ heraus, und bei Abschlüssen für Transporte von z.B. Südostasien nach Europa oder anderen atlantischen Löschgebieten mußte meistens mehr gezahlt werden als in der Gegenrichtung, weil die Beschäftigungs- und Ertragsaussichten im Atlantik trotz der Probleme in Asien durchweg schlechter waren als dort. Üblich ist dagegen ein Zuschlag für den Wechsel vom Atlantik zum Pazifik, bedingt durch den dortigen Angebotsüberhang aus zurückgelieferter Tonnage und die Schwierigkeit, lohnende Rückcharter zu erhalten. Es kam 1998 also zeitweilig zu einer „strukturellen Umkehr“. Erst gegen Ende des Jahres 1998 deutete sich eine erneute Veränderung an.

Besonders niedrige („trip-“) Zeitcharterraten wurden wiederholt für Abschlüsse mit Anlieferung des Schiffes im Ostsee-Bereich sowie im Schwarzen Meer beobachtet. Sie unterschritten das schon relativ niedrige durchschnittliche Rateniveau im Atlantik zum Teil noch erheblich. Das entsprach zwar der geringen Verfügbarkeit von Bulkladungen, die nach überseeischen Zielhäfen bestimmt sind. Weil in den westeuropäischen Häfen wesentlich mehr Schiffe charterfrei als für ausgehende Reisen nachgefragt werden, ist Tonnage dort stets günstig zu chartern. 1998 war dieser Ratendruck jedoch ungewöhnlich stark. Als niedrigster Tagessatz für einen Panamax-Bulker (ca. 68 000 t dw) wurden 2 750 \$ für eine Rundreise vom Mittelmeer nach der Ostküste Südamerikas mit Rücklieferung in Spanien ermittelt, ebenso mehrfach 3 000 \$/Tag bei Anlieferung im Schwarzen Meer, z.B. für eine Reise zum US-Golf.¹⁸

Ähnliche, aber zeitlich begrenzte Einflüsse auf die Ratenbildung in entgegengesetzten Verkehrsrichtungen zeigten sich 1998 in Nordamerika. Die Zunahme der Stahleinfuhren in die Vereinigten Staaten, die zum großen Teil nach Löschhäfen an den Großen Seen bestimmt waren, hatte einen außergewöhnlichen Anstieg der dort verfügbaren Handy-size-Tonnage zur Folge. Die Raten für Getreideausfuhren von den Seen, für die Schiffe der gleichen Größe einge-

setzt werden, gingen daher zeitweilig deutlich zurück.

Reisechartersätze lassen sich, wie üblich, wegen der unterschiedlichen, relationsspezifischen Bestimmungsfaktoren nur für einzelne ausgewählte Kombinationen von Routen und Ladungsarten analysieren. Diese Unterschiede schlagen sich bei Reisecharterverträgen auch in den Kosten nieder, weil der Reeder eine größere Zahl wichtiger Kostenarten als bei der Zeitcharter zu tragen hat (so etwa die Bunkerkosten und die Kosten der Hafenziegezeiten). Diese können von Route zu Route erheblich voneinander abweichen und daher beispielsweise auch den Spielraum für Ratenzugeständnisse nach unten begrenzen.

Auf zwölf ausgewählten Routen (Tabelle 9) war die Abwärtstendenz trotz dieser Unterschiede klar zu erkennen. Der überall kräftige Ratenfall hatte mit knapp 13 und über 40 vH aber eine große Bandbreite. Auch hier fielen die Raten für kleinere Schiffe weniger stark, weil die Auflegeschwelle infolge der relativ höheren Stückkosten solcher Schiffe schon eher erreicht wird. In der repräsentativen Getreidefahrt vom US-Golf nach Japan mit Ladungen von etwa 52 000–54 000 t war das durchschnittliche Rateniveau 1998 mit etwa 15 \$/t um ein Drittel niedriger als im Vorjahr. Es ist bereits länger gesunken und liegt zur Zeit bei nur 40 vH des Standes, den es in früheren Jahren zeitweilig erreicht hatte.

Im Größenintervall der „cape size“-Bulkcarrier sind die Reisecharterraten für den *Erz- und Kohletransport* ebenfalls sehr stark gefallen. Besonders betroffen waren die Routen von Brasilien und Südafrika nach dem Fernen Osten. Unter dem Druck der ungünstigen Entwicklung der Relation zwischen Angebot und Nachfrage dürften die Reeder dort Zugeständnisse gemacht haben, die auf dem Spielraum fußten, den die normalerweise in den Raten enthaltene Vergütung für die Kosten der oft erforderlichen langen Ballastreise vom Löschhafen in den atlantischen Bereich bot. Andererseits schwächten sich die Entgelte für Kohletransporte von Australien nach Nordwesteuropa mit etwa 27 vH weniger ab und spiegelten damit die Lage auf den „trip“-Zeitchartermärkten.

Tabelle 9: Vergleich der Reisecharterraten für ausgewählte Routen der Trockenladungsfahrt 1997 und 1998

Route	Ladung	Partiengröße	Frachtraten ^a		Veränderung 1998/97
			1998	1997	
			1 000 t	\$/t	
US-Golf-Niederlande	Getreide	50-60	7,84	10,95	+28,4
US-Golf-Japan	Getreide	52-54	15,11	22,69	-33,4
US-Nordpazifik-Japan	Getreide	52-54	10,42	12,96	-19,6
US-Golf-Südwestküste	Getreide	25	13,06	16,88	-22,6
Argentinien-Europa ^b	Getreide	30	14,39	16,50	-12,8
Brasilien-Japan	Eisenerz	120-160	6,28	10,48	-40,0
Brasilien-Europa ^c	Eisenerz	100-150	4,33	5,13	-15,6
Kolumbien-Nordwesteuropa	Kohle	80-140	4,14	6,06	-31,7
Südafrika-Nordwesteuropa	Kohle	120-150	5,28	6,61	-20,1
Südafrika-Südkorea	Kohle	100-150	5,07	8,25	-38,5
Australien-Europa ^b	Kohle	100-150	7,28	9,77	-25,6
US-Westküste-Japan/Korea	Schrott	25-35	17,87	20,77	-14,0
Mauritius-UK ^d	Zucker	14-16	—	15,08	—

^aJahresdurchschnittswerte. — ^bNordwesteuropa (einschließlich Vereinigtes Königreich). — ^cAntwerpen-Hamburg-Range.
— ^dPfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Yellow Pages, „Dry Cargo Voyages“).

Die Ratenanalyse für den Reisechartermarkt bestätigte erneut, daß in vielen Einsatzgebieten die *Größe der Schiffe weiter steigt*. Langfristige Ratenvergleiche werden dadurch teilweise erheblich erschwert, besonders dort, wo die Schiffsgrößen bislang noch relativ gering waren. So nimmt z.B. die Getreidefahrt vom La Plata zunehmend Panamax-Schiffe auf.¹⁹ Ähnliches gilt für den Transport von Zucker von Mauritius nach dem Vereinigten Königreich, der lange Zeit noch von Zwischendeckern wie dem SD-14-Typ mit Partiengrößen um 15 000 t dw beherrscht wurde. Während des ganzen Jahres 1998 wurde kein Abschluß in dieser Größe bekannt, dagegen verschiedentlich (Bulk-) Schiffe von 25 000 t und mehr gechartert. Größere Ladungspartien als zuvor erlauben es dort wie auch in anderen Bereichen, die Vorteile der Kostendegression größerer Schiffe zu nutzen. Wo das der Fall ist, signalisieren langfristig sinkende durchschnittliche Raten dementsprechend gewöhnlich auch eine Anpassung an die gleichfalls sinkenden Stückkosten. (Dieser dynamische Effekt wird in der obigen Analyse dadurch ausgeschaltet, daß nur Schiffe bestimmter Größenintervalle miteinander verglichen werden.)

Die *Ertragssituation* in der Trockenladungsfahrt hat sich infolge der erläuterten Entwicklung der Frachtraten, aber auch der verfügbaren Ladung und der dadurch bedingten charterlosen Zeiten im abgelaufenen Jahr deutlich verschlechtert. Die Beiträge zur Deckung der Kapitalkosten der Schiffe sind teilweise beträchtlich gesunken (Tabelle 10). Erreichte zum Beispiel ein „cape size“-Bulkcarrier in den ersten

Tabelle 10: Beiträge aus Chartererlösen für Bulkcarrier zu deren Kapitalkosten 1998 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	Cape ^a	Panamax ^b	Handy ^c
Januar	4 250	3 750	1 000
Februar	3 500	2 750	250
März	3 000	2 500	250
April	2 000	2 250	—
Mai	2 500	2 500	—
Juni	2 500	2 500	—
Juli	—	—	—
August	-1 750	1 250	-250
September	-750	1 000	-250
Oktober	1 750	1 750	0
November	2 000	1 250	500
Dezember	1 500	500	500

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

Quelle: SST (1998a: jeweils Tab. „Sjöfartsmarknaden — Indikatorer“).

Wochen des Jahres noch einen Überschuß von 3 500 \$/Tag, so erzielte ein solches Schiff um die Jahresmitte nur noch 2 500 \$/Tag. Während des Tiefstandes der Sommerflaute wurde ein rechnerisches Defizit von 1 750 \$ verzeichnet, und seither schwankten die Überschüsse erheblich (Dezember 1998: 1 500 \$). Ähnlich verlief die Entwicklung für Schiffe der Panamax-Größe; sie konnten allerdings auch im Sommer noch positive Beiträge erzielen, die jedoch bis zum Jahresende auf nur noch 500 \$ gefallen waren. Schiffe der „handy size“-Klasse erreichten um diese Zeit etwa den gleichen Betrag, jedoch nach einem ebenfalls unbefriedigenden Ergebnis in den Vormonaten.

4. (Noch) Mehr Bulkcarrier, weniger Ladung, kürzere Reisen

Auf die Märkte der Trockenladungsfahrt haben sich nicht allein die konjunkturellen Tendenzen in der Weltwirtschaft ausgewirkt, wenn sie auch den Hintergrund für die erneute Verschlechterung bildeten. Neben den Faktoren auf der Nachfrageseite kann aber nicht übersehen werden, daß die fortgesetzte *Ausweitung des Tonnageangebots* schon in den letzten Jahren eine bedeutende Rolle spielte. Sie war vor allem die Hauptursache der überdurchschnittlich ungünstigen Entwicklung im Großschiffsektor und beeinflusste mit Sicherheit auch das Jahr 1998. Die bereits länger andauernden Abwärtstendenzen auf den Märkten hatten noch nicht ausgereicht, um die Abwrackungen so zu steigern, daß der Ratenfall zumindest abgefangen und gemildert werden konnte. Das Gleiche gilt für die Vergabe neuer Bauaufträge. So machte der Auftragsbestand für Bulkcarrier insgesamt am Beginn des Jahres 1998 rund 8,6 vH der Flotte aus; in dem Größensegment 60 000–175 000 t dw lag er jedoch bei mehr als 12 vH. In der Kategorie 10 000–25 000 t waren es lediglich 5 vH. Von diesen Aufträgen wurden im Verlauf von 1998 bei den Großschiffen 4,2 Mill. t dw (3,6 vH des Bestandes), hingegen bei der kleineren Klasse 0,5 Mill. t dw (2,4 vH) in Fahrt gebracht (berechnet aus Lloyd's Register of Shipping 1997: 41, Tab. 10; Lloyd's Register of

Shipping lfd. Jgg., 1997, 21: Tab. 6). Es wird zwar angegeben, daß die Bulkflotte im ganzen stagnierte oder sogar leicht schrumpfte. Gleichwohl war die verstärkte Verschrottung im wesentlichen erst das *Ergebnis* des starken Raten-drucks und der damit verbundenen Verschlechterung der Ertragsaussichten. Sie muß insoweit als Indikator der Schwäche in diesem Sektor angesehen werden. Als *autonomer* stabilisierender Faktor kann die Angebotsentwicklung daher um so weniger gelten, als in den Vorjahren bereits ein Überhang an Tonnage entstanden war.

Auf der *Nachfrageseite* stand 1998 die *asiatische Krise* im Mittelpunkt des Interesses, weil sie sich umfassend auswirken konnte und die Rahmenbedingungen der Schifffahrt zunehmend beeinflusste. Ihr weitreichender Einfluß auf die Märkte der Trockenladungsfahrt beruht zunächst darauf, daß die Länder dieser Region in überdurchschnittlichem Ausmaß auf den Seeverkehr angewiesen sind. Das gilt sowohl für die Rohstoffabhängigkeit von ausländischen Lieferanten als auch für den Absatz der erzeugten Produkte. Dementsprechend waren die Importe von Kohle und Erzen ungünstig betroffen; das galt nicht nur für die insgesamt bezogenen Mengen, sondern auch für die Bezugsquellen und die über See zurückzulegenden Distanzen. Da atlantische Liefergebiete — namentlich Brasilien sowie Südafrika (mit eher abnehmender Tendenz auch die US-Ostküste) — einen bedeutenden Anteil an den gesamten Rohstoffeinfuhren Ostasiens haben, bemühte man sich, verstärkt auf nähergelegene Bezugsquellen zurückzugreifen, um Transportkosten einzusparen.

Die asiatische Krise hatte jedoch auch Effekte, die den Tonnagebedarf (überwiegend in der entgegengesetzten Verkehrsrichtung) erheblich steigerten und es den Reedern der gesuchten Schiffsgrößen ermöglichten, für Reisen aus dem pazifischen Bereich höhere Raten durchzusetzen. Zu diesen *Effekten* gehörte ein außerordentlich starker *Anstieg der Exporte von Stahl* und *Stahlerzeugnissen* nach Europa, in die Vereinigten Staaten, nach Kanada sowie anderen Ländern. Die zusätzlichen Verschiffungen namentlich aus Japan und Südkorea erreichten einen sehr großen Umfang. Sie kamen vor allem der Beschäftigung von „handy size“-Ton-

nage zugute.²⁰ Im weiteren Verlauf rief die Entwicklung den Widerstand der betroffenen Stahlindustrie hervor, der auch zu politischen Schritten führte.

Vor diesem Hintergrund standen den Tendenzen auf der Angebotsseite differenzierte Entwicklungen bei den Hauptladungsarten gegenüber. Der für die Beschäftigung der Bulkcarrier bis zur Panamax-Größe wichtige seewärtige *Weltgetreidehandel* tendierte infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion schwach. Deren Einfuhren, die zeitweilig um 35 Mill. t im Jahr betragen,²¹ sind auf einen geringen Bruchteil dieser — wenn auch infolge schwankender Ernteergebnisse im Inland unstetigen — Menge gefallen; sie dürften im Getreidewirtschaftsjahr 1997/98 bei nur 3,3 Mill. t (nur Rußland) gelegen haben.

Im gleichen Wirtschaftsjahr²² erreichte der gesamte Getreidehandel (einschließlich der Exporte über trockene Grenzen) gut 187 Mill. t (-3,5 vH; vgl. Tabelle 11); die Vereinigten Staaten führten nahezu 10 vH weniger aus, weit übertroffen allerdings vom Rückgang der Ausfuhr Kanadas. Unter Einschluß auch von Ölsaaten und Reis betrug der Welthandel etwa 318 Mill. t (1,5 vH). Für das Wirtschaftsjahr 1998/99, das am 1. Juli 1998 begann, wurde ein Wiederanstieg in diesem Bereich nicht ausgeschlossen. Fearnleys (a, 1998) schätzt für das ganze Jahr 1998 jedoch einen Rückgang um über 6 vH, dessen Auswirkung auf die Bulk-

Tabelle 11: Welthandel mit Getreide und Ölsaaten 1997–1999

	Wirtschaftsjahr			Veränderung ^b
	1996/97	1997/98	1998/99 ^a	
	Mill. t			vH
Welthandel insgesamt	312,8	317,7	313,4	-1,4
Weizen	100,8	100,5	97,9	-2,6
„Coarse grains“	93,3	86,9	87,7	+0,9
Reis ^c	19,0	25,5	21,0	-17,6
Ölsaaten ^d	99,7	104,8	106,8	+1,9

^aSchätzung vom Oktober 1998. — ^b1998/99 gegenüber 1997/98. — ^cJeweils Kalenderjahre (z.B. statt 1996/97: 1996). — ^dSojabohnen und -schrot, Baumwollsaat, Erdnüsse, Sonnenblumensaat, Rapsaat, Kopra, Palmkerne.

Quelle: USDA (1998a, 1998b).

fahrt danach durch geringere Reiseentfernungen noch verschärft wurde.²³

Auch *außerhalb Nordamerikas* waren Veränderungen zwischen den Exportländern zu beobachten. So fielen die australischen Ausfuhren von Weizen und „coarse grains“ im Wirtschaftsjahr 1997/98 um 18 vH (fast 4 Mill. t). In etwa gleichem Ausmaß gingen die Exporte der Europäischen Union zurück, während Argentinien seine Lieferungen um 14 vH steigern konnte. Eine, wie sich inzwischen zeigte, wohl eher vorübergehende Zunahme um 55 vH (2,2 Mill. t) wurde für die VR China gemeldet (Tabelle 12). Auf seiten der Importländer schrumpften die Getreideeinfuhren vor allem im Mittleren Osten, in Ost- und Südostasien, ferner in der VR China und in Osteuropa (in diesen Regionen relativ kräftig). Ein außergewöhnlicher Anstieg um ein Drittel war beim *Reis* zu verzeichnen, der damit seinen längerfristigen Durchschnitt weitaus überstieg. Die weltweit gehandelte Gesamtmenge lag bei 25 Mill. t.

Tabelle 12: Welthandel mit Getreide 1997–1999

	Wirtschaftsjahr			Veränderung ^b
	1996/97	1997/98	1998/99 ^a	
	Mill. t			vH
Welthandel insgesamt	194,1	187,4	185,4	-1,1
Weizen	100,8	100,5	97,9	-2,6
„Coarse grains“	93,1	88,9	88,9	±0,0
Ausfuhren				
Verein. Staaten	80,1	72,3	79,2	+9,5
Kanada	23,8	24,8	18,6	-25,0
Australien	22,3	18,7	18,6	-0,5
Argentinien	21,1	24,0	18,9	-21,2
Europ. Union	25,5	20,8	26,5	+27,4
Einfuhren				
Rußland	3,4	3,3	5,0	+51,5
VR China	4,8	3,7	4,5	+21,6
Japan	26,9	27,2	26,3	-2,4
Mexiko	7,3	10,2	9,5	-6,9
Ost-/Südostasien ^c	31,4	28,4	28,5	+0,3

^aSchätzung vom November 1998. — ^b1998/99 gegenüber 1997/98. — ^cOhne Japan, VR China.

Quelle: USDA (1998a: 29; 1998b: 21).

Bei einem Anstieg um 5 vH hatte der Welthandel mit *Ölsaaten* im Wirtschaftsjahr 1997/98 einen deutlich expansiven, beschäftigungswirksamen Effekt. Dabei entfiel auf Schrote ein Anteil von 48 vH; mit drei Vierteln stand Soja

wieder an erster Stelle (37 Mill. t). Erst in weitem Abstand folgten Rapssaat und Sonnenblumensaat. Der Export von *vegetabilischen Ölen* expandierte nur leicht (2,3 vH); er hatte einen Umfang von fast 29 Mill. t. Die weiter dominierenden Palmöle (Anteil 38 vH) werden allerdings vorwiegend mit Spezialtankern befördert. Südostasien stand zwar unverändert an erster Stelle, doch fiel Indonesien weitgehend aus.²⁴

Mäßig dynamisch zeigte sich auch der *Zuckermarkt*, auf dem 1998 mengenmäßig etwa 3 vH mehr gehandelt wurden als im Vorjahr.²⁵ In früheren Jahren wurden um 30 Mill. t/Jahr über See befördert. Dieses Volumen dürfte 1998 nur knapp erreicht worden sein. Die Nachfrage stagnierte vor allem in Japan, Südkorea und Malaysia; die Einfuhren Indonesiens erreichten mit etwa 1 Mill. t nur wenig mehr als die Hälfte der Vorjahrsimporte. Bei zunehmendem Angebot durch Rekordernten in Südafrika und Australien, aber auch in der VR China und schwacher Nachfrage fielen die Preise stark; die Lagerbestände nahmen erheblich zu. Ähnliche Tendenzen bestimmten den mit der Zuckerproduktion eng verbundenen Melasse-Handel mit einem Umfang von 8 Mill. t/Jahr; er wurde ebenfalls vom Rückgang der Nachfrage in Asien erfaßt. Spürbar stärker fielen jedoch die wichtigen europäischen Einfuhren.²⁶ Betroffen waren auf diesen Märkten ebenfalls vorwiegend „handy size“-Bulkcarrier und noch kleinere Schiffe (Brewer 1998b).

Im Bereich der *industriellen Rohstoffe* spielt die eisenschaffende Industrie eine herausgehobene Rolle für die Seefrachtenmärkte. Die *Weltrohstahlproduktion* belief sich 1998 in den wichtigsten Ländern auf insgesamt 762 Mill. t, eine Abnahme um 2,3 vH gegenüber dem Vorjahr (Tabelle 13). Die Produktion schrumpfte in Japan um 10,5 vH, in Südkorea um 6 vH, zusammen um rund 13,5 Mill. t, die durch den Anstieg in China und Taiwan nicht ausgeglichen wurden. Im atlantischen Bereich war die Situation etwas günstiger, mit einer Produktionszunahme in der EG und Nordamerika um jeweils rund 2 vH (zusammen von Jan.–Nov. 4,5 Mill. t). Im Dezember 1998 schlug die Tendenz um; alle bedeutenden Erzeugerländer in

der EU, aber auch die Vereinigten Staaten verzeichneten heftige Einbrüche gegenüber 1997. In nahezu allen anderen Regionen wurde ebenfalls weniger Rohstahl erzeugt. Der besonders starke Rückgang in den GUS-Ländern um fast ein Zehntel hat für die Seeschifffahrt allerdings kaum Bedeutung. Ohne diese Länder belief sich die Weltproduktion auf 691 Mill. t — eine geringere Abnahme um 1,5 vH. (Die Angaben wurden zusammengestellt aus IISI (lfd. Jgg., Dezember 1998)). Die Eisenerzexporte wurden für 1998 auf etwa 468 Mill. t geschätzt (–0,5 vH), mit einem Rückgang der für Japan und Südkorea bestimmten Ausfuhren um knapp 5 vH, derjenigen für die VR China sogar um 9 vH.²⁷ Auf der Exportseite wurde für Australien eine Abnahme um rund 6 vH erwartet. Für den *Erzhandel* („iron ore trade“) wurde insgesamt eine Abnahme um 2–3 vH auf noch 420 Mill. t gemeldet.

Tabelle 13: Stahlerzeugung der Welt und ausgewählter Länder 1997 und 1998

	1997	1998	Veränderung
	Mill. t		
Welt insgesamt	799,0	774,4	-3,1
darunter:			
Europ. Union	159,9	160,2	+0,2
Sonst. Europa	50,6	47,5	-6,2
Vereinigte Staaten	98,5	97,7	-0,8
Kanada	15,6	15,9	+2,3
Asien	308,9	299,0	-3,2
davon:			
Japan	104,5	93,5	-10,5
Südkorea	42,6	39,9	-6,2
VR China	108,9	114,3	+5,0
Taiwan	16,0	16,9	+5,7
Indien	24,6	23,9	-2,9
GUS-Staaten ^a	80,3	71,6	-10,9
darunter:			
Rußland	48,4	42,5	-12,2

^aGeringe Bedeutung für den Seeverkehr.

Quelle: IISI (lfd. Jgg.: 18. Februar 1999).

Für die Bulkschifffahrt war besonders bedeutsam, daß die ostasiatischen Länder überdurchschnittlich betroffen waren. Ihre Eisenerzimporte gehen häufig über sehr lange Seestrecken und beanspruchen dazu einen überproportionalen Teil der Tonnenmeilenleistung in diesem Sektor

des Seetransports. Auf Japan allein entfiel im Jahr 1996 ein Drittel, auf die übrigen fernöstlichen Länder weitere 29 vH dieser Leistung. Die durchschnittliche Entfernung im Erzimport Japans (1996: 6065 sm) dürfte bei gedrosselten Importen z.B. aus Brasilien gesunken sein und den Tonnagebedarf verringert haben.²⁸ Zudem wurde der laufende Erzbedarf durch hohe Lagerbestände zu Beginn des Jahres zusätzlich eingeschränkt. Aus diesen Sachverhalten erklärt sich vor allem der scharfe Ratensturz bei den „cape size“-Schiffen.

In der *Kohlefahrt* verlangsamte sich der zügige Anstieg, der die Vorjahre geprägt und die Kohle an die Spitze der trockenen Bulk Güter im Seeverkehr geführt hatte, im Jahr 1998 auf nur noch gut 2 vH (Vorjahr: 5,5 vH).²⁹ Mit wenigen Ausnahmen gingen die Verschiffungen zurück, am stärksten in den Vereinigten Staaten. Dort wurden mit 52 Mill. t um fast 15 vH weniger Steinkohlen verladen als 1997, so daß das Land auf den dritten Platz unter den Exportländern zurückfiel. Diese wurden nun von Australien (168 Mill. t, 6,3 vH) mit weitem Abstand vor Südafrika (67 Mill. t, 4,7 vH) angeführt. Kolumbien, Venezuela und Indonesien setzten ihren Aufstieg mit überdurchschnittlichen Zuwächsen fort. Von der Gesamtmenge entfielen 1998 gut drei Fünftel auf Kesselkohle (6 vH). Die um 4 vH verringerten Kokskohlebezüge der eisenschaffenden Industrie spiegelten die Tendenz der Stahlproduktion. Die Schwäche Asiens beeinflusste sowohl den Umfang der Kohlenimporte als auch die beim Seetransport zurückzulegenden Entfernungen.³⁰ Eine Verminderung der Kohlebezüge aus Nordamerika und Südafrika — sei es infolge einer Einschränkung der Importe überhaupt oder einer Verlagerung zugunsten australischer und indonesischer Lieferungen — hat hier einen ähnlichen dämpfenden Effekt wie beim Erztransport. Mit einer um rund 5 vH geringeren Transportleistung war er jedoch spürbar stärker.

Im zweiten wichtigen Bereich des Ladungsaufkommens in der Massengutfahrt, bei den „minor bulks“³¹, standen sich expansive und kontraktive Einflüsse gegenüber, die verschiedentlich auch die gleiche Gutsart erfaßten. Zum Massenstückgut gehören zum Beispiel Stahl

und Stahlprodukte mit einem sehr erheblichen seewärtigen Transportaufkommen von (1996) etwa 105 Mill. t/Jahr. Auf den durch die Währungsabwertungen in Asien ermöglichten scharfen Anstieg der *Stahlausfuhren* und den marktstützenden Effekt vor allem bei den Bulkcarriern der „handy sizes“ wurde schon hingewiesen.³² Allerdings dürften dem Einbußen der gleichen Schiffsgrößen beim Transport vom Schrott — in erster Linie von Nordamerika — nach Japan und Südkorea gegenübergestanden haben, später auch bei den üblichen *Stahlausfuhren*, z.B. aus Europa. Zu den vorwiegend ebenfalls für Schiffe bis zur großen „handy size“ wichtigen Ladungsarten aus dem Bereich der „minor bulks“ sind ferner *Forstprodukte* zu rechnen.³³ In diesem Bereich werden gegenwärtig etwa 170–175 Mill. t Roh- und Schnittholz sowie und andere Holzzeugnisse befördert. Dabei zeichnet sich eine Tendenz zur Verschiffung höherwertiger Produkte auch außerhalb des Papiersektors ab (*Seatrade Web Newfront* 1998b). Dieser Sektor litt 1998 ebenfalls unter Einbrüchen, unter anderem weil sich die Nachfrage Ostasiens verringerte. Betroffen waren z.B. die finnische Papierausfuhr sowie die Holzausfuhr aus Chile (vgl. dazu Berichte in *Fairplay* 1998c, 1998m sowie Stares 1998).

Der Transport von Düngemitteln, dem eine günstige längerfristige Prognose gestellt wird, bietet ebenfalls vor allem für „Panamax“- und „handy size“-Bulkcarrier Beschäftigung. Er setzt sich aus Düngemittelrohstoffen einerseits und chemischen Düngern andererseits zusammen. Sein Gesamtumfang dürfte gegenwärtig bei etwa 170 Mill. t liegen, wobei Produkte weitaus rascher zunehmen als Rohstoffe. Der Handel mit chemischen Düngemitteln dürfte 1998 allerdings merklich geschrumpft sein. Als Verursacher dieser Entwicklung kommt vor allem die VR China in Betracht, die in den vergangenen Jahren steigende Mengen importiert hat, gleichzeitig aber auch die Eigenproduktion bestimmter Düngemittel so zügig ausgebaut hat, daß über See im Jahr 1998 kaum noch eine nennenswerte Menge bezogen wurde. Das bedeutete einen Rückgang um mehrere Millionen Tonnen.³⁴

Der *Preisdruck* auf den Rohstoffmärkten erfaßte die meisten wichtigen Produkte. Preisrückgänge gab es z.B. bei Steinkohle aus Australien; sie reizten ihrerseits die Nachfrage an und milderten das mengenmäßige Schrumpfen der Transporte. So kam es etwa in Japan zum Aufbau neuer Lagervorräte. Die Nachfrage nach Schiffsraum für Transporte nach asiatischen Löschhäfen wurde ferner durch die noch anhaltende expansive Entwicklung in der *VR China* gestärkt.

Zum Wettbewerb zwischen den Reedereien hat offensichtlich beigetragen, daß die Charterer wieder deutlich weniger Tonnage auf längere Frist aufnahmen. Dieser Rückgang der „period“-Zeitcharter zwang die Eigner, kurzfristig immer wieder Einsatzmöglichkeiten für ihre Tonnage zu finden. Statistisch treibt das zwar das Chartervolumen in die Höhe; die jeweils nur kurze Tonnagebindung je Abschluß kann de facto aber einen geringeren Beschäftigungsumfang bedeuten. Dies wirkte sich vermutlich in zusätzlichem Druck auf die Ratenbildung aus. Sieht man von der Möglichkeit ab, daß der Repräsentationsgrad der bekanntgewordenen Zahlen nicht konstant war und daher Ursache scheinbarer Veränderungen sein kann, dürfte die neuerliche Verkürzung der Charterdauern in erster Linie ein Reflex der allgemeinen Schwäche sein, die sowohl konjunkturell als durch die Ereignisse in Asien und deren weltweiten Effekte bedingt ist.³⁵

5. Spezialmärkte: Kühlschiffahrt unter anhaltendem Druck

Ein Teilmarkt, auf dem umfangreiches Abwracken der reichlich vorhandenen alten Tonnage eine Abwärtsentwicklung nicht stoppen konnte, war 1998 die Kühlschiffahrt. 1998 wurde vielmehr als schlechtestes Jahr seit langem bezeichnet. Während zuvor eine jährliche Steigerung um vier Prozent die Regel gewesen war, dürfte um etwa 9 vH weniger Kühlladung befördert worden sein als im Vorjahr (Lyons 1998c). Noch etwas stärker dürfte die erbrachte Transportleistung (Kubikfuß-Seemeilen (cbfsm)) zurückgegangen sein. Ausschlaggebend dafür

waren ungewöhnlich ungünstige Bedingungen auf der Nachfrageseite, unter denen wie schon im Vorjahr klimatische Ursachen eine herausragende Rolle spielten. Sie betrafen zahlreiche Ladegebiete der Kühlschiffahrt, konzentrierten sich aber auf Zentralamerika und die südamerikanische Westküste. Dort verursachten die Folgen des „El Niño“-Phänomens und tropische Wirbelstürme wie der Hurrican „Mitch“ große Schäden in den Plantagen. Damit fiel vor allem ein großer Teil der Bananenernte und -verladungen aus, von denen die Beschäftigung der Kühlschiffsflotte ganz besonders außerhalb der relativ kurzen Frühjahrssaison weitgehend abhängt, weil viele andere Fruchtladungen ausgesprochene Saisonerzeugnisse aus Ländern der südlichen Halbkugel (Chile, Argentinien, Südafrika, Australien, Neuseeland) sind. Zudem konnte ein großer Teil der verfügbaren Ernte aufgrund spürbarer Qualitätsmängel nicht verschifft werden.³⁶ Aufgrund dieser Einflüsse konnte selbst der geringe Zugang neuer Kühlschiffe vom Markt nicht aufgenommen werden. Es hat überdies den Anschein, daß die Veränderungen auf der Angebotsseite weiterhin wirksam bleiben und Anpassungsmaßnahmen erzwingen werden.

Die Zerstörungen in den lateinamerikanischen Bananenpflanzungen hatten tiefgreifende Auswirkungen. In Ecuador fielen in den ersten vier Monaten 1998 gegenüber dem Normalzustand etwa 100 Schiffsloadungen ganz aus. Viele Schiffe konnten keine volle Ladung erhalten und mußten ihre Reise mit einer Minderauslastung von 25–30 vH antreten. Im zweiten Halbjahr entfielen überdies die in den Vorjahren aufgekommenen Bananeneinfuhren der *VR China* aus Ecuador weitgehend. Diese Relation hat einen hohen Beschäftigungseffekt; sie ist durch eine überdurchschnittliche Reisedistanz (ca. 9 000 sm) geprägt und verlangt daher eine entsprechend hohe Transportleistung. Die nach der politischen Wende rasch expandierenden Bananenmärkte in Osteuropa gerieten 1998 unter den dämpfenden Einfluß der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Rußland. Es wurde geschätzt, daß um ein Drittel weniger Kühlladung dorthin zu befördern war als 1997. Ähnliches dürfte auch für Ostasien gelten.

In anderen Fahrtgebieten der Fruchtfahrt wirkte sich die veränderte Konkurrenzsituation der „reefer operators“ zu den seit wenigen Jahren stark vordringenden Linienreedereien aus, die in immer größerem Umfang Kühlcontainer anbieten. Das traf vor allem für Südafrika und Neuseeland zu. Dieser Wettbewerb wird dadurch verschärft, daß in mehreren Exportländern die früheren „marketing boards“ mit ihren Ausschließlichkeitsverträgen mit Konferenzreedereien aufgelöst worden sind, so daß diese Reedereien auf die Akquisition auch anderer Kühlladung für ihre wachsenden Kapazitäten angewiesen sind. Dabei wirkt sich zu ihren Gunsten offenbar aus, daß die eingetretene Differenzierung der Verloader zur Fragmentierung der zuvor vollständig gebündelten Ladung führt, somit auch zu containergerechten Partien.

Mehrere Kühlschiffbetreiber reagierten auf die Verschlechterung der Marktlage mit neuen Kooperationen, die einen gemeinsamen Einsatz der eingebrachten Tonnage erlauben und Kostensenkungen ermöglichen sollen. Ein Beispiel ist der Pool „Arctic Reefers“, der von sieben Reedereien aus verschiedenen Ländern gegründet wurde.

Auf der *Angebotsseite* ist die auf den Märkten verfügbare Kühlräume seit einigen Jahren unter ihren früheren Stand geschrumpft. Ursache sind die nach 1992 zeitweilig stark gestiegene Abwrackung von Schiffen und der geringe Neubau. Schon seit Ende 1995 stagnierte die Kapazität etwa auf dem Niveau, das sie zu Beginn des Jahres 1998 mit insgesamt etwa 340,515 Mill. cbf bzw. 7,557 Mill. t dw hatte. In den ersten neun Monaten 1998 wurden 17 neue Kühlschiffe mit insgesamt 126 008 t dw bzw. 2,5 Mill. cbf in Fahrt gesetzt (1,7 vH der vorhandenen Flotte).³⁷ In der gleichen Zeit gingen 18 Aufträge bei den Werften ein (124 600 t dw). Noch im Auftrag befanden sich Ende September 1998: 40 Schiffe mit 340 268 t dw, von denen noch 17 (145 268 t dw) in 1998 abgeliefert werden sollten. Die durchschnittliche Schiffsgröße steigt auch hier fortlaufend an (Neubauten 7 353 t dw, Flottendurchschnitt Januar 1998: 5 237 t dw).³⁸

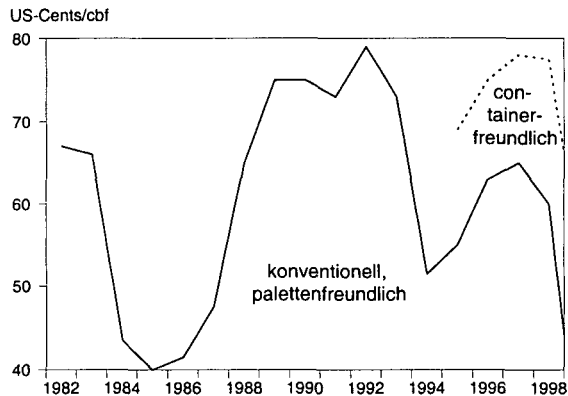
Der Altersaufbau der Kühlschiffsflotte war Anfang 1998 durch einen relativ hohen Anteil

der 20 und mehr Jahre alten Schiffe gekennzeichnet; auf diese entfiel knapp ein Viertel (24,3 vH) der Gesamtkapazität. Das waren 463 Schiffe bzw. 32 vH der Gesamtzahl. Sie stellen für die kommenden Jahre auch deshalb ein beträchtliches Abwrackpotential dar, weil sie ladungstechnisch veralten.

Die schnell ausgeweitete *Kühlkapazität der Containerschiffe* ist bereits deutlich größer als diejenige der Kühlschiffe. Sie weist zudem eine beträchtliche Flexibilität auf, die u.a. in der Möglichkeit zu sehen ist, im Container auch kleine Ladungspartien zu befördern.³⁹ Der Wettbewerb zwischen beiden Formen des Kühltransports dürfte sich weiter verschärfen, auch wenn wahrscheinlich ein beträchtlicher Teil der vorhandenen Container-Kühlräume infolge ihrer Bindung an die Linienfahrt nur vergleichsweise wenig ausgelastet werden kann. (Für das Containerschiff ergibt sich jedoch andererseits der Vorteil, daß die Stellplätze auch für normale Container genutzt werden können.)

Die *Ratenentwicklung auf den Kühlschiffsmärkten* stand 1998 unter einem schlechten Stern (Schaubild 4). Schon in den Vorjahren hatten sich die Raten während der Frühjahrsaison von Jahr zu Jahr abgeschwächt; im Frühjahr 1998 sanken sie nochmals erheblich unter den Stand von 1997.⁴⁰ Im Mai 1998 erhielten Schiffe von etwa 265 000 cbf für Spot-Chartern rund 45 US-Cents/cbf/Monat gegenüber 63 US-Cents im Vorjahr. Die Saison endete mit einem scharfen Fall der Raten. Im Juli waren die Entgelte auf 30–35 US-Cents gefallen, im August näherten sich die aktuellen Raten den in der „off-season“ des Vorjahres herrschenden Sätzen an. Für Verladungen von Zitrusfrüchten aus Südafrika wurden Mitte 1998 etwa 15 vH weniger als im Vorjahr gezahlt.⁴¹ Ähnlich niedrige Sätze erhielten im Spätherbst eisverstärkte Schiffe für die Beförderung von Zitrusfrüchten von Marokko nach Rußland. Auch dort mußte wiederholt Teilabladung akzeptiert werden. Da in der Bananenfahrt die Verschiffungen nach der VR China nahezu vollständig ausfielen, waren die Beschäftigungschancen in der „off-season“ vor allem für größere Kühlschiffe gering. Die in der gleichen Zeit von 1997 bereits sehr niedrigen Frachtraten wurden noch deut-

Schaubild 4: Charraterraten in der Khlschiffahrt^a 1982–1998



^aZeitcharraterraten, Laufdauer 12 Monate, für Vollkhlschiffe von 350 000–550 000 cbf.

Quelle: A/S Klaveness Chartering nach Cool Carriers AB (1998).

lich unterschritten. Spot-Abschlüsse im Herbst 1998 erbrachten nur 15–20 US-Cents/cbf/Monat. Diese Marktlage wurde als schlechteste seit 15 Jahren bezeichnet.

Rückläufige Erträge und Ladungsmangel führten dazu, daß die Reedereien immer mehr Kühlschiffe auflegten. Anfang Oktober wurde deren Zahl mit rund 65 (Ladefähigkeit um 27 Mill. cbf) angegeben. Dazu trägt auch der im Vergleich zu anderen Sektoren hohe Anteil relativ alter Schiffe an der Gesamtflotte bei. Solche Schiffe werden ohnehin in der „off-season“ regelmäßig aus der Fahrt genommen. Da eine Marktchance für die absehbare Zukunft offenbar nicht gesehen wird, sollen sie nun aber endgültig verschrottet werden, zumal solche ältere Tonnage durch die technische Veränderungen immer mehr in eine Randposition gedrängt wird. So wird es immer mehr notwendig, palettenfreundliche Schiffe anzubieten, zunehmend aber auch solche mit einer größeren Zahl von Stellplätzen und Anschlüssen für Kühlcontainer. Zwar sind im letzten Jahrzehnt eine Reihe von Kühlschiffen für die Palettenbefrderung umgebaut worden, doch dürfte sich ein solcher aufwendiger Schritt angesichts des steigenden Alters der noch vorhandenen konventionellen Schiffe wirtschaftlich nicht mehr lohnen. In vielen Fällen dürfte deshalb nur die Verschrottung bleiben.

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, müssen sich die Khlschiffsreedereien an die Marktveränderungen anpassen. Neben technischen Maßnahmen spielen organisatorische Änderungen, beispielsweise Unternehmenszusammenschlüsse in unterschiedlicher Form, eine zunehmende Rolle. Die Größe der bereits länger bestehenden Pools, denen Schiffe verschiedener selbständiger Reedereien angehören, wird zur Zeit wesentlich gesteigert. Ebenso wird die Größenstruktur der Pool-Tonnage stärker differenziert, damit verschiedene Teilmärkte bedient werden können. Wohl als Folge der Auflösung der früheren „marketing boards“ kommt es zu engerer Zusammenarbeit zwischen Verladern und Abnehmern in den Importländern.⁴² Hier könnte sich die Ausweitung eines Prinzips abzeichnen, das in der Bananenfahrt durch die Grproduzenten mit teilweise großen eigenen Flotten seit langem realisiert wurde — die Verbindung von Produktion, Handel und Verschiffung in einer Hand. In der Sdafrikafahrt wurde auch ein Dienst mit regelmäßigen Abfahrten begonnen, um den Wettbewerb mit den Linienreedereien aufnehmen zu können.

Eine eher kurzfristige Abhilfe ist dagegen der Einsatz der Schiffe auf anderen Teilmärkten. So wurde auch 1998 wieder eine offenbar größere Zahl von Kühlschiffen für den Transport von Personenkraftwagen verwendet. Hier boten sich günstige Einsatzchancen nicht nur in weniger aufkommenstarken Relationen, sondern infolge einer überraschenden Knappheit an Spezialtonnage auch auf den Haupttrouten des Automobiltransports über See.

6. Spezialmärkte: Automobiltransport mit neuem Schub

Im Seetransport von Automobilen ist der in den frühen neunziger Jahren eingetretene Tendenzwandel in der lange anhaltenden, fortlaufenden Ausweitung dieses Zweiges der Seeschiffahrt mit Spezialschiffen überraschend zu einem vorläufigen Ende gekommen. Zwar hatten sich 1997 bereits Anzeichen dafür gezeigt; der eigentliche Anschlag kam aber im abgelaufenen Jahr, vor allem durch die starke Abwertung der

Währung einiger automobilproduzierender Länder in Ostasien. Die damit möglich gewordene Senkung der Angebotspreise auf ausländischen Absatzmärkten hat die Ausfuhren in europäische Länder sowie nach Nordamerika unerwartet kräftig steigen lassen.

Als Folge des Ladungsandrangs verknappten sich die Stellplätze auf den Spezialschiffen für den Automobiltransport spürbar. Da in den vorangegangenen Jahren ein längerfristiges Schrumpfen des interkontinentalen Kraftfahrzeughandels erwartet wurde, war zudem die Flotte verringert worden, so daß 1998 weniger Kapazität zur Verfügung stand. Zu Beginn des Jahres 1998 waren rund 440 „car carrier“ vorhanden; durch Zugänge von Neubauten stieg der Bestand bis Jahresende auf 456 (Angaben von *Lloyd's Shipping Index* (lfd. Jgg.)). Weitere Aufträge wurden den Werften erteilt; Ende des Jahres 1998 standen (vgl. *Fairplay New-buildings* 1999) 76 Schiffe dieses Typs in deren Büchern, darunter 14, die vermutlich für die Verteilerfahrt bestimmt sind. Dies ist eine starke Ausweitung auf einem Spezialmarkt, der nur eine beschränkte Einsatzflexibilität für die hier eingesetzten Schiffe bietet (beispielsweise Beschäftigung in Linienverkehren mit rollender Ladung). Da die meisten Neubauten bereits 1999 abgeliefert werden sollen, dürfte der Boom auf diesem Markt wohl noch in diesem Jahr auslaufen.

Es läßt sich nicht übersehen, in welchem Umfang ältere „car carrier“ aus der Fahrt gezogen werden sollen, weil sie bereits ein entsprechendes Alter erreicht haben oder noch ausschließlich für den Transport von Pkw nach Entwurfsprinzipien gebaut wurden, die den gegenwärtigen Anforderungen nach größerer Flexibilität in der Nutzung (z.B. durch bewegliche und höhere Decks) nicht mehr gerecht werden. In den vergangenen Jahren ist im Hinblick auf die damals absehbare Entwicklung bereits eine größere Zahl solcher Schiffe verschrottet worden. Die vorhandene Flotte weist jedoch noch eine beträchtliche Zahl von „car carriers“ aus den Baujahren um 1978 auf.

Der Gesamtexport von Kraftfahrzeugen im Jahr 1998 wurde auf 7,35 Mill. Stück geschätzt (15 vH). Davon wurden etwa 5,76 Mill. fer-

tig verschifft, der Rest jedoch als sogenannte CKDs („completely knocked down“), d.h. in zerlegter Form, befördert. Da CKD-Pakete für die Verladung in Containern geeignet sind, überlappt sich hier der Spezialmarkt „Autotransport“ mit der Linienfahrt. Mit der erneuten Zunahme setzte sich die Erholung fort; vor allem in Japan stieg die zuvor seit längerer Zeit rückläufige Ausfuhr deutlich; sie wurde für 1998 unterschiedlich auf 4,2 Mill., aber auch auf 3,5 Mill. Einheiten geschätzt (*SST* 1998b; *Lloyd's Shipping Economist* 1998b: 17, Tab. 2). Dem war in den Jahren 1993 bis 1997 eine durchschnittliche Abnahme um 5,5 vH vorausgegangen, zum großen Teil bedingt durch die Verlagerung der Produktion in die Absatzgebiete (Vereinigte Staaten, Westeuropa). Die Exporte aus Südkorea zogen 1998 um rund 10 vH auf 1,3 Mill. Stück an, davon etwa ein Fünftel als CKD.⁴³ Anhaltspunkte für die expansive Entwicklung bieten auch die Umschlagszahlen wichtiger Ein- und Ausfuhrhäfen für Kraftfahrzeuge. So wurden in Bremerhaven, dem größten europäischen Platz dieser Art, 1997 erstmals mehr als 1 Mill. Fahrzeuge umgeschlagen; in Antwerpen erhöhte sich der Umschlag besonders stark um fast ein Viertel auf etwa 675 000 Stück (Woodbridge 1998b: 7). Daran hatten umfangreiche Verschiffungen von Zweithandfahrzeugen einen hohen Anteil.⁴⁴

Die Jahre 1997 und 1998 haben wieder eine enge Verbindung zwischen den beiden Teilmärkten für den Autotransport und für die Kühlfahrt sichtbar werden lassen: Den Kühlschiffen bot sich eine Ausweichmöglichkeit vor den außergewöhnlichen Schwierigkeiten besonders im Fruchttransport. Die im Automobiltransport engagierten Verloader und Reedereien konnten zusätzliche Kapazität gewinnen, um die in ihren Einsatzgebieten entstandenen Engpässe zu überwinden. Diese Verwendung von Kühlschiffen ist nichts Neues; mit ihren zahlreichen Zwischendecks eignen sie sich relativ gut für diesen Zweck, wenngleich sie auf lift-on/lift-off-Be- und Entladung mit Kränen angewiesen sind (die Seitenpforten dürften sich dafür kaum eignen). Daher wurde seit langem namentlich auf den aufkommensschwächeren Exportwegen vor allem der europäischen Auto-

mobilindustrie auf solche Schiffe zurückgegriffen, die sonst in Ballast in ihre Ladegebiete in Übersee — vorwiegend in Entwicklungsländern — gingen. Die außergewöhnlichen Bedingungen haben seit dem Vorjahr jedoch zu einer raschen Zunahme dieses Geschäfts geführt. Es wurde geschätzt, daß im ersten Halbjahr 1998 etwa 105 Kühlschiffe für den Autotransport gechartert wurden, gegenüber 97 ein Jahr zuvor. Die mit diesen Schiffen beförderte Zahl von Pkw und anderen „light vehicles“ wurde auf

60 000–70 000 Stück veranschlagt (*Lloyd's Shipping Economist* 1998c). Die Beförderungskapazität der eingesetzten Schiffe dürfte jeweils zwischen 200 und 700 Pkw liegen; weil die größeren Schiffe Kostenvorteile bieten, werden sie meistens von den Verladern bevorzugt. Angesichts des umfangreichen Neubausvolumens bei den „car carriers“ ist damit zu rechnen, daß sich der Einsatz von Kühlschiffen in den kommenden Jahren wieder auf den Stand um 1995 verringern wird.

V. Chartermarkt der Containerschiffahrt in der Krise

Die Märkte der Containercharterfahrt standen während des ganzen Jahres 1998 noch immer im Zeichen starken Drucks auf die Raten. Die eingehenden Diskussionen über Ursachen und Fortgang der für die Reedereien zunehmend ungünstigen Entwicklung hielten daher an. Dabei zeigte sich, daß die noch im Vorjahr vielfach geäußerten Prognosen, denen zufolge der Wendepunkt noch im Jahr 1998, spätestens jedoch bald nach Jahresbeginn 1999 erwartet werden könne, unzutreffend waren und auf zu optimistischen Annahmen beruhten.

1. Viele Abschlüsse trotz mehr Wartezeiten und weiter fallender Raten

Die im ganzen kräftig expandierende Abschluß-tätigkeit auf den Containerschiffchartermärkten spiegelte in der Tendenz die Zunahme der hier eingesetzten Stellplatzkapazität. Im Jahr 1998 wurden insgesamt 1 066 Abschlüsse über 1 Mill. TEU erfaßt.⁴⁵ Das war ein Fünftel mehr als im Vorjahr (Tabelle 14). Die „private fixtures“ (Abschlüsse, bei denen die Charrate nicht bekannt ist) nahmen noch erheblich stärker zu (28 vH), so daß einschließlich dieser Abschlüsse 1 239 Schiffe mit 1,264 Mill. TEU aufgenommen wurden. Allerdings liegt die Ursache des Anstiegs zu einem wahrscheinlich beträchtlichen Teil darin, daß die Laufdauer der abgeschlossenen Charters seit dem Umschwung

Tabelle 14: Charterabschlüsse für Containerschiffe 1998

Größenklasse TEU	Abschlüsse					
	„open“		„private“		insgesamt	
	Zahl	TEU ^a	Zahl	TEU ^a	Zahl	TEU ^a
>2 500	36	112	22	82	58	194
1 500–2 499	185	327	37	75	222	402
700–1 499	349	357	61	70	410	427
400–699	279	152	29	15	308	167
<400	217	67	24	7	241	74
<i>Insgesamt</i>	1 066	1 015	173	249	1 239	1 264

^aIn 1 000.

Quelle: Eigene Berechnungen nach Mentz, Decker & Co. (Ifd. Jgg., 1998).

auf diesem Markt spürbar verkürzt worden ist. Deshalb muß ähnlich wie in der Trockenladungsfahrt ein bestimmter laufender Bedarf durch eine größere Zahl von Verträgen gedeckt werden.⁴⁶

Kennzeichen auch dieses Marktes ist das schnelle Größenwachstum. Schiffe mit mehr als 3 000 TEU sind bereits häufig in den Abschlußmeldungen zu finden. Bemerkenswert ist dabei das rasche Vordringen der zur Zeit größten Containerschiffe. So wurden im September 1998 vier Neubauten von bereits 5 600 TEU für 5+1 Jahre ab November 1999 vorab in Charter genommen. Die durchschnittliche Stellplatzzahl je Abschluß blieb allerdings mit rund 960 TEU annähernd konstant. Unter Einschluß der „private fixtures“ stieg sie auf 1 028 TEU (3,5 vH).⁴⁷

Diese Abschlüsse verteilten sich zu 15,5 vH auf Schiffe von 2 500 TEU und mehr (Durchschnittsgröße: 3 343 TEU), zu 31,5 vH auf die Größenklasse 1 500–2 499 TEU, zu weiteren 34 vH auf die Klasse 700–1 499 TEU und zu 13 vH auf Schiffe von 400–699 TEU. Der Rest von fast 6 vH entfiel auf die kleinste Klasse (100–399 TEU). Dabei tendierte der Anteil der oberen Klassen an den Abschlüssen (mit einer deutlichen Delle im 2. Quartal) nach oben, während er bei den kleineren Schiffen im Jahresverlauf zurückging. Schwankungen werden allerdings zum Teil durch Erneuerungsschübe nach dem Auslaufen schon früher abgeschlossener Charterverträge hervorgerufen (entweder „direct continuation“ beim gleichen Charterer oder Einsatz für einen anderen Charterer).

Außerdem waren folgende Einzelheiten zu erkennen:

- Abschlüsse für „trips“ überwogen bei weitem gegenüber den Rundreisen.
- Insbesondere sehr große Neubauten gingen mehrfach in Langzeitcharter über fünf oder mehr Jahre.
- In diesem Bereich hatten „private fixtures“ einen hohen Anteil.
- Verschiedentlich gingen Großschiffe für mehrjährige Laufzeiten auch in eine Bareboat-Charter.

Die *Charterratenentwicklung* in der Trampcontainerfahrt war 1998 nahezu ununterbrochen abwärts gerichtet. Der Ratendurchschnitt für Schiffe aller Größen fiel im Verlauf des Jahres um mehr als ein Viertel und lag damit deutlich unter dem Stand von 1987.⁴⁸ Das durchschnittliche Ratenniveau im gleichen Zeitraum des Vorjahres wurde um fast ein Fünftel unterschritten (Tabelle 15). Gegenüber dem höchsten Stand der Vorjahre — in 1995 — ist es um 37 vH gefallen, gegenüber dem absolut höchsten Monatsdurchschnitt dieser Zeit sogar um 41 vH. Seit dem Wendepunkt im Oktober 1995 hat sich die in der ersten Hälfte der neunziger Jahre durchweg feste Marktlage damit über mehr als drei volle Jahre fortlaufend abgeschwächt. Anzeichen für eine tendenzielle Erholung waren bisher nicht zu erkennen (Schaubild 5).⁴⁹

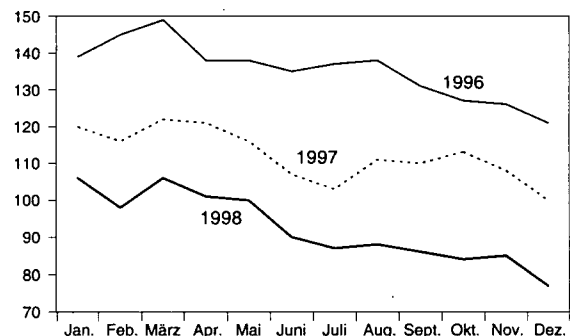
Tabelle 15: Charterraten-Index für Containerschiffe 1993–1998 (1987=100)^a

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Januar	156	141	139	139	120	106
Februar	139	130	141	145	116	98
März	144	130	146	149	122	106
April	148	133	149	138	121	101
Mai	138	155	162	138	116	100
Juni	136	137	146	135	107	90
Juli	144	138	154	137	103	87
August	137	143	151	138	111	88
September	141	147	160	131	110	86
Oktober	141	135	160	127	113	84
November	137	132	144	126	108	85
Dezember	143	143	154	121	100	77
Insgesamt	142	138	150	136	112	92

^aAlle Abschlüsse, alle Schiffsgrößen und -typen („self-sustained“ und „gearless“).

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

Schaubild 5: Charterraten-Index für Containerschiffe^a 1996–1998



^aBasis 1987=100.

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

Die Charterentgelte tendierten für alle Größenklassen in die gleiche Richtung. Die Unterschiede waren allerdings bedeutend, denn die Raten gingen 1998 gegenüber dem Vorjahr durchschnittlich zwischen 11 vH (Schiffe mit 400–699 bzw. mit weniger als 400 TEU) und 23 vH (über 1 500 TEU) zurück. Für Schiffe von 700–1 499 TEU ergab sich eine Abnahme um gut 17 vH. Die kleineren Klassen waren unterdurchschnittlich betroffen, vermutlich wegen einer festeren Nachfrage für die Feeder-schiffahrt, aber wohl auch infolge ihrer größeren Einsatzflexibilität. Gerade die kleinsten

Schiffe können auch außerhalb der Containerfahrt, beispielsweise in der Küstentrampfahrt mit Bulkkladungen, eingesetzt werden.⁵⁰ Im obersten (nach oben offenen) Größensegment muß berücksichtigt werden, daß die Größensteigerung 1998 angehalten hat. Deshalb läßt sich nicht ausschließen, daß ein Teil des registrierten Ratendrucks lediglich auf die Kostendegression der großen Schiffe zurückzuführen ist und damit keine Verschlechterung darstellt. Gleichwohl kann daraus nicht auf eine grundsätzlich andere Ratentendenz für die großen Containerschiffe geschlossen werden. Für die Schiffe der Größenklasse 1 500–2 499 TEU waren die Raten ebenfalls um mehr als ein Fünftel niedriger als im Vorjahr. Im Verlauf des Jahres 1998 gingen sie sogar um fast ein Drittel zurück.

Die schon im Vorjahr beobachtete Tendenz zur Differenzierung der Charraten zwischen Schiffen mit eigenem Ladegericht (Kränen) und solchen, die ausschließlich mit landseitigen Containerbrücken be- und entladen werden müssen, hat sich fortgesetzt.⁵¹ Vornehmlich bei großen Schiffen ohne Geschirr mußten deutlich niedrigere Entgelte hingenommen werden, weil ihre unzureichende Flexibilität einen Einsatz in „Ausweichfahrtgebieten“ oft stark behindert oder unmöglich macht. Daher sind weitere Schiffe nachträglich mit Kränen ausgerüstet worden. Bei den kleineren Fahrzeugen hat dies weniger Bedeutung, da sie meistens zwischen Häfen mit einer ausreichenden eigenen Suprastruktur eingesetzt werden; für geringere Containermengen können auch Mobilkräne verwendet werden. Ebenso verkehren die sehr großen Containerschiffe ausschließlich zwischen Häfen, in denen je Liegeplatz zahlreiche Brücken verfügbar sind, deren Leistungsfähigkeit ihnen einen klaren Vorsprung vor einer bordeigenen Kranausrüstung verschafft. In solchen Fahrtgebieten können die Reedereien somit den nicht unerheblichen Kostenaufwand für die letztere vermeiden.⁵²

Die Chartererträge auf den Containerschiffsmärkten wurden nicht allein durch den Ratenfall beeinträchtigt. Die unzureichende Nachfrage verschlechterte auch die Auslastung der Schiffe. Die unfreiwilligen charterfreien Liege-

zeiten nahmen zu, für neu von den Werften kommende Schiffe konnten, anders als in früheren Jahren, Erstcharters nicht selten nicht sofort gefunden werden (oder die Ablieferung wurde verschoben), und es wurden mehr Ballastreisen zwischen den Häfen der Rücklieferung und dem jeweils vereinbarten Ort des Antritts einer neuen Charter erforderlich. Im Jahresverlauf kam es immer häufiger zu mehrwöchigem Warten auf eine neue Beschäftigung.

2. Fehlgeleitete Erwartungen

Dagegen waren die optimistischen Erwartungen, die dazu führten, daß noch über 1997 hinaus Aufträge zum Neubau von Containerschiffen erteilt wurden, auf die bis etwa 1995 günstige Entwicklung auf diesen Märkten und deren Triebkräfte gestützt worden. Dies waren eine Reihe gesamtwirtschaftlicher Faktoren, aber auch spezifische Veränderungen in der Containerfahrt selbst. Zu nennen sind vor allem

- das wirtschaftliche Wachstum in vielen Teilen der Weltwirtschaft,
- die Einbeziehung bisher peripherer Gebiete der Welt in die internationale Arbeitsteilung,
- ein überproportionaler Anstieg der Außenhandelsbeziehungen,
- ein ebenfalls überproportionaler Anstieg des Anteils des Industriegüterausbaus am gesamten Welthandel,
- die weitere Ausdehnung der Hub-and-spoke- bzw. Feeder-Systeme, in denen die Container mit unterschiedlich großen Schiffen über eine Abfolge von Teilstrecken befördert werden; dies ist für den Bedarf an kleineren Charterschiffen von großer Bedeutung.

Die genannten Faktoren bestimmen durchweg langfristige Entwicklungstrends. Sie werden ihre Wirkungsrichtung im großen und ganzen vermutlich auch künftig beibehalten. Unter diesen Bedingungen werden sie wie bisher zu einer Zunahme der Nachfrage auf den Transportmärkten der Linienfahrt beitragen. Damit ist allerdings noch nichts über das *konkrete Tempo* dieser Nachfrageexpansion gesagt.⁵³ Zu beachten ist außerdem, welche Teile der Welt in wel-

chem Umfang betroffen sind, da der Kapazitätsbedarf für ein bestimmtes jährliches Containeraufkommen in starkem Maß von den jeweiligen Transportentfernungen abhängig ist — je weiter die Entfernungen, desto mehr Schiffe werden benötigt.⁵⁴ Zu beachten ist aber auch, daß die Zerlegung einer Gesamtstrecke von bestimmter Länge zwischen Lade- und Löschhafen in Haupt- und Feederstrecken den Gesamtbedarf an Stellplätzen nur scheinbar erhöht.

Die *Nachfrage* nach den Schiffen, die in der Containerschiffcharterfahrt (auch als Trampcontainerschiffahrt bezeichnet) eingesetzt werden, basiert grundsätzlich auf der Nachfrage der Verloader nach Beförderungsleistungen der Linienschiffahrt. Diese bilden die eigentliche Grundlage. Unmittelbar entscheidend ist jedoch die Nachfrage der Linienreedereien nach Trampcontainerschiffen, die sie bei Bedarf zur Ergänzung ihrer eigenen Kapazitäten auf den Chartermärkten aufnehmen; diese hängt auch von anderen Motiven als der Entwicklung des Ladungsaufkommens ab. Zwischen dem eigentlichen Kapazitätsbedarf der Verloader und dem Chartermarkt für Containerschiffe gibt es deshalb nur eine lose Beziehung, die im Zeitablauf schwankt.

Viele der erwähnten optimistischen Voraussetzungen schrieben die hohen Zuwachsraten der Periode 1988 bis 1996 — einer ungewöhnlich langen und überdurchschnittlich starken Wachstumsphase der Weltwirtschaft und des Welthandels — in die Zukunft fort. Das gilt entsprechend für die Ratensituation, die damals trotz der sich beschleunigenden Ausweitung der Containerschiffsflotte sehr fest war. Die Extrapolation wirtschaftlicher Reihen über lange Zeiträume setzt jedoch voraus, daß diejenigen wirtschaftlichen Beziehungen, die in der Vergangenheit bestimmend waren, das auch künftig bleiben und daß sie sich dabei nicht ändern; diese Bedingung ist selten erfüllt. Dementsprechend werden (Struktur-) Wandlungen solcher Faktoren, die im Zeitablauf eintreten, leicht vernachlässigt.

3. Auch die Marktstrukturen wandeln sich

So werden Marktstrukturen der Containerschiffahrt — vor allem der Anteil der Charterkapazitäten an der Gesamtflotte und das Verhalten der Linienreedereien als Nachfrager — als gegeben und stabil angesehen. Zu wenig beachtet wird auch, daß die Anbieter von Trampcontainerschiffen für den Chartermarkt vollständig von den „liner operators“ abhängig sind. Erhebliche Probleme können entstehen, wenn die „operators“ z.B. Schwankungen des Transportaufkommens zunächst selbst dadurch ausgleichen, daß sie ihre Nachfrage nach Charterschiffen auf dem Containertrampmarkt verändern. Ebenso bleiben Strukturwandlungen wie die rasche Ausweitung des Anteils sehr großer Schiffe, die mit starken Kapazitätsausweitungen in der Linienschiffahrt einhergeht, nicht ohne Rückwirkungen auf die anderen Schiffsgrößen und damit auch auf die Containertrampfahrt.

Die Marktstrukturen können sich auch noch aus anderen Gründen verändern: So soll die Konzentration in der Linienschiffahrt Kapazitätseinsparungen ermöglichen, damit aber auch den Bedarf an bzw. die Nachfrage nach Charterschiffen verringern. Ferner können sich die Richtungsverkehre in einem Linienschiffahrtgebiet dauerhaft verschieben, so daß ein finanzieller Ausgleich möglich sein muß; „Füllverkehre“, die nur zu niedrigen Raten akquiriert werden können, dürfen hier nicht mit „normalem“, also höhertarifierendem, Ladungsaufkommen gleichgesetzt werden. Hinter einer gleichen Zahl verkaufter Stellplätze kann sich eine deutlich veränderte Lage verbergen, in der sich die Nachfrage nach Charterschiffen sogar verringert. Mit zunehmender Größe dürfte sich der Chartermarkt für Containerschiffe außerdem immer mehr an die Bedingungen auf den anderen Seefrachtenmärkten angleichen. Damit werden die kurzfristigen Veränderungen von Nachfrage und Raten zunehmen, die Konjunkturschwankungen also deutlicher spürbar werden.

Als recht problematisch hat sich inzwischen auch die in einer Extrapolation enthaltene Annahme zum Welthandel erwiesen, das hohe Wachstumstempo der Vergangenheit werde sich

auch über die ganze Lebensdauer eines heutigen Schiffsneubaus fortsetzen. Der plötzliche Einbruch in Asien läßt das erkennen. Tatsächlich hat sich die Zuwachsrate des Welthandels 1998 gegenüber den Vorjahren fast schlagartig halbiert. Sie dürfte noch weiter auf unter 5 vH zurückgehen.

4. Auswirkungen der asiatischen Krise

Wie die anderen Märkte der Trockenladungsfahrt wurde die Containerschiffahrt durch die Krise in den ost- und südostasiatischen Volkswirtschaften sehr erheblich beeinflußt. Die Auswirkungen erfaßten zwar zunächst die Linienschiffahrt, haben von ihr aber schnell und intensiv auch auf die Containertrampmärkte übergegriffen. Für diese haben der intraasiatische Handel mit seinem hohen Anteil am Weltcontainerverkehr und damit an der Beschäftigung der Containerschiffe sowie die Ausbreitung von Sekundärwirkungen der Asien-Krise etwa in Lateinamerika besondere Bedeutung.

Bei der gleichzeitigen kräftigen Exportzunahme aus Asien und dem Schrumpfen der asiatischen Einfuhren klappt das Ladungsaufkommen jeweils auf Hin- und Rückreise eines Linienschiffes immer mehr auseinander. Daher ist ein erhebliches Ungleichgewicht entstanden. Diese Krisenwirkungen halten auch gegenwärtig an. Trotzdem schien man sich vielfach in die optimistische Annahme zu flüchten, daß die Veränderungen der Richtungsverkehre sich faktisch zumindest saldieren oder daß die Transportnachfrage gar auch auf längere Sicht gesteigert wird. Tatsächlich verändert sich der erzielbare Auslastungsgrad jedoch nach unten, wenn, wie in diesem Fall, das Ladungsungleichgewicht zwischen Hin- und Rückreise zunimmt und deshalb mehr leere Container in die ladungsstärkeren Exportgebiete, also den Fernen Osten, zurücktransportiert werden müssen.

Überdies geht es letztlich nicht um Ladungsmengen, sondern um die erzielbaren Frachteinnahmen und die ihnen zugrundeliegenden Frachtraten. Zudem verschlechtert sich die Kostensituation, wenn die Anteile der ertragslosen

Leer- bzw. Ballastreisen steigen. Deshalb muß es möglich sein, die Einnahmen und die daraus resultierenden Überschüsse durch Ratenerhöhungen zu stabilisieren.

5. ... aber die Kapazitätsausweitung blieb ausschlaggebend

Die Asien-Krise hat zwar zunehmend auf die Nachfrage nach Trampcontainerschiffen eingewirkt; dieser Effekt hält noch an. Dennoch ist die eigentliche Ursache des plötzlichen und sich rasch verstärkenden Umschwungs auf den Märkten dieser Schiffe in der außerordentlichen Kapazitätsausweitung zu suchen, die bereits zu Beginn der neunziger Jahre einsetzte, schnell zunahm und dabei sichtbar über die Zunahme der Nachfrageexpansion hinausging. Diese Tendenz hielt selbst 1998 noch an.⁵⁵

Die Stellplatzkapazität der Containerflotte wird noch immer und rascher als die Nachfrage ausgeweitet. Im Oktober 1998 waren nahezu 2 500 Schiffe mit insgesamt 4,04 Mill. TEU vorhanden; der Kapazitätszuwachs gegenüber dem Jahresbeginn lag bei knapp 9 vH. Zur Flotte stießen 1998 Neubauten mit 446 533 TEU; Schiffe mit jeweils mehr als 4 000 TEU — im wesentlichen solche der Panamax-Größe — stellten 35 vH dieser „slots“. Seit 1996 sind zwar erheblich weniger Neubaufträge vergeben worden. Zu einem Auftragsstopp ist es aber keineswegs gekommen. Mit etwa 562 577 TEU war die Vergabe noch immer nennenswert (Lloyd's Register of Shipping lfd. Jgg., 1998: jeweils 11). Im Herbst 1998 zog sie im Segment der großen und größten Schiffe wieder kräftig an; an der Gesamtzahl der 1998 erteilten Neubaufträge waren diese mit gut 70 vH beteiligt. Die Tendenz wird zwar voraussichtlich nicht in dem bisherigen Umfang anhalten, doch kann der erneute starke Fall der Neubaupreise in Ostasien neue Investitionschübe auslösen.⁵⁶

Die vorstehenden Angaben schließen sowohl die Containertramptonnage als auch die linien-eigenen Schiffe ein, die eher nur ausnahmsweise auf den Chartermärkten angeboten werden. Nach französischen Angaben war am

Tabelle 16: Containerschiffe: Anteile ausgewählter Beschäftigungsarten 1995–1998

	Gesamtbestand		Darunter: ^a			
			linieneigen		Trampschiffe	
	Flotte	Aufträge	Flotte	Aufträge	Flotte	Aufträge
	TEU		vH			
01.10.1995	2 447 700	758 028	70,9	60,9	24,1	37,9
01.10.1996	2 866 551	1 052 773	68,8	61,5	25,8	37,3
01.10.1997	3 258 656	940 447	66,7	60,8	29,6	37,2
01.10.1998	3 793 594	697 425	64,5	62,8	32,8	35,1

^aAnteile am Gesamtbestand; außerdem in geringem Umfang andere unregelmäßige Beschäftigungsarten.

Quelle: Berechnet aus JMM (1997: 2582); Y.L.G. (1996: 2848–2850; 1998: 2460).

1. Oktober 1998 von insgesamt 3,8 Mill. erfaßten vorhandenen Stellplätzen etwa ein Drittel für den ständigen Einsatz auf dem Chartermarkt bestimmt. Noch etwas höher war der Anteil bei den zu diesem Zeitpunkt erteilten Aufträgen über 697 000 TEU (Tabelle 16).

Wie auf den anderen Märkten wurde die Erwartung, daß die Märkte der Containerschiffahrt sich schon bald nachhaltig erholen könnten, allerdings auch auf die Annahme gestützt, ein nennenswerter Teil der Neubaugänge könnte dadurch kompensiert werden, daß mehr Containerschiffe abgewrackt werden. Diese Annahme ist besonders unsicher. Die Reedereien haben zwar inzwischen die meisten ihrer Schiffe zum Abbruch verkauft, die aus der Frühphase der Containerisierung stammten; dazu gehörten auch die ersten Großschiffe der Ostasienfahrt von etwa 3 000 TEU. Der Altersaufbau der Flotte spricht aber keineswegs für eine baldige Abwrackwelle (in 1998 wurden etwa 70 000 TEU abgewrackt gegenüber einem Zugang von über 300 000 TEU).

Mit einem spürbaren Abbau der Überkapazitäten durch *Verschrottung von Alttonnage* ist schon deshalb kaum zu rechnen, weil das Volumen an solcher Tonnage zu gering ist.⁵⁷ Dagegen sprechen auch noch andere Sachverhalte: Technisch (Festigkeit, Korrosion usw.) werden Containerschiffe durch Einsatzbedingungen und Ladung weitaus weniger beansprucht als andere Schiffstypen, können also durchaus relativ problemlos älter werden. Was die Betriebskosten betrifft, wurden die brennstoff(kosten)intensi-

ven Turbinenschiffe der frühen Baujahre inzwischen weitgehend verschrottet. Außerdem können abgeschriebene Schiffe selbst in schlechten Marktsituationen oft noch günstiger fahren als Neubauten, wie sich auch auf den anderen Märkten häufig gezeigt hat.

Daher gilt auch für die Containerschiffahrt, was Tank- und Bulkfahrt erst in jüngster Zeit wieder deutlich gezeigt haben: Es gibt keine „mathematischen“ Zwangsläufigkeiten zwischen Entscheidung zum Abwracken und Tonnageüberhängen auf den Frachtenmärkten. Soweit der bestehende Überhang nicht durch steigende Nachfrage abgebaut wird, kann das Gleichgewicht deshalb gegenwärtig nur durch Auftragszurückhaltung wiedererlangt werden.⁵⁸

Schließlich wird die Entwicklung des Angebots an Stellplätzen dadurch beeinflusst, daß unabhängige Kapitalsammler entstanden sind, die im Prinzip andere Ziele verfolgen als die eigentlichen Reedereien. Die letzten Jahre haben gezeigt, daß die Investitionsentscheidungen dadurch zunehmend vom Transportmarkt getrennt werden. Ähnliche Wirkungen hat auch der Ausbau der Schiffbauindustrie, der zu einem Angebotsverhalten führen kann, das überwiegend durch produktionstechnische Faktoren und daran ausgerichtete Maßnahmen zur Gewinnung neuer Aufträge auch in Phasen rezessionsbedingter Frachtenmarktschwäche bestimmt wird. Dadurch wird das traditionelle Spannungsverhältnis zwischen konjunkturell schwankendem Tonnagebedarf und dem Bau neuer Schiffe ebenfalls verstärkt.

VI. Die Märkte der Tankschifffahrt

1. Überblick

Auf den Märkten der Tankfahrt — für den Transport von Rohöl und von Ölprodukten — herrschte ebenfalls weiter eine schwache Grundtendenz. Wie in den Vorjahren führten allerdings in der Rohölfahrt wiederholt Reaktionen auf Nachfrageanstöße zu kurzen Erholungsphasen, die aber nicht von Dauer waren. Auffallend war vor allem der teilweise starke Rückgang des Ratenniveaus für Großtanker, das in den beiden Vorjahren noch widerstandsfähig gewesen war und sich damit von der Gesamtentwicklung abgehoben hatte. Die nach wie vor hohe Angebotselastizität der Tankerflotte hatte zur Folge, daß die politischen Unruhen im Nahen Osten sich nur wenig auswirkten. Eine Voraussetzung dafür hatten vermutlich die Ereignisse in Ostasien geschaffen.

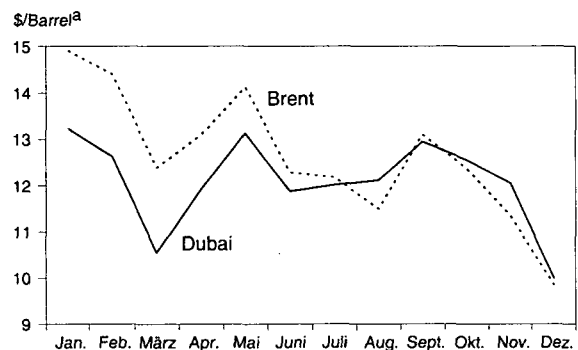
2. Gedämpfter Mineralölweltmarkt

Die Nachfrage nach Leistungen der Tankschifffahrt stand während des ganzen Jahres im Zeichen eines Überflusses an Rohöl in den Förderländern sowie eines daraus folgenden starken Drucks auf die Rohölpreise. Die Auswirkungen auf die Nachfrage veränderten sich jedoch im Verlauf des Jahres. Zunächst wurde noch erwartet, daß die Versuche der Förderstaaten, den Ölpreis mit Hilfe einer erneuten Festlegung von Förderquoten zu stabilisieren, erfolgreich sein würden. Die Lagervorräte waren zwar im Vorjahr (1997) aufgestockt worden und hatten daher bereits einen großen Umfang erreicht. Dennoch wurden nicht unerhebliche zusätzliche Ölkäufe vorgenommen, die auch den Wirkungen der Asien-Krise entgegenwirkten und die Nachfrage nach Tanktonnage stabilisierten. Im Verlauf des Jahres erwies sich die Annahme, die Preise würden wieder anziehen, jedoch als unzutreffend, und die Nachfrage verlor, wohl auch unter dem Einfluß der nach wie vor hohen Lagerbestände, an Festigkeit.

Nach der Steigerung im Vorjahr tendierten die Erdölmärkte 1998 im ganzen etwas schwächer. Die Rohölförderung lag im Jahr 1998 bei etwa 75,3 Mill. b/Tag. Das waren rund 1,1 vH mehr als im Jahr zuvor. Dabei wurde im ersten Halbjahr 1998 der Vorjahrsstand übertroffen.⁵⁹ Die *Rohölproduktion* ging absolut zurück und fiel im Sommer unter den Stand von 1997. Im Mittleren Osten erhöhte sich die Förderung jedoch unter dem Einfluß der Ende 1996 eingeführten und seither beibehaltenen UN-Regelung, die dem Irak gestattete, in einem festgelegten, allerdings preisabhängigen Rahmen weiterhin Rohöl auf dem internationalen Markt anzubieten. Das Land steigerte seine monatliche Förderung im Zeitraum Juli–Oktober 1998 um ein Drittel gegenüber dem Monatsdurchschnitt des ersten Halbjahres (*Petroleum Economist* 1998b). Aber auch in anderen Ländern der Region, so besonders in Saudi-Arabien, wurde mehr Öl gefördert. Versuche der OPEC-Länder, die Förderung durch Quoten zu beschränken, blieben ohne nennenswerten Erfolg. Der Mittlere Osten konnte seine Position unter den Förderländern auch auf Kosten anderer Produzenten deutlich steigern. Sein Anteil an der Weltförderung erhöhte sich dementsprechend.

Der *Ölverbrauch* entwickelte sich ähnlich wie die Produktion. Der Vorjahrsstand wurde in

Schaubild 6: Entwicklung ausgewählter Rohölpreise 1998



^aDie Preise beziehen sich jeweils etwa auf den 12. oder 13. des Monats.

Quelle: *Petroleum Economist* (1998a).

den ersten Monaten übertroffen (Januar–März: 1,9 vH). Danach verminderte sich der Vorsprung fortlaufend und tendierte im dritten Quartal gegen Null. Da durchweg mehr Öl gefördert als verbraucht wurde, hatten die Rohölpreise wieder fallende Tendenz. Sie lagen wiederholt nur wenig über 10 \$/b. Die Abwärtsbewegung wurde lediglich im Herbst vorübergehend deutlich unterbrochen.⁶⁰ Der Preisfall führte anfangs dazu, daß die Käufe zur Erhöhung der Lagerhaltung in den Verbrauchsländern kräftig gesteigert wurden. Dazu trugen private Lagerkäufe nicht unerheblich bei.⁶¹

Differenzierte Angaben liegen für die *Rohöleinfuhren* der OECD-Länder vor.⁶² Diese bezogen im Zeitraum Januar–September 1998 rund 1,14 Mrd. t, etwa 2,2 vH mehr als in den ersten neun Monaten 1997. Fast 630 Mill. t stammten aus den OPEC-Ländern, die ihre Exporte damit überdurchschnittlich — um nicht weniger als 16 vH — steigern konnten, so daß sie nun mit 55 vH an den gesamten Rohölbezügen der OECD-Länder beteiligt waren (Vorjahr: 49 vH). Den Löwenanteil daran hatten die Länder des Mittleren Ostens (25 vH), die fast die gesamte zusätzliche Menge lieferten und ihren Anteil an den Gesamtausfuhren der OPEC damit auf zwei Drittel erhöhten. Die entsprechenden Anteilsverluste verteilten sich offenbar auf zahlreiche, vor allem kleinere Exportländer außerhalb der OPEC.

Die Vereinigten Staaten importierten wiederum mehr Rohöl als im Jahr zuvor. Ihre Bezüge waren im Zeitraum Januar–Oktober 1998 um 3,3 vH höher als 1997 (USDE/EIA 1998: 3). Damit blieben sie mit Abstand der größte Rohölkäufer auf dem internationalen Markt. Ihre gesteigerten Einfuhren vor allem aus Saudi-Arabien stabilisierten den Absatz im Mittleren Osten,⁶³ der u.a. von einem spürbaren Rückgang der Bezüge Japans (–4 vH) betroffen war. Die bereits längerfristige Tendenz zur Verlagerung der Bezugsquellen der Vereinigten Staaten in die westliche Hemisphäre wurde kurzfristig unterbrochen. Die Liefergebiete Karibische See, Mexiko und Westafrika, aber auch Nordwesteuropa und Mittelmeer hatten Absatzeinbußen zu verzeichnen. Durch diese Verschiebung verlängerten sich zugleich die durchschnittlichen

Reisedistanzen für die bei den Transporten eingesetzten Tanker. Während außer Japan auch Südkorea und andere fernöstliche Länder weniger Rohöl bezogen, konnte die VR China ihre Importe, die bereits 1997 außerordentlich gestiegen waren (um 57 vH auf über 60 Mill. t), noch weiter steigern.

Der *Ölverbrauch* in Asien, besonders im Fernen Osten, ist in den neunziger Jahren insgesamt um fast 45 vH gestiegen, wobei er in Südkorea um 116 vH, in der VR China um 77 vH und in Thailand (wenn auch auf niedrigerem Niveau) um 95 vH zunahm. Ostasien hatte auch 1998 einen deutlich sichtbaren Einfluß auf die Nachfrage nach Mineralöl. So ging sie nach Angaben der International Energy Agency (IEA) innerhalb des OECD-Bereichs im ganzen um 0,1 vH zurück, in der „Asia-Pacific OECD Region“ aber um 5,9 vH. Eine schnellere Zunahme (1,5 vH) gab es nur in den nicht der OECD angehörigen Ländern. Der Weltölverbrauch stieg um 0,5 vH. Die Schätzungen wurden im Verlauf des Jahres mehrfach herabgesetzt. Ein am 10. Juni veröffentlichter „oil consumption forecast“ erwartete noch einen Zuwachs von 0,8 vH, eine „projection of oil demand“ im Herbst 1998 ein Schrumpfen um 4,2 vH (Thackeray 1998).

Auf den Märkten des *internationalen Ölproduktenhandels* festigte sich die Tendenz im Verlauf des Jahres gegenüber dem Vorjahr. Allerdings machte sich dabei wohl auch eine Abschwächung während der zweiten Hälfte des Vorjahres, der Bezugsbasis des Vergleichs, bemerkbar. Die der OECD angehörigen Länder führten in den ersten neun Monaten 1998 insgesamt rund 265 Mill. t Produkte ein (–3,0 vH). In diesen Zahlen ist allerdings ein umfangreicher Handel zwischen OECD-Ländern enthalten. Namentlich Westeuropa und die Vereinigten Staaten treten auch als Produzenten und Exporteure auf. Am Transport dieser Ölprodukte sind vermutlich außer der Seeschifffahrt auch andere Verkehrsträger beteiligt. Was *einzelne Importländer* betrifft, gingen die Bezüge der Vereinigten Staaten 1998 (10 Monate) um 8,1 vH auf durchschnittlich 1,836 Mill. b/Tag zurück. Japan führte bereits in den ersten fünf Monaten 1998 um 25 vH weniger Erzeugnisse

ein als im gleichen Zeitraum 1997. Die Einfuhren Südkoreas schrumpften um mehr als 4 vH (*Fairplay* 1998f).

Auf der Seite der Exportländer ergaben sich starke Veränderungen. Der Steigerung der Lieferungen aus dem Mittleren Osten (25 vH) stand ein ebenso kräftiger Rückgang in der Karibik gegenüber. Die Raffinerien Südostasiens und des Fernen Ostens festigten ihre Stellung (Anstieg um 16 vH), konnten damit jedoch nur etwa die Hälfte ihrer Einbußen im Vorjahr wieder ausgleichen, in denen sich die Krise niedergeschlagen hatte.

Vor diesem Hintergrund erreichte der *Rohöltransport* über See im Zeitraum Januar–Oktober 1998 etwa 1,5–1,6 Mrd. t (*The Drewry Monthly* lfd. Jgg., 1998: jeweils 7, „Deliveries“). Das dürften etwa 1,5 vH mehr gewesen sein als im gleichen Vorjahrszeitraum; damals war die Zuwachsrate aber mit 4,5 vH rund dreimal so hoch gewesen.⁶⁴ Nordamerika und Ostasien nahmen mit etwa 420 bzw. 380 Mill. t wieder die beiden ersten Plätze unter den Empfangsregionen ein, gefolgt von Nordwesteuropa (14,5 vH) und im Abstand vom Mittelmeerraum. Die kurzfristigen Schwankungen hielten sich in vergleichsweise engen Grenzen; überdurchschnittlich hohe Ankünfte in den Empfangsländern wurden in den Monaten März–Mai sowie August und September 1998 verzeichnet. In den einzelnen Empfangsregionen gab es allerdings individuelle Abweichungen sowohl was die zeitliche Verteilung als auch was die Schwankungsamplitude betraf.⁶⁵ Ebenso hatten die in den einzelnen Gebieten gelöschten Rohölmengen unterschiedliche Tendenz. Sie stiegen in Nordamerika (Jan.–Okt. 1998) um 6,7 vH, während sie in der gleichen Zeit in Nordwesteuropa und Ostasien um 6,9 bzw. 5,4 vH schrumpften. Bei Vergleichen mit kurzfristigen Marktentwicklungen ist aber zu berücksichtigen, daß zwischen Abgang vom Ladehafen und Ankunft im Löschhafen unterschiedlich lange Distanzen und somit auch unterschiedlich lange Transitzeiten der eingesetzten Tanker liegen. Eine gleichzeitige Reaktion der Importeure in verschiedenen Verbrauchsregionen kann sich somit in einer zeitlichen Streuung der Ausführung niederschlagen.

Für die Entwicklung im Verlauf des Jahres 1998 war die *Aufstockung der Lagerhaltung* in den ersten Monaten eine bedeutende stützende Nachfragekomponente auf den Tankmärkten. Sie verlor jedoch im zweiten Halbjahr infolge der konjunkturellen Abschwächung und der abwärts gerichteten Preistendenz an Einfluß. Entsprechend konnten sich die zuvor überlagerten kontraktiven Nachfragetendenzen, vor allem in Asien, zunehmend durchsetzen. Von diesen Entwicklungen war der Mittlere Osten als Exportregion, in der Saudi-Arabien noch immer deutlich die Rolle eines „swing producers“ wahrnahm, besonders betroffen. Da die VLCC und ULCC dabei Haupttransportmittel waren, erklärt sich hiermit auch ein Teil der Marktschwankungen für diese Schiffe.

3. Die Tankmärkte der Rohölfahrt

a. Charterer wieder kurzfristiger orientiert

In der Rohölfahrt stieg der Umfang der Charterabschlüsse 1998 weiter mäßig an (Tabelle 17 und Schaubild 7). Die Reisecharters erreichten insgesamt 1,190 Mrd. t (3 vH). Unter Einschluß auch der in ihr Einzelreiseäquivalent umgerechneten Konsekutiven Reisen waren die Abschlüsse mit 1,201 Mrd. t nur geringfügig höher; ihre Zunahme war dann mit 2,5 vH etwas

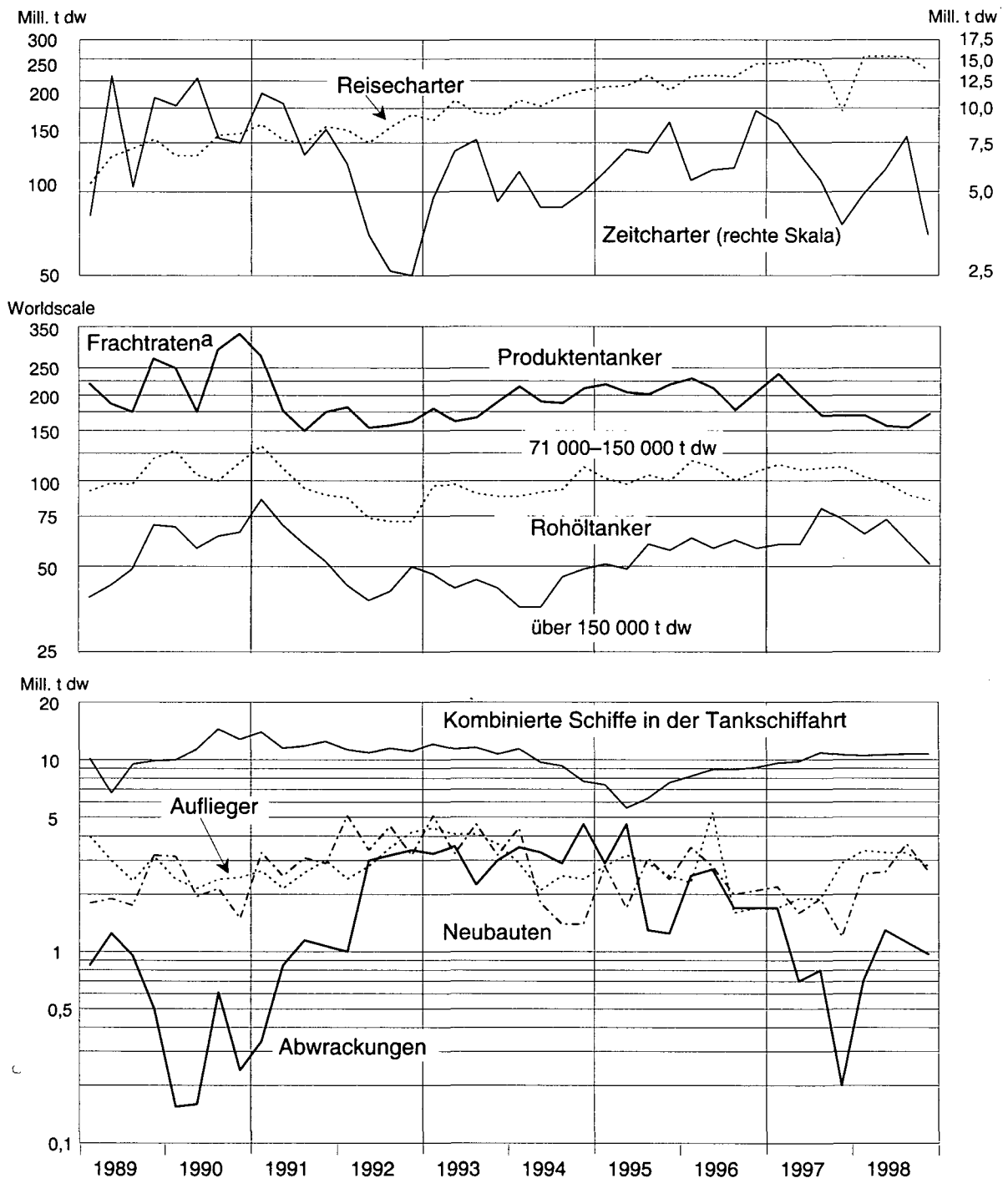
Tabelle 17: Charterabschlüsse in der Tankfahrt 1997 und 1998 (Mill. t)

Charterart	1997	1998
Rohöl ^a		
Einzelreisen	1 155,4	1 189,4
Konsekutive Reisen	16,2	11,5
Ölprodukte ^a		
Einzelreisen	113,9	114,4
Konsekutive Reisen	0,7	0,6
Zeitcharter ^b		
Rohöl	21,4	18,8
Ölprodukte	5,1	3,5
Lagerzwecke ^c	4,8	7,8

^aLadungstonnen. — ^b„Deadweight“. — ^cEinschließlich Leichteraufgaben.

Quelle: Eigene Berechnungen nach Daten in *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 4 und 8).

Schaubild 7: Indikatoren zur Entwicklung der Tankschifffahrt 1989–1998



^aNach *Lloyd's Ship Manager*, Monatsdurchschnitte in laufenden Worldscale-Punkten.

Quelle: Zusammengestellt aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 4, 8 und 19); *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.); ISL (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 1.2.1. und 1.3.1.); *Lloyd's Register of Shipping* (lfd. Jgg.).

langsamer, da im Vorjahr um nahezu zwei Fünftel mehr Konsektivreisen gemeldet wurden. Wie in der Trockenladungsfahrt expan-

dierten die Reisecharterabschlüsse, während die Zeitcharters mit 18,8 Mill. t dw um etwa 12 vH geringer waren als im Vorjahr. Einen nur noch

sehr geringen Umfang hatte die Zeitbefrachtung Kombierter Schiffe. Dagegen wurden zahlreiche Abschlüsse über Befrachtungskontrakte — „contracts of affreightment“ (COA) — bekannt. Da sie nur mit ihrem einfachen t-dw-Wert erfaßt wurden, geht die effektive Transportmenge daraus allerdings noch weniger hervor als bei Zeitcharterabschlüssen, bei denen die Laufzeit eher einen Anhaltspunkt bieten kann.⁶⁶ Die durchschnittliche Zahl der je Konsekutivreisenabschluß auszuführenden Einzelreisen — oben als Einzelreiseäquivalent bezeichnet — dürfte sich im Jahr 1998 leicht erhöht haben.

An der Steigerung des Abschlußvolumens für Einzelreisen mit Rohöl waren nur die Verladegebiete Arabischer Golf/Rotes Meer und insbesondere Mittelmeer⁶⁷ (einschließlich Umladung via SUMED-Pipeline) beteiligt (Tabelle 18). Dort lagen die Buchungen um fast 7,5 bzw. gut 14 vH höher als im Vorjahr, so daß beide Regionen ihre Stellung festigten. Die Reisecharters vom Arabischen Golf erreichten im April, Juni und September Monatshöchstwerte von jeweils über 40 Mill. t; die Verschiffungen vom Mittelmeer fluktuierten weniger stark um etwa 18 Mill. t. Charakteristisch waren wiederum insgesamt überdurchschnittlich hohe Mengen um die Jahresmitte, während im November die geringste Abschlußtonnage gemeldet wurde. Daran war ebenfalls vornehmlich das Verladegebiet „Arabischer Golf“ beteiligt. Von den 1998 insgesamt bekanntgewordenen Reisecharters entfielen 36 vH auf dieses Gebiet, weitere 18 vH auf das Mittelmeer. Nahezu gleichauf folgten Nordwesteuropa und Westafrika mit jeweils etwa 14 vH;⁶⁸ die Verschiffungen von der Karibischen See — sie sind besonders für die Beschäftigung der „handy size“-Tanker bedeutsam — erreichten bei einem Rückgang um über 9 vH nur einen Anteil von 7 vH (Vorjahr: 8,2 vH). Alle anderen Gebiete blieben wie in den Vorjahren deutlich dahinter zurück.

Der Anstieg der Verschiffungen vom Arabischen Golf, der vor allem durch die zusätzlichen Importe der Vereinigten Staaten bedingt war, milderte die Auswirkungen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten im ostasiatischen Raum

Tabelle 18: Verteilung der Reisecharterabschlüsse auf die Verladegebiete der Tankfahrt 1997 und 1998

	Ladung		Anteile ^a	
	1998	Änderung ^b	1998	1997
	Mill. DWCT		vH	
	<i>Rohöl</i>			
Arabischer Golf	428,8	+ 7,3	36,1	34,6
Mittelmeer	208,9	+ 14,0	17,6	15,9
Nordwesteuropa	166,2	+ 0,3	14,0	14,3
Westafrika	163,8	- 6,0	13,8	15,1
Karibik	85,3	- 9,2	7,2	8,1
Indonesien	52,6	- 8,2	4,4	4,6
Ostküste Mexiko	43,7	- 2,9	3,7	3,9
Andere Gebiete	40,1	- 2,0	3,4	3,5
	<i>Ölprodukte</i>			
Andere Gebiete	29,4	+ 1,0	25,7	25,5
Arabischer Golf	27,4	+ 3,9	24,0	23,2
Mittelmeer	18,0	- 3,7	15,7	16,4
Nordwesteuropa	17,3	+ 13,1	15,1	13,4
Karibik	11,9	- 17,4	10,4	12,6
Singapur	10,2	+ 2,0	8,9	8,8

^aAnteile am gesamten Reisechartervolumen. — ^bGegenüber 1997.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 4 und 8).

auf die Tankerbeschäftigung. Zumindest zeitweilig verbesserte er auch die Einsatzchancen für Großtanker. Insgesamt wurden 1998: 1514 Abschlüsse für VLCC von 200 000–300 000 t dw registriert; dazu kamen 191 Nennungen von ULCC, unter denen sich wiederholt auch die derzeit größten Tanker befanden.⁶⁹ Inwieweit sich bei den Charterabschlüssen mehr Einzelreisen und ein Beschäftigungsverlust bei der Zeitbefrachtung gegenüberstanden, war nicht zu erkennen. Günstig wirkte sich aber aus, daß die weit überdurchschnittlich langen Reisedistanzen eine zunehmende Tonnenmeilenleistung der Tankerflotte erforderten.⁷⁰ Die längerfristige Verlagerung der Rohölkäufe auf Verladeregionen am Atlantik und seinen Nebenmeeren dürfte 1998 allerdings kaum aufgehalten worden sein, so daß es nicht sicher erscheint, daß sich die Marktposition des Supertankers auch langfristig wieder verbessern kann.

Im ersten Halbjahr 1998 wurde die Steigerung der Rohölverladungen bzw. -einführen in die Verbraucherländer auch nennenswert vom *Rückgang der Preise in den Förderländern* beeinflusst. Zu dieser Zeit rechneten die Käufer offenbar (noch) mit einem Wiederanziehen dieser Preise, während gleichzeitig die Lagerhaltung in den Verbrauchsländern trotz ihres schon

hohen Standes noch weiter aufgebaut wurde. Mit dem anhaltenden Preisdruck entfiel dieser besondere Anreiz, so daß die Verschiffungen zurückgingen. Die hohen Lagerbestände führten offenbar auch dazu, daß wieder mehr Tanker als Rohölläger gechartert wurden, da die zu diesem Zweck geschlossenen Charterverträge einen deutlich größeren Umfang hatten als 1997 (60 vH). Der größere Teil diente allerdings wohl Leichteraufgaben im US-Golf, möglicherweise im Zusammenhang mit der gestiegenen Zahl von VLCC und ULCC, die nach US-Häfen bestimmt waren, dort aber ohne Leichterung nicht löschen können.⁷¹

Im Dezember 1998 stieg für kurze Zeit die Nachfrage vor allem nach Großtankern, als sich im Nahen Osten (Irak) neue Spannungen entwickelten. Dabei wurden solche Schiffe vorübergehend auch für weiter voraus liegende Ladetermine aufgenommen. Bei nur wenig reagierenden Rohölpreisen ging diese Phase jedoch rasch vorüber.

b. Abwärtstendenz auch der Tankfrachtraten

Das Niveau der Frachtraten auf den Märkten der Tankfahrt verlor 1998 im Vergleich zu den Vorjahren an Festigkeit. Darin schlug sich unter anderem nieder, daß die Nachfrage im Verlauf des Jahres angesichts der hohen Lagerbestände und der weiter niedrigen Ölpreise nachließ. Im zweiten Halbjahr zeigten sich deshalb Schwä-

chetendenzen, die nur kurzfristig — vor allem während der akuten Auseinandersetzungen mit dem Irak — unterbrochen wurden. Die Frachtraten reagierten darauf jedoch nur verhalten mit kurzfristigen Ausschlägen.

Der von *Lloyd's Ship Manager* (lfd. Jgg.) veröffentlichte Index der Tankfrachten für Einzelreisen in der Rohölfahrt ging 1998 in allen vier Tankergrößenklassen zurück (Tabelle 19), allerdings mit deutlichen Unterschieden.⁷² Die Verluste gegenüber dem Vorjahr lagen zwischen etwa 8 und 24 vH. Am widerstandsfähigsten zeigten sich die Raten für VLCC, während die Größenklasse 30 000 bis 70 000 t nahezu ein Viertel einbüßte. (Allerdings schließt diese Klasse auch große Produktentanker ein, die 1998 unter zunehmendem Ratendruck standen.) Die Situation verschlechterte sich dabei im Verlauf des Jahres 1998 erheblich. Vor allem bei den VLCC und ULCC fielen die Raten im Vergleich der beiden Halbjahre um fast ein Fünftel, so daß der Vorsprung gegenüber 1997 in einen Rückgang um mehr als 8 vH umschlug.⁷³ Im zweiten Halbjahr 1998 lagen die Raten — mit steigender Schiffsgröße — zunehmend zwischen 12,5 vH („handy size“) und 29 vH (VLCC) unter dem Vorjahrsniveau. Nur für die Tanker von 30 000 bis 70 000 t dw verbesserte sich die Lage gegenüber dem ersten Halbjahr leicht. In einem nahezu dramatischen Tempo fielen die Großtankerraten: Von ihrem im Juli 1998 mit recht festen WS 75 erreichten Jahreshöchststand stürzten sie sehr rasch auf unter

Tabelle 19: Seefrachtratenindex für die Tankfahrt 1997–1998^a

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1998 ^b												
Class I	171,4	175,5	161,9	155,1	152,0	160,9	159,7	152,3	151,3	160,9	182,3	198,9
Class II	154,5	146,5	160,6	156,6	170,8	167,4	168,0	165,4	158,3	146,7	133,3	150,0
Class III	142,1	132,9	145,7	122,1	119,8	136,1	129,2	120,2	107,2	117,0	119,8	116,8
Class IV	104,8	96,7	106,1	91,8	90,2	104,8	99,6	88,9	79,2	82,4	88,2	91,2
Class V	54,6	68,6	72,4	70,3	75,2	74,2	75,3	60,3	47,2	54,0	48,6	53,5
1997 ^b												
Class I	255,8	237,7	223,4	213,7	202,8	181,2	175,7	170,3	163,9	149,6	184,0	175,0
Class II	198,4	201,4	193,9	181,1	203,0	185,5	176,2	179,5	181,6	164,6	180,1	140,7
Class III	164,1	155,9	201,3	182,0	182,6	172,5	159,9	148,1	152,6	166,5	138,9	150,3
Class IV	114,1	109,1	119,7	110,4	110,9	107,2	100,4	110,6	113,9	114,6	110,6	110,4
Class V	59,1	58,4	62,0	52,3	63,4	63,8	70,3	93,4	76,2	89,5	74,3	55,3

^aOriginalwerte (geteilte Monate) um einen Monat rückwärts versetzt (A/B = A). — ^bI: „clean ships“ (bis 60 000 t dw) — II: „handy size, crude“, bis 35 000 t dw. — III: „crude and product tankers“ (30–70 000 t dw) — IV: „medium-size crude tankers“ (70–150 000 t dw) — V: VLCC/ULCC (150 000 t dw und darüber).

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

Tabelle 20: Reisecharterraten für ausgewählte Routen in der Rohöltankfahrt 1998 (Worldscale-Punkte)

	Karibik-US-Ostküste	Westafrika-Karibik/US-Ostküste	NW-Europa-Karibik/US-Ostküste	Arabischer Golf-Japan	Arabischer Golf-Europa	Arabischer Golf-Karibik/US-Ostküste	
	für Schiffgrößen (1 000 t dw)						
	40-70	70-100	100-160	100-160	200-300	200-300	200-300
Januar	164	139	104	100	56	50	46
Februar	152	117	81	72	65	57	57
März	137	143	98	78	75	63	66
April	134	110	80	77	68	64	65
Mai	135	101	81	77	82	73	79
Juni	148	105	88	77	70	62	64
Juli	134	115	87	83	80	72	74
August	134	106	78	76	70	58	64
September	114	98	66	64	51	49	45
Oktober	110	108	73	64	56	53	51
November	108	118	73	66	57	48	50
Dezember	108	119	76	60	58	53	55

Quelle: *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils 11, Tab. 6); eigene Berechnungen.

50 Punkte (September 47). Sie blieben gerade in dieser Zeit weit unter dem entsprechenden Vorjahrsstand und gerieten damit in den auf den anderen Teilmärkten schon länger herrschenden Abwärtstrend, der in der Folge nur kurzfristig nochmals unterbrochen wurde. Wie schon in den Vorjahren zeigte sich aber, daß die Raten für diese Schiffe in beiden Richtungen besonders rasch und stark auf Nachfrageänderungen reagieren. Überdies verschärfte sich wiederholt der Wettbewerb zwischen den Schiffen der mittleren Größenklassen, vor allem zwischen Suezmax- und Aframax-Tankern. Den durchschnittlichen Ratenstand auf ausgewählten Tankerrouten zeigt Tabelle 20.

In der Rohölfahrt gab es auch 1998 wieder deutliche Affinitäten zwischen der regionalen Entwicklung der Frachtraten und den für die verschiedenen Größenklassen beobachteten Trends. Sie entsprechen der Tatsache, daß sich bestimmten Ladegebieten bestimmte Tankergrößen zuordnen lassen. So spiegelte die Ratenentwicklung in den vom Arabischen Golf ausgehenden Relationen zu einem erheblichen Teil die Gesamttendenz der VLCC-Raten wider. In den Ladegebieten Mittelmeer und Westafrika, teilweise auch Nordwesteuropa (längere Strecken), werden die Frachtsätze dagegen eher durch Suezmax-Tanker und durch die nächstkleineren Aframax-Schiffe (d.h. Tanker von et-

wa 80 000–120 000 t) bestimmt. Für einige ausgewählte andere Routen der Rohölfahrt waren folgende Tendenzen zu erkennen: Für Verschiffungen von der Karibischen See nach der US-Ost- und Golfküste mit Tankern von 40 000–100 000 t wurde ein starker Ratenrückgang um mehr als ein Viertel registriert, für Suezmax-Partien in den Transatlantik-Relationen von Nordwesteuropa bzw. Westafrika ebenfalls zur US-Ost- bzw. Golfküste lagen die Sätze im Durchschnitt um fast 18 bzw. 14 vH unter dem Vorjahrsniveau und für Großtankerladungen zwischen 200 000 und 300 000 t vom Arabischen Golf nach Japan, Europa und der Region Karibische See/US-Ost/Golfküste wurde im Durchschnitt um 9,5 vH knapp 2 und gut 3 vH weniger bezahlt als 1997. Bei überall fallendem Trend fiel der Tiefstand durchweg in den Herbst 1998.

Sehr erhebliche Unterschiede zwischen den Höchstwerten der beiden Vergleichsjahre gab es im Verladegebiet Karibische See. Dort wurde der Stand des Vorjahres um nahezu ein Fünftel unterschritten, und die Fluktuationsbreite war bedeutend größer. Dagegen wichen die Ratenkorridore bei den Großtankern weniger voneinander ab; die Untergrenze lag in beiden Jahren — und auch schon früher — im Verkehr nach Westen knapp unter 50 WS-Punkten; nach Japan waren die Sätze mit WS 51 (Vorjahr

WS 56) jeweils etwas höher. Dieser Unterschied zwischen den Verkehrsrichtungen ist zum Teil strukturell bedingt, weil nach Japan vorwiegend die kleineren VLCC eingesetzt werden. In der deutlichen Abschwächung der Raten von nordwesteuropäischen Häfen dürfte der Anteilsverlust dieser Region an den Ölverladungen zum Ausdruck kommen. Zudem waren bei eher steigenden Rohöleinfuhren nach dem Löschen in Häfen der gleichen Region mehr Tanker für eine neue Beladung verfügbar.⁷⁴

Die *Zeitcharterraten* schwächten sich über das Jahr 1998 gesehen ebenfalls ab. Im Vergleich der Jahresdurchschnitte von 1998 und 1997 fiel ihr Niveau für Rohöltanker aller Größenklassen, wenn auch nur zwischen etwa 1 und 7 vH; diese Eckpunkte wurden von den Suezmax- und den Aframax-Schiffen markiert. Für ältere Schiffe lagen die Charterentgelte meistens etwas niedriger als für jüngere. Teilweise setzte sich damit die bereits im Vorjahr beobachtete Tendenz fort, insbesondere bei VLCC kam es aber im Verlauf des Jahres zu einem plötzlichen und bedeutend stärkeren Rückgang. Das entsprach zwar der tendenziellen Abschwächung, die den kurzfristigen Schwankungen der Reisechartersätze für diese Klasse zugrundelag. Mit Blick auf die Zukunft blieb aber offen, wieweit die eingetretenen Ratenrückgänge — auch oder gar vornehmlich — Erwartungen über die weitere Entwicklung reflektierten. Die durchschnittlichen Zeitcharterentgelte⁷⁵ bewegten sich beispielsweise für Rohöltanker von 280 000 t dw zwischen 35 000 und 27 000, für Suezmax-Schiffe zwischen 25 000 und 22 000 und für Aframax-Schiffe zwischen 20 000 und 16 000 \$/Tag.

Wie in der Trockenladungsfahrt führten die tendenziell fallenden Frachtraten, die im Jahresverlauf auch einen Anstieg der Aufliegertonnage zur Folge hatten, vor allem bei den größeren Tankern zu Ertragseinbrüchen. Die zur Deckung der Kapitalkosten der Schiffe verfügbaren Beiträge schwankten deshalb beträchtlich. Zum Beispiel wurde für motorgetriebene VLCC Anfang Juni 1998 fast 30 000 \$/Tag erwirtschaftet, im August sogar 36 000 \$, dagegen Anfang September mit nur 17 000 \$ weni-

ger als die Hälfte; auch seither wurden trotz einer gewissen Erholung die früheren Werte bei weitem verfehlt.⁷⁶ Nahezu kontinuierlich gingen die Deckungsbeiträge für Suezmax-Tanker zurück, die anfangs sogar deutlich höher waren als die für VLCC ermittelten. In der „handy size“-Klasse zeigte sich dagegen über das Jahr gesehen eine anziehende Tendenz mit einem klaren Maximum Anfang Dezember 1998, das jedoch wohl auf einen Saisoneinfluß zurückging (vgl. hierzu Tabelle 21).

Tabelle 21: Beiträge aus Chartererlösen für Tanker zu deren Kapitalkosten 1998 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	VLCC ^a	Suezmax	Handy ^b
Januar	17 511	27 668	3 802
Februar	20 988	27 062	2 382
März	25 016	24209	6 675
April	33 650	27019	7 509
Mai	39 583	21313	9 328
Juni	29 622	16 253	5 346
Juli	.	.	.
August	36 100	17 205	4 095
September	17 249	16 469	6 969
Oktober	21 474	12 838	6 572
November	23 399	20 879	5 702
Dezember	15 055	15 518	10 518

^aMotorschiff. — ^b30 000 t dw.

Quelle: SST (1998a: jeweils Tab. „Sjöfartsmarknaden — Indikatorer“).

Ein spürbarer Rückgang der Frachtraten für Tanker der kleineren und mittleren Größen — seit Mitte 1998 aber auch für die Großtanker — ist nicht zu übersehen, auch wenn man den gleichzeitig niedrigen Stand der Bunkerpreise berücksichtigt. Bei den VLCC und ULCC läßt der nun bereits seit mehreren Jahren immer wieder beobachtete rasche Ratenfall auf ein Niveau unterhalb der WS-50-Schwelle erkennen, daß sich an der hohen Elastizität des Angebots auch bei kurzen Nachfragefluktuationen bisher wenig geändert hat.

Außer der Lage auf den Ölmärkten war die Entwicklung des Tonnageangebots eine Ursache der schwachen Marktverfassung in der Rohölfahrt. Obwohl die Tankerflotte im Jahr 1998 nur um wenig mehr als 2 vH wuchs, zu-

dem ein Teil dieser Zunahme auf die erheblich schneller ausgeweitete Produktentankertonnage entfiel, blieb das Angebot ein wirksamer Bestimmungsfaktor für die Ratentendenz und vor allem für die Ratenunterschiede zwischen den Tankergrößenklassen. Wie schon in den Vorjahren trägt außerdem der verborgene Überhang an einsatzbereiter Tonnage noch immer zu den schnellen und großen Ratenausschlägen bei den Rohöltankern in der Klasse der ULCC und VLCC bei. In einigen Tankerklassen unterhalb der VLCC-Größe wurde die Ratenentwicklung durch die eher geringfügige Ausweitung der Flotte gestützt; teilweise wurde sie aber auch vom überdurchschnittlich starken Zugang von Neubauten gedrückt.⁷⁷ Die „capesize“-Tanker, die in unmittelbarem Wettbewerb zu den kleineren VLCC stehen, waren auch 1998 durch ein ausgeglicheneres Verhältnis zwischen Ladefähigkeit und von den Verladern angebotener Partigröße begünstigt. So kann der weit überdurchschnittliche Zugang von Schiffen eher aufgefangen werden. Dagegen hatte der starke Zuwachs an großen Aframax-Schiffe bis zu etwa 120 000 t dw die ausgeprägt schwache Ratentendenz in dieser Klasse zur Folge.⁷⁸ Die Raten für die kleineren Rohöltanker wurden durch die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten u.a. in Nischenmärkten wie der Südamerikafahrt und der Küstenfahrt (Nordwesteuropa, Mittelmeer usw.) und durch das leichte Schrumpfen des Bestandes gestützt.

4. Keine Erholung in der Produktentankfahrt

a. Flaue Chartersaktivität

Die Chartersaktivität in der Produktentankfahrt blieb hinter der Aktivität auf den Märkten für Rohöltanker spürbar zurück. Nach den vorliegenden Abschlußmeldungen wurde mit 115 Mill. t (einschließlich konsekutiver Reisen) kaum mehr befrachtet als im Vorjahr.⁷⁹ Diese Menge verteilte sich im wesentlichen nach dem üblichen Saisonmuster auf das Jahr; auf das Ende des Winters folgten die abschlußschwächsten Monate. Ein kurzzeitiger Anstieg im Juni

war vermutlich auf den erhöhten Benzinverbrauch während der Urlaubssaison zurückzuführen. Zu den Reisecharters kamen Zeitbefrachtungen von Produktentankern mit zusammen 3,5 Mill. t dw, die sich während des Jahres ähnlich veränderten. In diesem Marktbereich gab es gegenüber dem Vorjahr einen scharfen Einbruch um 30 vH.

Von den einzelnen Verladegebieten wurde teils mehr, teils weniger Tonnage befrachtet. Eine herausragende Zunahme war bei den Reisecharters von nordwesteuropäischen Ladehäfen zu beobachten (13 vH). Dagegen mußten Plätze an der Karibischen See Einbußen um 17 vH hinnehmen, und auch die Regionen Mittelmeer und Singapur verloren leicht. Die nicht weiter aufgegliederten Regionen — mit inzwischen einem Viertel aller Reisecharters — konnten wiederum zulegen. Die seit längerer Zeit beobachtete Tendenz zu einer verstärkten räumlichen Streuung der Ölverarbeitung und -verteilung hält somit offenbar weiter an.⁸⁰

b. Fracht- und Chartersraten erneut schwächer

Bedeutend stärker als die Charterabschlüsse gingen 1998 die Frachtraten in der Produktentankfahrt zurück. Im Durchschnitt des Jahres lagen sie für Tanker bis zu 60 000 t um 21 vH unter dem Vorjahrsstand, waren aber im ersten Halbjahr im Vergleich noch deutlich schwächer (-31 vH). Der Ratendurchschnitt lag bei insgesamt WS 159 (Vorjahr: 201). Die Saisonbewegung war auch hier klar zu erkennen. Eine weitergehende Auffächerung nach den wichtigsten Schiffsgrößen läßt die Analyse einzelner Routen der Produktentankfahrt zu (Tabelle 22). Dabei sind teils ausgeprägte routenspezifische Einflüsse erkennbar, die etwa von der unterschiedlichen Reise- und damit Beschäftigungsdauer des Schiffes im Rahmen einer Reisecharter ausgehen können. In einer „normalen“ Marktlage erhält ein Tanker für eine Kurzreise eine relativ mehr oder minder höhere Rate als für eine längerlaufende Charter, die ähnlich wie eine Zeitcharter für den Reeder den Vorteil hat, daß das Schiff länger „verdient“ und weniger rasch eine neue Beschäftigung gefunden wer-

Tabelle 22: Reisecharterraten für ausgewählte Routen der Produktentankfahrt 1997 und 1998

Relation ^a	Ladungsmenge (1 000 t)	Frachtraten		
		Jahresdurchschnitt		Veränderung 1997/98 (vH)
		1997	1998	
Karibische See–US-Atlantikküste	25–35	WS 230	WS 186	-19,1
Mittelmeer–Nordwesteuropa	25–35	WS 193	WS 156	-19,2
Intra-Mittelmeer	17–25	WS 231	WS 188	-18,6
Arabischer Golf–Ferner Osten	25–35	WS 208	WS 187	-10,1
Arabischer Golf–Ferner Osten	35–50	WS 169	WS 165	-2,4
Arabischer Golf–Ferner Osten	50–80	WS 155	WS 146	-5,8

^aRouten Nr. 56, 54, 52, 61, 62 und 63 der Quelle.

Quelle: Berechnet aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 9).

den muß. Solche Faktoren sind im Rahmen der Worldscale-Ratenbildung nicht berücksichtigt, soweit sie nicht auf Kostenunterschieden beruhen wie z.B. Kosten, die sich aufgrund unterschiedlicher Liegezeiten in Lade- und/oder Löschhäfen ergeben.⁸¹

Im Vergleich der Jahre 1998 und 1997 zeigte sich eine beträchtliche Spreizung der — durchweg ebenfalls negativen — Ratenentwicklung. Sie lag auf der einen Seite der Routenauswahl danach zwischen rund -19 vH für Partien von 25 000 bis 35 000 t vom Mittelmeer nach Nordwesteuropa sowie einer ähnlichen Größenordnung für gleichgroße Partien in der Relation Karibische See–US-Atlantikküste bzw. für 17 000–25 000 t im Intra-Mittelmeerverkehr. Die andere Seite markierten Verschiffungen vom Arabischen Golf zum Fernen Osten; dort fielen die Raten für 35 000–50 000 t nur um 2–3 vH. Bei den Schiffen von 50 000–90 000 t lag der Rückgang bei etwa 6 vH. Die kleineren Produktentanker büßten hingegen etwa ein Zehntel ihrer Vorjahrsentgelte ein. Die durchschnittliche Frachtrate lag je nach Schiffsgröße zwischen 245 Worldscale-Punkten für die bereits angegebene Route Karibik–US-Atlantikküste, 215 Punkten für den innerhalb des Mittelmeeres eingesetzten kleinsten Produktentanker und 176 Punkten für die größte Klasse im AG-Fernost-Verkehr.

Wesentlich stärker gingen wiederum die *Zeitcharterraten* für Produktentanker zurück. Schiffe der „handy sizes“ von 30 000 bis 45 000 t dw mußten — ebenfalls für eine Laufdauer von etwa 12 Monaten — um etwa 8 bis 10 vH

niedrigere Entgelte hinnehmen. Solche Produktentanker erzielten im Verlauf des Jahres Tagessätze zwischen 10 250 und 12 000 \$.

c. Unter dem Druck der Neubauten

Die im Vergleich zu den Rohöltankern ungünstigere Lage der Produktschiffe kann angesichts der eher geringen Abschwächung der Chartertätigkeit und des Ladungsaufkommens nur zum kleineren Teil auf Veränderungen der Nachfrage zurückgeführt werden. Zwar nahmen auch in diesem Sektor die Zeitcharterabschlüsse ab, und die OECD-Länder importierten — jeweils im ersten Halbjahr, einschließlich ihres „Binnenhandels“ — 1998 mit 175 Mill. t etwa 4 vH weniger als 1997. Als ausschlaggebend für die Tankmarktschwäche muß aber doch eher die kräftige Ausweitung der verfügbaren Tonnage angesehen werden. Schon seit einigen Jahren hat der Zugang von Produktentankerneubauten zugenommen. Im Jahr 1998 sollten etwa 2,9 Mill. t dw von den Werften fertiggestellt werden, von denen etwa 55 vH auf die Größenklasse 40 000–50 000 t dw entfielen. Der Auftragsbestand sank im Verlauf des Jahres jedoch um rund 14 vH. Zu den eigentlichen Produktentankern kommen noch die überwiegend ebenfalls für den Transport von Ölprodukten geeigneten Chemikalientanker, deren Flotte Neubauten mit 0,9 Mill. t dw erhalten sollte (Auftragsbestand Ende 1997: 1,8 Mill. t dw).⁸² Daß die Tankreeder sich trotz des Ratendrucks weiter für Investitionen in Neubauten entschieden,

dürfte im Zusammenhang mit dem Übergang zu größeren Schiffen zu sehen sein.⁸³

5. Der Transport von Flüssiggas

a. Liquid Natural Gas (LNG)

Der Seetransport von verflüssigtem Naturgas — Methan, das aus natürlichen Vorkommen gewonnen und vor der Verschiffung durch einen Verflüssigungsprozeß auf etwa 1/600 verdichtet wird — vollzieht sich bislang weitgehend außerhalb eines mit den anderen Tankmärkten vergleichbaren Frachtenmarktes. Den Ausschlag dafür gibt die sehr aufwendige Transporttechnik, vor allem der außerordentlich hohe Kapitalaufwand für diese Transportketten. Sie tendieren auf der einen Seite zu sehr großen Schiffen und erfordern zum anderen eine gleichmäßige Auslastung auch der landseitigen Einrichtungen einschließlich der Verflüssigungs- und Wiederverdampfungsanlagen. Dafür ist ein möglichst kontinuierlicher, gleichmäßig fließender Strom vom Verlade- zum Importgebiet, notwendig, der dem Pipelinetransport möglichst nahekommt.

Aus diesem Grund ordnet sich der Seetransport in eine langfristig aufgebaute Produktions-, Transport- und Distributionskette ein, in der die eingesetzten Tanker teils Eigentum der Gasfördergesellschaften sind, teils auf sehr langfristiger Grundlage gechartert werden. Ein Angebot bzw. eine Nachfrage außerhalb dieser Kette spielt bisher keine nennenswerte Rolle. Dementsprechend ist ein Spot-Markt faktisch nicht vorhanden.

Zum Jahresende 1998 bestand die vorhandene Flotte der LNG-Tanker aus 104 Schiffen mit 11,588 Mill. cbm Ladefähigkeit (Jacobs & Partners Dezember 1998: 44), darunter 74 mit jeweils mehr als 125 000 cbm. Die Zunahme gegenüber Ende 1997 lag bei gut 4 vH. Im Verlauf des Jahres wurden fünf neue LNG-Tanker mit zusammen 489 000 cbm Ladefähigkeit abgeliefert. Am Jahresende befanden sich weitere 19 Schiffe in Auftrag, von denen 18 im Durchschnitt jeweils rund 136 000 cbm laden sollen

(Lloyd's Register of Shipping lfd. Jgg., Dezember 1998: 11).

Im Jahre 1998 wurden insgesamt etwa 115 Mrd. cbm dieses Ladungsgutes von LNG-Tankern über See befördert. Die Tendenz war steigend; sie dürfte ihre Richtung auch in den kommenden Jahren beibehalten.⁸⁴ Nach einer Phase starker Expansion, u.a. infolge der Aufnahme der LNG-Gewinnung in den Küstengewässern Nordwestaustraliens, hat sich in den letzten Jahren hinsichtlich neuer Förderregionen und Transportströme wenig Neues ergeben. Die erste Stelle unter den Exportländern nimmt zur Zeit Indonesien ein.⁸⁵ Inzwischen zeichnen sich aber zusätzliche Lieferwege ab, deren Ziele die VR China sowie Indien sein werden. Dabei sollen auch seit längerer Zeit geplante, bislang jedoch nicht ausgeführte Projekte im Mittleren Osten verwirklicht werden. Ferner wird damit gerechnet, daß die Vereinigten Staaten und Europa wieder als LNG-Importeure auftreten werden; dabei ist allerdings fraglich, ob dies auch mit der Aufnahme von Seetransporten verbunden sein würde.

Die relativ starre Struktur der Transportkette — Folge der langfristigen Bindung der Schiffe — könnte sich künftig lockern. Angesichts der Veränderungen in Asien, die zu erheblichen Einbußen auf einigen wichtigen Routen führen, aber auch potentielle neue Importwege mit geringerem Aufkommen erschließen, wird jedoch eine größere Elastizität für erforderlich angesehen. Diese könnte der Aufbau eines Spot-Marktes für LNG-Schiffe schaffen. Der gegenwärtige Angebotsüberhang bei LNG könnte auch in anderen Regionen — z.B. Europa — das Interesse an Ad-hoc-Einfuhren steigern, das ebenfalls einen Spot-Tankermarkt voraussetzt. Zudem werden im Atlantikbereich gegenwärtig einige neue Gasfelder erschlossen, die auf längere Sicht als Lieferanten in Betracht kommen (für Einzelheiten Corkhill 1999).

b. Liquid Petroleum Gas (LPG)

Aus dem Blickwinkel der Marktbeobachtung und -entwicklung steht (dementsprechend) nach wie vor der Markt für den Transport von Petro-

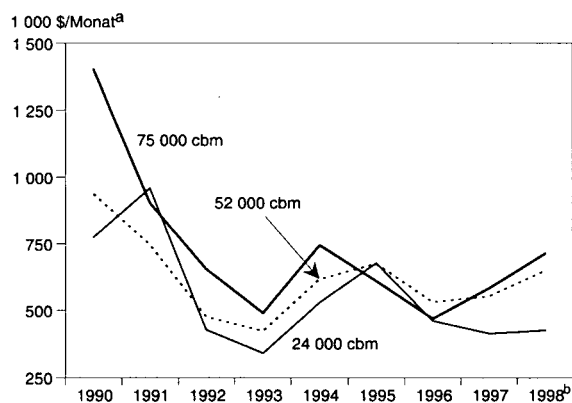
leumgasen bzw. petrochemischen Gasen im Vordergrund. Dort sind die angebotenen Kapazitäten 1998 nur noch um 280 000 cbm gewachsen (2,3 vH). Im Zeitraum 1990–1997 waren es im Durchschnitt rund 565 000 cbm/Jahr gewesen, im Jahrfünft 1993–1997 trotz einer deutlichen Verlangsamung immerhin 366 000 cbm/Jahr. Die Flotte umfaßte Ende 1998: 848 Schiffe mit rund 12,6 Mill. cbm Ladefähigkeit, von denen 496 weniger als 5 000 cbm laden konnten. Weitere 50 Schiffe mit 1 488 Mill. cbm befanden sich bei den Werften im Auftrag; davon wären 13 vertragsgemäß noch 1998 abzuliefern gewesen.⁸⁶ Bei den meisten LPG-Tankern handelt es sich um Mehrzweckschiffe, die zur Beförderung der verschiedensten Ladungsarten, einschließlich flüssiger Chemikalien, geeignet sind.

Das verlangsamte Kapazitätswachstum bot einen günstigen Ausgangspunkt für eine feste Marktentwicklung. Tatsächlich wirkte sich allerdings zunächst eine noch anhaltende Nachfrageflaute dämpfend aus. Der Markt tendierte daher während eines großen Teils des Jahres 1998 schwach. Er konnte sich erst in den Herbstmonaten unter dem Einfluß neuer Aktivitäten in Asien nicht unbeträchtlich festigen. Der Anstieg der Frachtraten breitete sich offenbar auf andere Ladegebiete wie den atlantischen Bereich aus. Diese Verbesserung betraf vornehmlich die Petrochemie und damit vorzugsweise kleinere Gastanker; demgegenüber stagnierte der Markt für Petroleumgas, das zur Energiegewinnung verwendet und in den inzwischen bis an 100 000 cbm Ladefähigkeit gewachsenen großen LPG-Tankern befördert wird. Die seit den Vorjahren stark gefallen Raten für diese Schiffe änderten sich wenig. Obwohl es auf der Nachfrageseite erhebliche Verschiebungen gab, konnte sich eine gesteigerte Lagerhaltung stabilisierend auswirken. Von den asiatischen Märkten für LPG gingen kontraktive Effekte aus; Japan — auch hier weltweit der größte Einzelimportmarkt — dominiert zwar nach wie vor, doch sanken seine Einfuhren um etwa 3 vH. Dieser Verlust an Ladung wurde allerdings zumindest teilweise durch steigende LPG-Importe der VR China⁸⁷ sowie der Vereinigten Staaten ausgeglichen.

Später belasteten die erhöhten Lagervorräte den Markt zunehmend, so daß die Chartertätigkeit sich eher wieder abschwächte.

Die Frachtraten für LPG-Transporte entsprachen im Durchschnitt der Monate Januar bis November 1998 einem Zeitcharteräquivalent (12-Monatscharters) von monatlich ca. 425 000 \$ für Schiffe von etwa 24 000 cbm bzw. 650 000 \$ für die Größenklasse um 52 000 cbm (*Lloyd's Shipping Economist* a). Gab es bei diesen Klassen Ratensteigerungen um 3 bzw. 17 vH, so fielen die 75 000-cbm-Schiffe mit einer Steigerung um 22,5 vH auf eine monatliche Chartereinnahme von 717 500 \$ deutlich aus dem Rahmen. Bei allen Größen stiegen die Entgelte im Verlauf des Jahres an (Schaubild 8).

Schaubild 8: Charrerraten für LPG-Tanker 1990–1998



^aZeitcharteräquivalent, Laufdauer 12 Monate, Jahresdurchschnitte.
— ^bJanuar–November.

Quelle: Zusammengestellt aus *Lloyd's Shipping Economist* (a).

Die kleineren, vorwiegend für den Transport petrochemischer Erzeugnisse eingesetzten Schiffe zeigen bedeutend vielfältigere Einsatzmuster als die Großschiffe, die das eigentliche LPG als Petroleumbegleitgas auf relativ festliegenden Routen befördern. Zu den wichtigen Funktionen dieser kleineren LPG-Tanker gehört der Ausgleich von produktionsbedingten Überschüssen und Defiziten zwischen Ölraffinerien bzw. chemischen Werken, bei denen teilweise auch lange Distanzen zurückgelegt werden müssen. Ethylen, Propylen und VCM (Vinylchlorid Monomer) sind wichtige Ladungsarten.

Diese Bedingungen stellen erheblich höhere Anforderungen an einen flexiblen Schiffseinsatz. Daher haben Einzelreisen eine größere Bedeutung auf diesen Chartermärkten. Die im Jahre 1998 dort herrschenden Ratentendenzen können dementsprechend anhand von Reisecharterabschlüssen für Kombinationen von Ladungsarten und Routen illustriert werden (Tabelle 23). Der Vergleich für die Jahre 1996–1998 läßt in den meisten Relationen erkennen, daß die seit 1996 stark sinkende Tendenz zum Ende kam und in eine Festigung umschlug. Die in Dollar je Ladungstonne ausgedrückten Chartersraten verdeutlichen ebenfalls die überdurchschnittlich hohen Bau- und Betriebskosten solcher Schiffe. Bei den rechnerischen Zeitcharteräquivalenten der angegebenen Reisecharterentgelte trat die im Verlauf von 1998 eingetretene Erholung teilweise noch deutlicher hervor (*The Drewry Monthly* lfd. Jgg., 1998: jeweils 19, Tab. 16).

Tabelle 23: Reisecharterraten für kleine LPG-Tanker für ausgewählte Ladungsarten und Routen 1994–1998

	Ladung und Reiseroute				
	A ^a	B ^b	C ^c	D ^d	E ^e
	Frachtrate (\$/t) ^f				
1994	25,5	93,0	75,0	103,0	101,0
1995	49,3	125,0	64,0	164,0	142,0
1996	25,4	98,3	65,0	82,5	95,0
1997	21,0	92,5	53,8	72,5	80,0
1998	24,1	94,9	62,3	76,4	86,8

^aInnerhalb Nordwesteuropas 1 000–5 000 t LPG. —
^bKaribik–Mittelmeer/Nordwesteuropa 2 000–6 000 t Ethylen. —
^cMittelmeer–Nordwesteuropa 1 000–5 000 t Propylen. —
^dNordwesteuropa–US-Golf 1 000–5 000 t Butadien. —
^eUS-Golf–Ferner Osten/Südostasien 2 000–8 000 t VCM (Vinylchlorid Monomer). —
^fJahresdurchschnitte.

Quelle: Zusammengestellt aus *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.: jeweils Tab. 16).

VII. Die Linienschifffahrt im anhaltenden Wandel

1. Verlangsamte Expansion, differenziertes Ratenbild

In der Linienschifffahrt nahm das Verkehrsaufkommen 1998 ebenso wie die eingesetzten Transportkapazitäten weiter zu; der Ladungsanfall zeigte jedoch in verschiedenen Regionen Schwächetendenzen. Der Druck des wachsenden Schiffsraumangebots hielt daher an. Der vielfältige Strukturwandel, der den Liniensektor schon seit längerer Zeit prägt, setzte sich ebenfalls fort. Da die Struktureffekte auf die „Ladungsbilanzen“ der einzelnen Fahrtgebiete durch die Veränderungen in Ostasien verstärkt und ausgeweitet wurden, war die Frachtratenbildung 1998 durch erhebliche Anpassungserfordernisse gekennzeichnet. Der Wandel weist regionale, technische, organisatorische und politische Merkmale auf; „Deregulierung“ und „Konzentration“ sind auffallende Erscheinungen in diesem umfassenden Prozeß. Die Kooperation von Reedereien drückt sich inzwischen

weniger im System der Linienkonferenzen als in der Bildung von Allianzen bis hin zu echten Fusionen aus. Eine wichtige Rolle spielen der Einsatz noch größerer Schiffe und das Vordringen in Teilmärkte wie die Kühlschifffahrt.

Über das *Ladungsaufkommen* der Linienschifffahrt liegen wie üblich statistische Angaben, die einen umfassenden Vergleich mit dem/ den Vorjahr(en) erlauben, nicht vor. Im Zeitraum Januar–September 1998 dürfte es um rund 2 vH höher gewesen sein als 1997 (nach Schätzungen der Hapag-Lloyd AG (Fromme 1999)). Die Zahl der beförderten Container bewegt sich derzeit vermutlich um 50 Mill. TEU/Jahr.⁸⁸ Eine Gesamtschätzung für Container- und Breakbulk-Linienverkehr dürfte mit 700–800 Mill. t einigermaßen zutreffen. In den Seehäfen wurden 1998 etwa 155 Mill. Container (TEU) umgeschlagen.⁸⁹ Die in der Vielzahl regelmäßiger Dienste eingesetzten Containerschiffe, die Eigentum von Linienreedereien oder auf längere Zeit gechartert sind, machen gegenwärtig mehr als 97 vH der Gesamtfladefähigkeit aller

Vollcontainerschiffe aus. Sie nahmen noch etwas schneller zu als die Flotte im ganzen (in den zwölf Monaten bis zum 1. Oktober 1998 um 17,5 vH). Dabei hat sich der linieneigene Anteil in den neunziger Jahren spürbar verringert. Er lag im Oktober 1998 mit 2,447 Mill. TEU bei knapp zwei Dritteln der Flotte (1995: 71 vH). Ende 1997 wurde etwa die Hälfte der Ladefähigkeit der containerbefördernden Tonnage aller Typen von den zwanzig größten Containerlinienreedereien eingesetzt.⁹⁰

Die *Ratenentwicklung* in der Linienfahrt wurde 1998 im ganzen wie in den Vorjahren vom Wachstum der Kapazitäten und dem dadurch hervorgerufenen Wettbewerb bestimmt. Zusätzlich machten sich die beginnende Abschwächung des Außenhandels und in einigen Fahrtgebieten die Verschiebungen der „Ladungsbilanzen“ bemerkbar. In den drei wichtigsten dieser Gebiete war die Ratentendenz überwiegend abwärts gerichtet (Tabelle 24). Ausnahmen waren einige vom Fernen Osten ausgehende Dienste: dort wurden die Raten wiederholt kräftig angehoben.⁹¹ In anderen Fahrtgebieten stießen Versuche der Reedereien, Tarife im Zeichen einer „rate restoration policy“ anzuheben, nach wie vor auf den Widerstand der Verloader. Dort kam es weiterhin eher nur zu partiellen Erhöhungen für einzelne Ladungssegmente. Dazu dürfte der Abschluß von Verschiffungskontrakten mit einzelnen Großverladern beitragen, in dem auch diese Marktmacht ausspielen können. Obwohl der Ratentrend vielfach schon seit mehreren Jahren

Tabelle 24: Veränderung der Linienfrachtraten in ausgewählten Fahrtgebieten 1997/1998 (vH)

	Quartal ^a				
	III/97	IV/97	I/98	II/98	III/98
Europa-Asien	+3	-7	+5	-19	-18
Asien-Europa	+3	-10	+6	+3	+14
Europa-USA	+5	-4	-1	-7	-6
USA-Europa	+11	-9	+1	-8	-13
USA-Asien	+12	-15	-12	-29	-30
Asien-USA	-3	-12	-9	+7	+14

^aVeränderung (gerundet) gegenüber dem entsprechenden Vorjahrsquartal.

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

abwärts gerichtet ist, muß die Ertragslage der Reedereien nicht in gleichem Maß betroffen sein, da die Betriebskosten der zahlreichen Schiffsneubauten je Slot fallende Tendenz haben und 1998 auch die niedrigen Bunkerpreise einen nicht unerheblichen Einfluß hatten.⁹² Andererseits kann aus den Ratenerhöhungen im Asienverkehr nur bedingt auf die Ertragslage geschlossen werden, da diese weitgehend von der Auslastung der Schiffe abhängt und auf die Ergebnisse der Rundreisen bezogen werden muß.

2. Wichtige Fahrtgebiete im Überblick

Vor diesem allgemeinen Hintergrund entwickelten sich die wichtigsten Fahrtgebiete der Linienfahrt wie folgt (Tabelle 25):⁹³

Tabelle 25: Containerlinienverkehr wichtiger Regionen 1997 und 1998

	1997	1997			1998 ^a		
	Anzahl	Gesamt	Export	Import	Gesamt	Export	Import
	Mill. TEU	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in vH					
USA	13,4	9,4	4,7	13,5	5,0	< 4,0	10,0
Europa	16,2	8,3	10,0	6,4	.	< 6,0	> 6,0
Japan	7,3	2,4	6,1	-0,5	1,0	2,0	-2,0
Asian NICs ^b	11,7	6,7	5,1	7,8	.	^c	.
Südostasien	.	4,7	4,1	5,4	.	^d	.

^aSchätzung. — ^bHongkong, Taiwan, Südkorea. — ^c„Marginal decline from 1997“. — ^d„Steady expansion but significant import slowdown“.

Quelle: DRI/McGraw-Hill, zusammengestellt aus UNCTAD (1998: 10).

Im *Nordatlantikverkehr* expandierte das Ladungsaufkommen weiter (1. Hj.: 13 vH, beide Richtungen). Gleichzeitig traten mehrere neue Anbieter auf, darunter asiatische Reedereien einschließlich der COSCO aus der VR China; einen neuen Schnelldienst nach Kanada nahmen die Norasia Lines mit 25-kn-Schiffen auf.⁹⁴ Bei entsprechend kräftig wachsendem Kapazitätsangebot hatten die durchschnittlichen Frachtraten gegenüber dem Vorjahr wieder fallende Tendenz. Das Jahr stand nicht zuletzt im Zeichen der Auseinandersetzungen zwischen der EU-Kommission und dem „Trans-Atlantic Conference Agreement“ (TACA), in deren Verlauf die Mitglieder der Konferenz mit sehr hohen Bußgeldern belegt wurden, die allerdings noch nicht rechtskräftig sind. Inzwischen wird eine neue Organisation vorbereitet, die vermutlich auch diejenigen Reedereien gewinnen soll, die bisher nicht Mitglied der TACA waren. Einen detaillierten Überblick über dieses Fahrtgebiet bietet Davison (1998).

Hohe Dynamik kennzeichnete die Fahrtgebiete, an denen die Länder Ost- und Südasiens beteiligt sind; im *Verkehr zwischen Europa und dieser Region* setzten sich die bereits gegen Ende 1997 erkennbaren Veränderungen mit erheblicher Wucht fort. Das von Asien ausgehende Ladungsaufkommen stieg weiter an, in der Gegenrichtung schwächte es sich deutlich ab. Dort ist die Auslastung der Schiffe auf 70–80 vH zurückgegangen; im westgehenden Verkehr beklagen die Verloader dagegen einen drückenden Mangel an Leercontainern für ihre rasch gewachsene Exportladung. Die Frachtraten differieren mittlerweile stark. Ausgehend von Europa lagen sie zeitweilig um fast ein Fünftel unter dem Vorjahrsstand. Teilweise werden um nur 300 \$/TEU bezahlt,⁹⁵ während es nach Europa ein Mehrfaches sein kann. Dort ist ausreichender Spielraum für Exporteure und Verloader vorhanden, höhere Raten als vor dem Ausbruch der Währungskrise zu akzeptieren. Das Rateniveau erhöhte sich zunächst nur relativ zögernd, war aber im 3. Vierteljahr 1998 um 14 vH höher als im Vorjahr.

Ein ähnliches, allerdings seitenverkehrtes Bild bietet die *Transpazifikfahrt zwischen Asien und Nordamerika*; das Containeraufkommen

(TEU) ist in Asien stark gestiegen (im 1. Vj. 1998 um etwa 22 vH). Die Frachtraten überschritten das Vorjahrsniveau im 3. Vierteljahr ebenfalls um 14 vH. Für 1999 wurden weitere kräftige Ratenerhöhungen angekündigt. In der Westrichtung schrumpften dagegen die ohnehin geringeren Verschiffungen von den Vereinigten Staaten um fast 16 vH; das Verhältnis der beiden Richtungen (O–W:W–O) betrug im Sommer 1998 etwa 30:70 (normal ist etwa 45:55) (Porter 1998b). Die in dieser Richtung seit einem Jahr fortlaufend rückläufigen Raten waren im Herbst um etwa 30 vH niedriger als 1997. Dabei ist anzumerken, daß bereits unter normalen Bedingungen ein Teil der Ladung für Ostasien durch Niedrigraten akquiriert wurde (z.B. Altpapier, gepreßtes Heu für Futterzwecke). Die ungleichmäßige Entwicklung führte wie im Verkehr zwischen Europa und Asien zu Engpässen bei der Gestellung von Leercontainern und zu den gleichen Wirkungen auf die Reedereierträge, deren Bekämpfung die Ratenerhöhungen dienten. Zwar besteht im transpazifischen Linienverkehr bei einer erheblichen Zahl von Anbietern durchaus Wettbewerb. Die amerikanische Federal Maritime Commission entfaltet aber erneut Aktivitäten, die sich auf die Ratenerhöhungen und das Verhalten der Konferenzen richteten, jedoch auch im Zusammenhang mit der Reform des Ocean Shipping Act of 1984 und der Stellung der FMC zu sehen waren.⁹⁶

Der Verkehr mit der *Ostküste Südamerikas* stand weiterhin unter dem Druck des Wettbewerbs zwischen der rasch gewachsenen Zahl von Anbietern. Das schon in den Vorjahren stark gesunkene Rateniveau war dementsprechend weiterhin niedrig, so daß 1998 als ein für die Reedereien sehr schlechtes Jahr bezeichnet wurde. Auf das Ladungsaufkommen wirkte sich die Verschlechterung des wirtschaftlichen Klimas auf dem Kontinent aus, die teilweise aus der Asien-Krise herrührt und die schon in den Vorjahren entstandenen erheblichen Überkapazitäten weiter vergrößert. So schwächten sich an der Ostküste vor allem die Einfuhren Brasiliens ab. Als Folge dieser wenig günstigen Lage kam es zu Kooperationen zwischen den Reedereien, teils in Form von Übernahmen. Abfahr-

tenzahl und Kapazitäten sollen auch im Verkehr NAOK/SOAK eingeschränkt werden.⁹⁷ Im Hinterlandverkehr der Häfen am La Plata und am Rio Paraná entwickelt sich die Binnenschifffahrt als Containerzubringer weiter.

Die Länder an der *südamerikanischen Westküste* haben in der jüngeren Vergangenheit vor allem ihre wirtschaftlichen Beziehungen zu Ostasien rasch verstärkt. Ihre Ausfuhren sind daher 1998 ebenfalls durch die dort entstandenen Probleme beeinträchtigt worden. Das Ladungsaufkommen in den zahlreichen Linienverkehren, die diesen Außenhandel tragen, ging erheblich zurück. Der Verlust an Exporterlösen wirkt sich jedoch auch auf die anderen Verkehre mit diesem Teil des Kontinents aus, die ebenfalls an Schwung verloren haben. Betroffen war in diesen Relationen zunächst jeweils der aufkommenstärkere südgehende Verkehr; dagegen nahmen die Exporte nach Nordamerika und Europa noch zu. Im Verkehr zwischen den Westküsten Nord- und Südamerikas wurden die Liniendienste ebenfalls umorganisiert. Dort schlossen sich drei Anbieter zu einem Gemeinschaftsdienst zusammen, lediglich die chilenische CSAV blieb zunächst allein (C.I. 1998e). In allen Teilverkehren mit Südamerika hat sich der Druck auf die Frachtraten infolge des anhaltenden Vordringens von „global players“ in die Nord-Süd-Verkehre erheblich verschärft. Im Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten (Ostküste) und der SAWK kam es schon am Beginn des Jahres zu erheblichen Ratensenkungen.

Die Reedereien sind daher bestrebt, auch in der Westküstenfahrt größere Schiffe einzusetzen, um die Kosten zu senken. Das hat angesichts der Geographie des Verkehrsgebietes und des begrenzten Ladungsaufkommens von jährlich etwa 100 000 TEU nach und 65 000 TEU von Südamerika (Crichton 1998a) die Diskussion um eine vollständige Reorganisation der Dienste belebt. Der Verkehr an der langgestreckten Westküste wird vor allem dadurch erschwert, daß nur wenig Ladung für „wayport“-Verkehre etwa zwischen Ecuador oder Peru und Chile verfügbar ist, die Auslastung dementsprechend südgehend ab- und von Chile nordgehend schrittweise zunimmt, die Kapazität der

Schiffe somit im ganzen relativ schlecht genutzt ist.⁹⁸ Deshalb wird ein Übergang auf Feederdienste im Küstenverkehr diskutiert, mit einem „hub“ z.B. in Panama. Er könnte überdies zu einer Integration etwa der Europa-SAWK-Verkehre mit anderen Hauptlinien der Ost-West-Richtung, weniger vermutlich zu einer Verbindung der Zentralamerika/Karibik- und der SAWK-Dienste führen.⁹⁹

Der *Verkehr mit afrikanischen Ländern*, der sich auf die drei Regionen West-, Süd- und Ostafrika aufteilt, steht vergleichsweise noch immer im Hintergrund der Linienschifffahrt. Die geringe Größe vieler Länder, der nach wie vor relativ niedrige Entwicklungsstand sowie unsichere politische Verhältnisse hielten das Ladungsaufkommen auch im Jahr 1998 gering. Im einzelnen war für die wichtigen Küstenabschnitte folgendes zu erkennen:

- Im *Südafrikaverkehr* liegt der Containerumschlag in den Häfen derzeit bei ca. 1,6 Mill. TEU/Jahr. Die asiatische Krise hatte trotz eines Rückgangs der Ausfuhren nach Asien einen eher gemäßigten Einfluß. Die wichtige Fruchtsaison im Frühjahr 1998 wurde als gut bezeichnet; nach dem Ende der Alleinverträge mit den „marketing boards“ für Früchte können sich die Konferenzreedereien, die Schiffe mit einem hohen Anteil an Kühlcontainern einsetzen, bis zum Jahre 2001 noch auf einen Kontrakt stützen;¹⁰⁰ doch wird bereits ein beträchtlicher Teil der Fruchtladung von der Kühlschiffgruppe „Unicool“ abgefahren. Die Frachtraten sind auch in der Südafrikafahrt allgemein stark zurückgegangen. Der Zustrom neuer Anbieter hat seit einiger Zeit einen zunehmenden Angebotsdruck hervorgerufen. Die Angebotsstruktur hat sich erheblich verändert, der Wettbewerb wesentlich verstärkt. Zusätzlich wurden 1998 aufgrund der ungünstigen Lage auf ihren üblichen Märkten zahlreiche Kühlschiffe für Exportladung aus Südafrika angeboten.¹⁰¹
- Die Region *Westafrika* gehört zu den weniger dynamischen Linienfahrtgebieten.¹⁰² Das von dort ausgehende Ladungsaufkommen setzt sich nach wie vor überwiegend aus tropischen Agrarprodukten zusammen, unter de-

nen Kakao, Palmöl und Früchte (Bananen, Ananas) besonderes Gewicht haben. Wichtige Exporte wie Rohstoffe, Holz und Mineralöl eignen sich entweder überhaupt nicht für die Linienfahrt oder nicht für Containerverladung und kommen daher nur in eng begrenztem Umfang für diese Dienste in Betracht. Die Importe der Länder dieser Region bestehen in erster Linie aus Industrieerzeugnissen, so daß man im ganzen noch von einem klassischen Austauschmuster sprechen kann.¹⁰³ Im Jahr 1998 kam es zu Veränderungen auf der Seite des Linienangebots. In dem zeitweilig strikt staatlich regulierten Fahrtgebiet sind die nach 1950 gegründeten nationalen (ebenfalls staatlichen) Linienreedereien, deren Schutz die am UN-Linienkodex ausgerichtete Gesetzgebung diente, fast vollständig aufgelöst worden, da sie nicht wettbewerbsfähig waren. Im Verlauf des Jahres 1998 nahmen die Deutschen Afrika-Linien nach mehrjähriger Unterbrechung infolge des Verkaufs der Woermann-Linie ihren Dienst nach Westafrika mit Vollcontainerschiffen von etwa 900 TEU Ladefähigkeit wieder auf.¹⁰⁴

- Die *Ostafrikafahrt* verzeichnet nach wie vor das geringste Ladungsaufkommen der drei afrikanischen Küstengebiete (Hafenumschlag in Kenia nur etwa 220 000 TEU/Jahr); sie wird daher teilweise in Verbindung mit anderen Regionen durchgeführt, etwa den Inseln im südlichen Indischen Ozean sowie Häfen am Roten Meer, im Mittleren Osten und an der Indischen Westküste. Eine verstärkte „hub“-Bildung an der Südküste der Arabischen Halbinsel (Hafen Salalah) wird derzeit erörtert.¹⁰⁵ Ostafrika könnte von dort durch die Ostasien-Linien oder durch Dienste zum Arabischen Golf/Pakistan/Bombay (Mumbai) bedient werden (Crichton 1999b: 41), zumal das Fahrtgebiet seit langem an Hafenverstopfung, administrativ bedingten Abfertigungsschwierigkeiten und ähnlichen Problemen leidet. Davon ist besonders der Hafen Mombasa (Kenia) betroffen.

Im *Australienverkehr* hat sich eine ähnliche Situation wie in Asien ergeben. Infolge der Ab-

wertung des Australdollars expandiert das Exportvolumen. Die Frachtraten sollen z.B. für Verladungen nach Europa deutlich erhöht werden, bleiben aber in südgehender Richtung unverändert. Soweit die für Europa oder andere Häfen „west of Singapore“ bestimmte Ladung in Umladung über einen südostasiatischen Hafen befördert wird, ist sie inzwischen von den gleichen Schwierigkeiten betroffen wie die Exporte der Region selbst. Da der einkommende Verkehr sich kaum verändert, geht es allerdings weniger um Leercontainer als um Stellplätze auf den nach Westen gehenden Schiffen.

Im Linienverkehr Australiens mit Südostasien hat sich ein ähnliches Ungleichgewicht entwickelt wie in den anderen Fahrtgebieten, an denen Asien beteiligt ist. Die Exporte Australiens in die Krisenländer gingen in den zwölf Monaten bis Mitte 1998 um fast ein Viertel zurück. In der Gegenrichtung blieb das Aufkommen relativ konstant. Dem steht ein seit wenigen Jahren sehr stark ausgeweitetes Kapazitätsangebot gegenüber, das mit einer weitgehenden Reorganisation der Anbieter einherging. Die Frachtraten sind auf ein niedriges Niveau gesunken, und die Reedereien sehen sich ebenfalls vor strukturellen Ratenanpassungen, die anscheinend zunächst in Gestalt von Terminal Handling Charges erfolgen (Chinnery 1998).

In der *Australfahrt* von Europa hat die Maersk Line ihren bestehenden Dienst mit Umladung über den „hub port“ Singapur im Zuge der Ausweitung ihres Netzes auf Nord-Süd-Verkehre verdichtet (*Seatrade Web Newsfront* 1998a).

In der *Mittelmeerfahrt* hat die Tendenz, Ladung z.B. nach/von den europäischen Nordkontinent-Häfen mit Schiffen der weiter nach Osten gehenden oder von dort kommenden Liniendienste zu befördern, angehalten. Die Raten stehen daher unter starkem Druck.¹⁰⁶ Eine ähnliche Entwicklung vollzieht sich hinsichtlich der *Kanarischen Inseln*, die inzwischen u.a. von den Südafrikaverkehren angelaufen werden. Auch dort wird künftig Ladung vom und zum Nordkontinent oder im Zwischenumschlag auf den Inseln nach/von dem Mittelmeerraum befördert werden.¹⁰⁷ Die Inseln dienen in bezug auf das Mittelmeer als „hub“, ähnlich wie

Algeciras, Gioia Tauro, Marsaxlokk oder andere innerhalb des Mittelmeeres gelegene Anlaufhäfen z.B. der nach Ost- und Südasiens verkehrenden Dienste. Über die in Betracht kommende Höhe des Umschlags in Las Palmas oder Santa Cruz liegen Angaben nicht vor.¹⁰⁸

Zum zweitstärksten Fahrtgebiet der Linienfahrt hat sich (gemessen an der Zahl der beförderten Container) der *Verkehr innerhalb der ost/südost-asiatischen Region* entwickelt. Dafür war einerseits die Geographie dieses Gebietes, die seine Abhängigkeit vom Seeverkehr bedingt, zum anderen die überdurchschnittliche wirtschaftliche Dynamik ausschlaggebend. Im Vorjahr dürften hier insgesamt etwa 7,7 Mill. TEU bewegt worden sein. Seither ist die Region jedoch von den Krisenwirkungen erfaßt worden, so daß für 1998 mit einem Rückgang um etwa 4,5 vH auf knapp 7,4 Mill. TEU gerechnet wurde.¹⁰⁹ Am stärksten gingen die Verkehre von und nach Japan zurück. Sie hatten zwar schon seit einigen Jahren nur unregelmäßig zugenommen, fielen 1998 jedoch um 11 vH. Die Relationen Japans mit Südostasien waren besonders betroffen. Große Bedeutung hat die nach der früher stetigen Expansion (1992–1997 im Durchschnitt 10 vH jährlich) sehr erhebliche (und erstmalige) Verringerung des Ladungsaufkommens auch für die Trampcontainerschiffe, die in der Region seit langem in großer Zahl eingesetzt werden. Die dort tätigen „operators“ haben relativ schnell mit Kapazitätsanpassungen reagiert, die sich auf dem Chartermarkt niedergeschlagen haben.

3. Die Linienschifffahrt und das Asien-Problem

Der Überblick über die Fahrtgebiete zeigt, daß die Linienschifffahrt in zahlreichen Relationen und in erheblichem Umfang von Auswirkungen der Asien-Krise erfaßt worden ist. Dabei treten die eigentlichen Probleme weniger in der Gesamtzahl der in den Ostasienfahrt beförderten Container zutage als in der entstandenen starken Unpaarigkeit der Richtungsverkehre. Die Zunahme der Ausfahrten aus Asien, besonders nach Europa und Nordamerika, und der starke

Rückgang der Einfuhren der Region¹¹⁰ rufen die erhebliche Knappheit an Containern und Stellplätzen an Bord ebenso wie die Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Leercontainern in Asien hervor. Sie haben jedoch auch die steigende Unterauslastung der Schiffskapazitäten in der jeweiligen Gegenrichtung nach Asien zur Folge.¹¹¹ Für die Beurteilung der Krisenwirkungen ist wesentlich, daß aus dem Anstieg der Zahl der von Asien verladenen Container nicht ohne weiteres auf eine wirtschaftliche Neutralisierung der Einbußen in den Gegenrichtungen geschlossen werden darf. Ebenso kann aus der Zunahme der Exportverkehre aus Asien nicht gefolgert werden, daß die Krise per saldo sogar positive Wirkungen habe, wie es mit Blick auf die Containertrampmärkte versucht worden ist.

Die Mengenveränderungen haben die Auslastung der im Ostasienverkehr eingesetzten Schiffe im ganzen verringert. Das hat die Ratenbildung erheblich beeinflußt. Denn die Reedereien standen vor der Aufgabe, die Einnahmen zu stabilisieren und die Kosten im bisherigen Umfang zu decken. In der Richtung nach Asien erschwerten es die stark gestiegenen Einfuhrpreise — in Inlandswährung der asiatischen Länder ausgedrückt — den Reedereien, zusätzliche Auslastung (allein) durch Ratensenkungen zu erzielen. Eher sind Ratensenkungen erzwungen worden, um Ladungsverluste zu vermeiden. Um die Einnahmenverluste auszugleichen, wurden daher in den meisten betroffenen Fahrtgebieten die Raten in den von Asien ausgehenden ladungsstärkeren Relationen erhöht. Damit wird eine an der Elastizität der Nachfrage ausgerichtete Preisbildung verfolgt, wie sie in der Massengut- und vor allem der Tankfahrt stets üblich gewesen ist; dort handelt es sich von der Natur der Sache her um Einrichtungsverkehre, in der das „laden leg“ die Gesamtkosten der Rundreise zu tragen hat. Sie ist auch für die von der Asien-Krise betroffenen Liniendienste erforderlich, um die Bereitstellung von Leercontainern in den Verladehäfen wirtschaftlich zu ermöglichen. Der Einsatz zusätzlicher Schiffe zu diesem Zweck wäre *ceteris paribus* zumindest rechnerisch mit einer weiteren Verringerung der Auslastung verbunden, so daß

es keinen ökonomischen Anreiz gäbe, die gewünschten Container für neue Beladung zur Verfügung zu stellen. Die Dauer dieser Notwendigkeiten und der entsprechend getroffenen Ratenmaßnahmen ist derzeit nicht abzusehen.

Ein zweiter Herd wirtschaftlicher Unsicherheit, der zu einem jähen Ende einer zuvor vielversprechenden Aufwärtsentwicklung geführt hat, sind die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Rußland und anderen GUS-Ländern. Sie schlugen im Verlauf des Jahres 1998 zunehmend auf deren Außenhandel und damit auch auf die Linienschifffahrt durch.¹¹² Die Wirkungen zeigten sich deutlich im Ostseeraum, einem „short sea“-Fahrtgebiet. Dort hatte eine rasche Handels- und Verkehrsexpansion, die schon bald nach der politische Wende im ehemaligen RGW einsetzte, zur Einrichtung zahlreicher Linienverbindungen mit den Häfen am Ostrand der Ostsee geführt.¹¹³ Seit der Jahresmitte 1998 ist das Ladungsaufkommen spürbar zurückgegangen. Die Zahl der angebotenen Abfahrten mußte verringert, einzelne Dienste auch ganz suspendiert werden. Im Unterschied zu den asiatischen Verkehren erlaubt es die Handelsstruktur hier kaum, die Exportladung im Linienverkehr mit höheren Frachtraten zu belasten. Die stärkere Ausrichtung auf Rohstoffe, für deren Beförderung die in den Ostsee-Liniendiensten überwiegend eingesetzten Roll-on/Roll-off-Schiffe sich kaum eignen, verhindert das. Erfolgreiche Versuche, neue direkte Containerliniendienste mit überseeischen Häfen einzurichten, verdeutlichten, daß die Verkehrsstruktur der Häfen im RGW — zu der auch umfangreiche Liniendienste einschließlich eines allerdings beschränkten Containeraufkommens gehörten — von den besonderen Bedingungen der Planwirtschaft abhängig war und sich nach den zu Beginn der neunziger Jahre eingetretenen massiven Veränderungen auf marktwirtschaftlicher Grundlage kaum wiederherstellen läßt.¹¹⁴

4. Wettbewerb und Konzentration

Von der 1998 anhaltenden Zunahme des Raten-drucks in vielen Fahrtgebieten waren vor allem die Relationen des *Nord-Süd-Verkehrs* (ein-

schließlich ihrer Gegenrichtungen) betroffen. Sie waren bisher eher als Nischenverkehre angesehen worden, sind aber immer stärker in die Expansionsstrategien der „global players“ einbezogen worden. Dabei werden sie häufig an bestehende Hauptverkehre („mainstream trades“) in Ost-West-Richtung angegliedert und im Umladeverkehr über „hubs“ bedient; die Entwicklung der Häfen auf den Kanarischen Inseln bietet ein Beispiel (vgl. dazu Crichton 1998b; *Lloyd's Shipping Economist* 1998a). Wesentlichen Antrieb hat diese tiefgreifende Veränderung der Linienstrukturen durch den Kapazitätsüberhang in der Trampcontainerschifffahrt erhalten. Er macht es möglich, mit Hilfe von Charterschiffen neue Dienste ohne den sonst erforderlichen sehr hohen Kapitaleinsatz für Eigentonnage aufzunehmen. Inwieweit die Umstrukturierung langfristig ökonomischen Nutzen bringt, läßt sich derzeit jedoch noch nicht übersehen. Zweifel können nicht ausgeschlossen werden, zumal der Tonnageüberhang nicht durch eine fortschreitende Unternehmenskonzentration, sondern allein durch zunehmenden Seehandel verringert wird (wobei die Tendenz zu immer größeren Unternehmen ebenfalls durchaus Objekt der Kritik sein kann, z.B. mit Blick auf die Gefahr von Erstarrungstendenzen).

Die bereits in den Vorjahren festgestellte zunehmende Konzentration unter den Linienreedereien hat sich 1998 fortgesetzt. Dabei geht es nicht nur um eine Zunahme der Marktanteile der größten Reedereien. Vielmehr sind auch Zusammenschlüsse kleinerer Anbieter zu beobachten, die erhebliche Größenordnungen erreichen können. Ein herausragendes Beispiel dafür ist die kanadische Reederei CP Ships — Teil der Canadian Pacific Group —, die seit 1997 in rascher Folge fünf andere Reedereien in verschiedenen Ländern übernahm. Unter anderem kam es zu einer engen Beziehung zwischen CP und der mexikanischen Reederei *Transportación Marítima Mexicana*, die wiederum auch Mehrheitseigner der früheren *Flota Mercante Grancolumbiana* (jetzt *Transportación Marítima Grancolombiana*) ist, so daß ein führender Platz im Lateinamerikaverkehr errungen werden konnte (Porter 1998a). Ebenso wur-

de — neben anderen — die Reederei Contships (ansässig in Großbritannien) übernommen, deren Ocean Star Container Line einen Rund-um-die-Welt-Dienst betreibt.¹¹⁵ Auf der anderen Seite hat es den Anschein, daß der Ankauf der amerikanischen Reederei American President Lines (APL) durch Neptune Orient Lines in Singapur bisher kein Erfolg war und daß die Beteiligung möglicherweise wieder verkauft wird.¹¹⁶

Triebkräfte dieser Veränderungen sind beispielsweise Unternehmensstrategien, die auf die Gewinnung einer stärkeren Marktposition ausgerichtet sind. Dazu kommt das hohe und noch immer zunehmende Angebot an Linientonnage in Verbindung mit dem Vordringen neuer Anbieter in Fahrtgebiete, die nach langer staatlicher Regulierung seit kurzem geöffnet wurden. Wichtiges Beispiel dafür ist Südamerika. Dort stieg die Zahl der Anbieter nach der Aufhebung der brasilianischen Schutzgesetzgebung rapide, so daß es zu dem ebenso raschen Ratenfall kam. Die Veränderungen der Angebotsstruktur sind daher als Reaktion auf die für die Schifffahrt entstandenen wirtschaftlichen Probleme zu ver-

stehen. Das Zusammengehen mehrerer Reedereien soll vor allem die angebotenen Kapazitäten auf ein ladungsgerechteres Maß verringern; die Zahl der eingesetzten Schiffe soll vermindert werden können, ohne daß die Qualität des Dienstes eingeschränkt wird. Eine andere, vermutlich längerfristig wirksame Triebkraft ist der technisch-ökonomische Wandel, vornehmlich in Gestalt der Schiffsgrößensteigerung, die in den letzten wenigen Jahren sprunghaft vangeschritten ist und vor allem auf seiten der Schiffbauindustrie durch Forschung und Konstruktion weitergetrieben wird.¹¹⁷ Der außerordentlich hohe Kapitalaufwand, den der Bau und Betrieb immer größerer Schiffe verursacht, drängt auch zu immer größeren Unternehmen. Zum anderen erfordern diese ein umfangreiches stetiges Ladungsaufkommen, damit die Kostendegression tatsächlich erreicht und genutzt werden kann. Wird diese Bedingung nicht realisiert, kehrt sich der Kostenvorteil des Großschiffes in das Gegenteil um. Dann ist ein rentabler Einsatz nicht möglich, weil die erzielbare Auslastung nicht hinreicht.

VIII. Schifffahrtspolitik

1. Deutsche Schifffahrtspolitik

In der deutschen Seeschifffahrtspolitik hat sich die bereits im Vorjahrsbericht (Böhme 1998: 58–59) erwartete Wendung vollzogen. Nach den Beschlüssen sowohl der Bundestages als auch des Bundesrates vom 29. Mai 1998 wurde das „Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Seeschifffahrtanpassungsgesetz) vom 9. September 1998“ (BGBl. 1998 I: besonders Art. 6) noch vor der Neuwahl rechtskräftig (Kg 1998: 1; Fromme 1998a). Seine Bestimmungen wurden zum 1. Januar 1999 wirksam. Im Mittelpunkt steht die Einführung einer neuen Besteuerungsgrundlage nach dem Muster anderer europäischer Länder. Dabei handelt es sich um die sogenann-

te Tonnagesteuer, die als Festbetrag auf der Basis der Vermessungsgröße des Schiffes erhoben wird und vom Betriebsergebnis unabhängig ist.¹¹⁸ Den Reedern wird eine Option auf Fortführung des bisherigen Besteuerungsverfahrens oder auf Wahl der Tonnagebesteuerung eingeräumt. Das Gesetz bestimmt, daß diese Option nicht schon ausgeübt werden muß, wenn ein Schiffsneubau in Fahrt gesetzt wird. Sie kann auch in dem Jahr in Anspruch genommen werden, in dem erstmals Einkünfte aus der internationalen Fahrt erzielt werden, oder die Wahl kann auch in den beiden folgenden Jahren getroffen werden.¹¹⁹ Gleichzeitig wurde die Steuervergünstigung für die Seeschifffahrt gem. § 34c Abs. 4 EStG aufgehoben.

Die Reform der Besteuerung wird von einer Neuregelung der Lohnsteuerabführung sowie

einer reformierten Schiffsbesetzungsverordnung begleitet. Diese soll größere Flexibilität hinsichtlich der Nationalität der Besatzungsangehörigen auf deutschen Schiffen ermöglichen, die bislang durch die Anforderungen vor allem an die Inhaber von Offizierspositionen begrenzt ist. Künftig soll es möglich sein, lediglich die Stellung des Kapitäns mit einem Deutschen zu besetzen. Bei der Lohnsteuerabführung geht es darum, daß ein Anteil in Höhe von 40 vH der von den Seeleuten zu zahlenden Lohnsteuer der Reederei verbleiben darf, so daß sich die Lohnkosten der Beschäftigten entsprechend mindern lassen.

Mit dieser Neuerung soll die Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge gestärkt werden, jedoch auf einem anderen Weg als über die Gewährung von Verlustabzügen usw. wie bisher. Deutschland folgt dem Vorbild der Niederlande und Dänemarks, aber auch anderer Länder, die ihre Seeschifffahrt stets nach dem Prinzip der Tonnagesteuer mit staatlichen Abgaben belasteten (z.B. Griechenland). Das Prinzip ist von der Europäischen Kommission anerkannt. Es ist jedoch nicht einseitig als eine Erleichterung anzusehen, da das Gesetz eine unwiderrufliche zehnjährige Bindungsfrist für den Fall seiner Wahl durch eine Reederei vorsieht. Sollte die Ertragslage für einen nennenswerten Teil dieser Frist sehr schlecht sein, könnte auch der Fall eintreten, daß die Tonnagesteuer nachteilig ist. Das erstrebte Ergebnis hängt davon ab, daß ein Gewinn vorhanden ist. Die Wahl dieser Option ist deshalb mit einem gewissen Risiko verbunden. Man wird abwarten müssen, ob das Paket mit seinen Neuerungen die Ausflagung deutscher Schiffe bzw. den Betrieb von Schiffen, die in deutschem Eigentum stehen, unter fremden Flaggen einschränken kann.¹²⁰

2. Vereinigte Staaten: „Ocean Shipping Reform Act of 1998“ wurde Gesetz

Die bereits mehrere Jahre anhaltenden Bemühungen um eine Reform der Schifffahrtsgesetzgebung in den Vereinigten Staaten, die sich ins-

besondere auf die Linienschifffahrt richteten, wurden am 14. Oktober 1998 zu einem Abschluß gebracht. Präsident Clinton unterzeichnete den neuen „Ocean Shipping Reform Act of 1998“, der einen Teil der Deregulierungsstrategie darstellt.¹²¹ Er sieht vor, daß wesentliche Elemente der bisherigen staatlichen Regelung der Linienschifffahrt in den und mit den Vereinigten Staaten entweder künftig entfallen oder durchgreifend geändert werden. Zentrale Bestimmung ist die Einführung des vertraulichen Beförderungsvertrags (confidential contract) zwischen Verladern und Reedereien oder Reederei-Allianzen, jedoch nicht mehr den Linienkonferenzen. Das neue Gesetz bestimmt ferner, daß

- für die Verlager weiterhin das Antitrust-Recht der Vereinigten Staaten gilt,
- die Linienreedereien auch künftig der Regulierung durch die Federal Maritime Commission unterliegen,
- einzelne Linienreedereien Frachtraten nicht länger bei der FMC hinterlegen („tariff filing“), ihre Raten jedoch über das Internet oder andere Medien zugänglich machen müssen,
- Kontrakte bei der FMC hinterlegt werden müssen („must be filed for agency oversight“) und
- Linienreedereien bestimmte Informationen über Kontrakte mit Großverladern den Hafenarbeitergewerkschaften zugehen lassen müssen.¹²²

Die FMC wurde beauftragt, bis zum Inkrafttreten des Reformgesetzes am 1. Mai 1999 die Ausführungsbestimmungen auszuarbeiten. Schon während der parlamentarischen Behandlung des Reformvorhabens in den vergangenen Jahren hatte die Federal Maritime Commission ihre Aktivitäten verstärkt. Sie hatte wiederholt Untersuchungen des Verhaltens der Linienkonferenzen und ihrer Mitglieder — vorzugsweise in der Pazifikfahrt — eingeleitet, die allerdings noch nicht abgeschlossen wurden (vgl. dazu Glass 1998b; Hanscom 1998b; C.I. 1998c).

Es wird erwartet, daß die neue Bestimmung über die „contracts“ den Wettbewerb zwischen den Linienreedereien, (aber auch) Fusionen

zwischen solchen Reedereien und/oder Allianzen zum Nachteil der Konferenzen fördern wird und daß die Frachtraten in den US-Verkehren sinken werden. Die zunehmende Bewegung in der Mitgliedschaft verschiedener Konferenzen wird als Beweis dafür angesehen, daß die Reedereien bereits auf die Reformbestimmungen reagiert haben. Ebenso wird vermutet, daß die Zeit der Konferenzen in den US-Verkehren abgelaufen ist.¹²³

Die „confidential contracts“ sind nicht unumstritten. Befürchtet wird — wohl nicht ohne Grund —, daß die neuen Regeln vor allem den Großverladern zugutekommen werden, während kleine Verloader, besonders solche ohne regelmäßiges Ladungsaufkommen, möglicherweise mit höheren Raten oder ungünstigeren Konditionen rechnen müssen (Porter 1998c). Im Zusammenhang mit der Preisbildung nach der Einführung solcher Kontrakte stellte beispielsweise die UNCTAD fest, daß bereits in den letzten Jahren zwischen Reedereien/Konferenzen und transnationalen Unternehmen zunehmend Verträge mit weltweitem Bezug abgeschlossen wurden, die nicht mehr den üblichen Verloader/Reeder-Beziehungen entsprachen: Preise und Konditionen weichen von den veröffentlichten, guts- und routenspezifischen Frachttarifen erheblich ab, während diese nach wie vor die Grundlage für die Beziehungen zu den kleinen und mittelgroßen Verladern darstellen. Nur eine beschränkte Zahl von „global carriers“ könne um solche Kontrakte konkurrieren. Es wird vermutet, daß nicht zuletzt Veränderungen der Preisbildungsgrundlagen in Richtung auf FAK-Raten¹²⁴ deutliche Verschiebungen zwischen Großverladern, die allein über die für Kontraktabschlüsse erforderlichen großen Ladungsmengen verfügen, und den zuvor genannten kleineren Verladern zu deren Lasten ergeben können (UNCTAD 1998: 54). Damit könnte gefragt werden, welches Ziel tatsächlich verfolgt wird, da anscheinend letztlich die Bildung von Großunternehmen gefördert wird, langfristig somit eher eine verstärkte Konzentration.¹²⁵

In den vergangenen Jahren hatte sich in den Vereinigten Staaten zunehmend Kritik gegen die Kabotagevorbehalte im Verkehr zwischen

amerikanischen Häfen einschließlich der „inter-coastal voyages“, Hawaii, Alaskas und Puerto Ricos erhoben.¹²⁶ Diese Transporte mit einem Ladungsvolumen von etwa 300 Mill. t/Jahr sind aufgrund der Bestimmungen des Merchant Marine Act of 1920, des sogenannten Jones Act, Schiffen unter US-Flagge vorbehalten, die amerikanischen Reedereien gehören und auf amerikanischen Werften gebaut worden sind. Dem politischen Drängen mit dem Ziel, sie aufzuheben und die Kabotage freizugeben, wurde im Rahmen des Ocean Shipping Reform Act nicht entsprochen.

3. EU: Neue Rechtsgrundlage für die Linienschifffahrt?

Im Vordergrund der Tätigkeiten der Europäischen Kommission (GD IV) stand erneut ihre andauernde Auseinandersetzung mit den Reedereien des TACA. Mit einer Entscheidung vom 16. September 1998 wurden hohe Bußgelder gegen die Mitglieder dieser Konferenz verhängt.¹²⁷ Inzwischen bemühen sich die Reedereien um Entwurf und Abschluß eines neuen Abkommens mit Inhalten, die auch nach Ansicht der EU zulässig sind. Außerdem hat es den Anschein, daß sich zwischen den Reedereien und den Verladern eine gemeinsame Grundlage finden läßt, die weitere regulierende Eingriffe von außen überflüssig machen kann. Die Kommission hat den Entwurf eines Dokuments vorgelegt, mit dem auch eine neue Basis für die Linienschifffahrt entwickelt werden könnte.¹²⁸ Nach Ansicht von Beobachtern würde das Bild dieses Schifffahrtssektors im Einflußbereich der EU erheblich verändert, besonders wenn die Konferenzen durch die Freiheit für deren Mitglieder, individuelle „service contracts“ mit einzelnen Verladern abzuschließen, aufgelockert werden. Es ist darauf hingewiesen worden, daß dies eine ähnliche Abkehr vom strikten „common carriage“-Prinzip darstellt, wie sie im „Ocean Shipping Reform Act of 1998“ in den Vereinigten Staaten enthalten ist (Fossey 1998c).

Eine fundierte Beurteilung der EU-Vorstellungen erscheint zur Zeit noch nicht mög-

lich.¹²⁹ Dazu bedürfte es auch einer gründlichen Analyse des Standes und der zu erwartenden Entwicklung der Linienkonferenzen, die sich zweifellos in einer Phase zunehmender Unsicherheit befinden. Vorerst dürfte die Aufrechterhaltung der EG-VO 4056/86 mit der Freistellung der Konferenzen vom Kartellverbot ein wesentlicher Punkt sein, wenngleich die darin vorgesehene weitgehende Freiheit spürbar eingeschränkt werden soll. Die Beobachtung der Entwicklung in der Transpazifikfahrt, die dem Einfluß der Vereinigten Staaten unterliegt, zeigt diesen Umbruch deutlich. Sie läßt allerdings auch erkennen, daß dadurch die Effizienz regulierender Eingriffe vielfach fragwürdig wird, zum Teil sogar deshalb, weil der Gegenstand solcher Eingriffe inzwischen infolge struktureller Veränderungen in der Linienfahrt nicht mehr vorhanden ist.

Nach wie vor erscheint es problematisch, Regelungen zu treffen, deren Ergebnis die Förderung einer weiteren Konzentration in der Linienschiffahrt zu sein scheint, deren ökonomischer Nutzeffekt daher zumindest unsicher ist. Es ist (noch) nicht erkennbar, ob dies letztlich in eine differenzierte Regulierung des Sektors durch staatliche Behörden einmünden soll. Das Verhalten der amerikanischen FMC legte in den letzten Jahren den Verdacht nahe, daß Eingriffe und „investigations“ vornehmlich unternommen wurden, um die Existenz der Behörde vor dem Hintergrund angestrebter Deregulierung zu sichern. (Inzwischen ist klargestellt, daß die FMC auch weiterhin Regulierungsaufgaben zu erfüllen haben wird, wenn auch die neue Gesetzgebung Änderungen auslösen dürfte, die die Basis ihrer Tätigkeit schmälern werden.)

Was die Weiterentwicklung der Konferenzen betrifft, wird angenommen, daß ein durch die EU-Kommission akzeptiertes TACA-Nachfolgeabkommen über den Nordatlantik hinaus eine Grundlage für alle Linienfahrtgebiete bilden wird, die Häfen der EU einschließen. Die Festlegung gemeinsamer Tarife zwischen den Mitgliedern einer Konferenz, die der ursprüngliche Zweck solcher Abkommen war, scheint nicht allein im Nordpazifikverkehr aus Sicht der Reedereien selbst an Bedeutung zu verlieren. Waren sie ursprünglich nicht nur für die Konfe-

renzmitglieder, sondern auch für alle Verloader verbindlich, so ist die Verbindlichkeit gegenüber den letzteren durch die Tendenz zu „service contracts“ bereits ausgehöhlt worden.

Gegenstand der Kritik an den Konferenzen ist, insbesondere in Brüssel, inzwischen weniger die Ratenpolitik als vor allem die Kapazitätsanpassung bei Nachfrageschwankungen. Hier handelt es sich offensichtlich um ein erhebliches, in der Produktionstechnik des Transports begründetes Problem. Anders als beispielsweise in der Industrie, wo die Ausbringung ausgeweitet und eingeschränkt werden kann, ist in der Linienschiffahrt eine Anpassung anders überhaupt nicht zu bewerkstelligen, sofern nicht die Abfahrtsfrequenz der angebotenen Liniendienste eingeschränkt wird. Dies wäre jedoch eine deutliche qualitative Verschlechterung für die verladende Wirtschaft. Die Weiterführung der Dienste ohne Anpassung des Outputs würde zu einer mehr oder minder starken Verminderung der Kapazitätsauslastung führen. Da auch ein Teil der reiseabhängigen Kosten für die Dauer der Reise fix ist, würden sich die Stückkosten erhöhen. Das Problem nimmt mit der Größe der eingesetzten Schiffe zu. Bei einer hohen Frequenz und kleineren Schiffen wäre die Ausdünnung der Abfahrten vor allem dann vorstellbar, wenn ein Teil der von einer Reederei eingesetzten Tonnage aus Charterschiffen bestünde, die an den Reeder zurückgegeben werden könnte.

Gravierendes Problem ist jedoch, daß es ohne eine Veränderung des Leistungsangebots zu sehr starken Ratensenkungen kommen wird, wenn die konkurrierenden Unternehmen oder Unternehmensgruppen versuchen, dadurch ihre Auslastung zu steigern. Eine solche Strategie kann für alle Anbieter in einem Fahrtgebiet kaum erfolgreich sein; da in einer Rezession das Ladungsaufkommen ohnehin zurückgeht, wird es durch Ratensenkungen nicht (zumindest nicht nennenswert) vergrößert werden können. Daher wäre eine Abfolge scharfer Ratensenkungen mit entsprechenden Verlusten unvermeidbar. (Auch in anderen Teilbereichen der Seeschiffahrt ist die Einkommenselastizität der Nachfrage bedeutend größer als die Preiselastizität, mit der Folge außerordentlicher Preis(Ra-

ten)schwankungen im Konjunkturverlauf.) Somit stellt sich die Frage, ob eine Deckung vor allem auch der Kapitalkosten über den Konjunkturzyklus hinweg — also mit entsprechend hohen Ratensteigerungen in der Haussephase — ökonomisch zweckmäßiger ist als eine Dämpfung der Schwankungen mit Hilfe einer Mengenanpassung.¹³⁰ Ob das Problem z.B. durch eine langfristig ausgerichtete Kontraktlösung beseitigt werden könnte und mit welchen Nebenwirkungen gerechnet werden mußte, bedürfte genauerer Untersuchungen.

Probleme dürfte nach wie vor auch das Verhältnis zwischen der Rechtslage in der Vereinigten Staaten nach dem Inkrafttreten des Ocean Shipping Reform Act of 1998 sowie der künftigen Gestaltung des Rechtsrahmens für die Linienschifffahrt unter dem geplanten EU-Recht aufwerfen. Hier gibt es Unterschiede, teils eher im Detail, die in der Praxis zu erheblichen administrativen Konflikten führen könnten (vgl. dazu Hinweise bei Glass 1998d: 12). Unter anderem scheint es um die Behandlung des Inlandtransports von über See verladenen Gütern zu gehen.

4. Sicherheit im Seeverkehr

Am 1. Juli 1998 trat der wesentliche Teil des im Jahre 1993 von der International Maritime Organisation (IMO) verabschiedeten *International Safety Management (ISM) Code* in Kraft.¹³¹ Ein Teil, der sich auf die Fährschifffahrt bezieht, war bereits am 1. Juli 1996 wirksam geworden. Die neuen Bestimmungen gelten nunmehr für alle Fahrgastschiffe, Bulkcarrier, Tanker und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ab 500 BRZ und sind für diese verbindlich. Die restlichen Schiffe werden zum 1. Juli 2002 folgen. Die neuen Vorschriften verlangen, daß für die Schiffe und die Landorganisation der Reedereien ein verbindliches „safety management system“ eingeführt wird. Dazu muß in einem Zertifizierungsverfahren für jede Reederei und jedes ihrer Schiffe nachgewiesen werden, daß dieses System vorhanden und funktionsfähig ist. Der erfolgreiche Abschluß

des Verfahrens wird mit einem Qualitätszeugnis belegt.¹³²

Nachdem der Zertifizierungsprozeß zunächst nur langsam angelaufen war, gab es Zweifel, daß die Bedingungen des ISM Code erfüllt würden (siehe Böhme 1998: 56); nach Angaben der IMO dürften zum Stichtag aber doch insgesamt etwa 87 vH der in Betracht kommenden Schiffe das erforderliche Zertifikat erhalten haben.¹³³ Gleichwohl wird sich erweisen müssen, ob der beschrittene Weg auch in der Praxis zu dem gewünschten Ergebnis führen und die Sicherheitsvorkehrungen in der Schifffahrt an Bord und an Land nachhaltig verbessern, damit auch den Einsatz von „sub-standard“-Schiffen verhindern wird. Dazu müssen die bereits in den „port state control“-Verfahren in Europa und anderen Weltteilen vorhandenen Kontrollmechanismen auch weiterhin mit Nachdruck angewendet werden. Der Erfolg des ISM Codes wird auch davon abhängen, daß sich Kontrollen nicht nur auf Schiffspapiere und andere Dokumente beschränken, wie es schon bisher verschiedentlich befürchtet — und zum Teil auch dokumentiert — worden ist. Ebenso kommt den Verladern eine Aufgabe zu insoweit, als sie bei der Auswahl der zu befrachtenden Schiffe auf deren Qualität zu achten haben und auf „sub-standard“-Tonnage verzichten sollten, auch wenn sie besonders günstig angeboten wird. Das zentrale Problem ist, einen sachgerechten Weg zu diesem Ziel zu finden; eine schematische Zurückweisung von Schiffen, die ein bestimmtes Alter (z.B. 15 Jahre) überschritten haben, kann dem kaum entsprechen, da es wesentlich auf Instandhaltungszustand des Schiffes und Qualität des Schiffsbetriebs ankommt, die sich rasch verändern können.¹³⁴

5. Streit um das Liberia-Register

Gegenwärtig fährt ein großer Teil der Welthandelsflotte unter der *Flagge des afrikanischen Staates Liberia*. Sein Anteil ist zwar einerseits durch das Aufkommen einer großen Zahl neuer Registerstaaten, zum anderen auch durch ein verbessertes „standing“ Panamas und ein da-

durch ermöglichtes Vorrücken dieses Staates an die erste Stelle (1999: 19,3 vH; 1990: 11,8 vH (jeweils 1. Januar)) auf der Liste der sogenannten „offenen Register“ oder „freien Flaggen“ geschrumpft.¹³⁵ Er beläuft sich aber immer noch auf 12,7 vH (1990: 11,8 vH) der vorhandenen Gesamttonnage. Im Juni 1998 erklärte die liberianische Regierung, daß das Register nicht in der bisherigen Form fortgeführt und nach dem 31. Dezember 1999 eine andere Verwaltung eingesetzt werden solle. Seit seiner Gründung im Jahre 1949 hatte diese auf vertraglicher Grundlage bei einer amerikanischen Privatgesellschaft, der „International Registries Inc.“, gelegen. Die Regierung in Monrovia hatte lediglich einen Maritime Commissioner zur Überwachung eingesetzt. Die Regelung ging auf das Programm zur wirtschaftlichen Entwicklung Liberias zurück, mit dem die US-Regierung noch im Zweiten Weltkrieg die Förderung der unterentwickelten Länder („Point Four Program“) eingeleitet hatte.¹³⁶ Inzwischen hat die Regierung Liberias eine neue Organisation, das „Liberia International Ship and Corporation Registry“, gegründet, die ihren Sitz ebenfalls in den Vereinigten Staaten hat. Sie soll das Register als Agent auf der Basis eines Vertrages mit einer Laufzeit von zehn Jahren fortführen. Diese Vereinbarung wurde im März 1999 in Liberia ratifiziert (McLaughlin 1999).

Das Register sollte den amerikanischen Reedereien die Möglichkeit bieten, unter sicheren Bedingungen Schiffe außerhalb der Vereinigten Staaten, aber in einer den qualitativen Ansprüchen entsprechenden Weise zu registrieren.¹³⁷ Dieses Ziel war bis in die Gegenwart realisiert worden, wie die geringe Beteiligung von Schiffen unter Liberiaflagge an den Seeunfällen klar zeigt.¹³⁸ Anlaß für den Schritt der Regierung Liberias waren offenbar Auseinandersetzungen darüber, daß die gleiche amerikanische Gesellschaft seit einigen Jahren auch das neu entstandene Register der Marshall Islands verwaltet. Diese stehen in einem besonderen Verhältnis zu den Vereinigten Staaten. Ihr Register hat, vermutlich auch mit Blick auf die inzwischen eingetretene politische Unsicherheit in Liberia, rasch eine beträchtliche Zahl von Schiffen aufgenommen; damit steht es

im Wettbewerb auch zu anderen Registern. Liberia hat sich darüber besorgt gezeigt, daß bereits eine Anzahl amerikanischer Reedereien sein Register verlassen hat, so daß der Anteil amerikanischer Tonnage auf 16 vH gefallen ist (Lyons 1998a; 1998b). Es wird sich erweisen müssen, ob es künftig zu weiteren größeren Verschiebungen der bislang in Liberia registrierten Tonnage kommen wird oder die Tendenz aufgehoben werden kann.

6. 31. Dezember 1999: Übergabe des Panamakanals

Die Rahmenbedingungen des Weltseeverkehrs werden sich in Kürze auch dadurch ändern, daß der Panamakanal zum 31. Dezember 1999 gemäß der im Jahre 1977 von Präsident Carter getroffenen Vereinbarung an die Republik Panama übergehen wird. Damit wird die Zuständigkeit der amerikanischen Panama Canal Company enden und der exklusive Status der Canal Zone wegfallen. In den letzten Jahren sind aufseiten Panamas zunehmend vorbereitende Schritte getroffen worden. Die Erwartungen hinsichtlich der Effizienz der künftigen Verwaltung und der Funktionsfähigkeit des Kanals nach der Übergabe sind uneinheitlich. Daher ist die Frage von Interesse, welche Auswirkungen Funktionsmängel auf den Weltseeverkehr haben könnten. Das schließt die Frage nach dem Verkehrswert des Kanals ein. Sie kann zweckmäßig im Vergleich mit den anderen Seekanälen beantwortet werden. Der Verkehr durch den Panamakanal ist seit einem Tiefpunkt während der Depression um die Mitte der achtziger Jahre deutlich angestiegen, zeigt aber auch konjunkturelle Schwankungen (Tabelle 26). Von der 1998 insgesamt durch den Kanal beförderten Ladungsmenge gingen 58 vH in Nord-Süd-Richtung vom Atlantik zum Pazifik (ISL lfd. Jgg., 1999, 43 (1): 74).¹³⁹ Die Zahlen deuten auf einen erheblichen Verkehrswert hin, der durch die Wegeersparnis bedingt ist; diese ist absolut und relativ am größten, wenn der pazifische Zielhafen in unmittelbarer Nähe des südlichen Kanalausgangs und der Abgangshafen in der karibischen Region liegt.¹⁴⁰ Grenzen für die

Tabelle 26: Verkehr im Panamakanal 1980–1998

	Zahl ^a	BRZ ^b	Ladung ^c	Gebühren ^d
1980	13 476	182,1	169,9	291,8
1985	11 498	168,9	140,8	298,5
1990	11 904	181,6	159,6	353,7
1995	13 426	215,4	193,3	460,0
1996	13 502	226,9	201,3	483,1
1997	13 260	196,3	176,5	.
1998	10 731	182,8	.	.

^aSeeschiffe von 300 NT und mehr (Panamakanal-Vermessung). — ^bMill. NT (Panamakanal-Vermessung). — ^cMill. t. — ^dMill. \$.

Quelle: ISL (1997: 470; lfd. Jgg., 1998, 42 (11/12): 64).

Benutzung liegen in den Schleusenabmessungen und der Wassertiefe des Kanals — erst Anfang 1998 führte eine infolge zu geringer Niederschläge unzureichende Wasserversorgung zu Tiefgangsbegrenzungen für passierende Schiffe—; sie werden im Begriff „Panamax-Schiff“ und den zugehörigen Maßen deutlich.¹⁴¹

Hier zeigt sich ein zunehmender Widerspruch zwischen dem Leistungsangebot des Kanals und der Entwicklung der Schiffsgrößen, die in der Tank- und Massengutfahrt seit langem weit über die Kanalmaße hinausgewachsen sind und diese seit wenigen Jahren auch in der Linienschifffahrt übersteigen („Post-Panamax-Schiff“). Damit wird der potentielle Wert des Panamakanals begrenzt, zumal in der Linienfahrt das Rund-um-die-Welt-Konzept keine Bedeutung mehr besitzt und daher lediglich die amerikanischen Westküsten vom Größtschiffverkehr mit Häfen am Atlantischen (und Indischen) Ozean abgeschnitten sind. Für Verkehre vom Atlantik zum westlichen Rand des Pazifik sind außerdem die Entfernungs- und damit Zeitvorteile via Panama zumindest relativ deutlich geringer als im Verkehr mit amerikanischen Westküstenhäfen. Die steigenden Schiffsgeschwindigkeiten tragen wesentlich dazu bei, daß die Reisezeiten und damit die erzielbaren Zeitersparnisse

zurückgehen. Zwar können grundsätzlich steigende Bunkerpreise den Wert des Zeitvorteils einer hohen, d.h. viel Brennstoff kostenden, Geschwindigkeit zunehmend aufzehren, fallende dagegen die Kanalbenutzung nahelegen. Faktisch dürfte dies aber infolge der langen Umwege keine Bedeutung haben. Ein weiterer Faktor ist das Entgelt, das für die Kanalpassage zu entrichten ist. Künftig könnte der Nutzen des Panamakanals für die Reedereien dadurch eingeschränkt werden, daß der Kanal wirtschaftlich selbständig geführt werden soll und daher höhere Kanalgebühren verlangt werden dürften. Die Gebührenpolitik der amerikanischen Kanalverwaltung war nicht an ökonomischen, sondern an politischen Überlegungen ausgerichtet; das zeigte sich daran, daß die Gebühren von der Eröffnung des Kanals (1915) über mehrere Jahrzehnte nicht verändert und auch seither eher nur mäßig erhöht wurden.¹⁴² Erhebliche Probleme dürften in diesem Zusammenhang daher die Kapitalkosten des Kanals bereiten können, die bislang aus dem amerikanischen Staatshaushalt bestritten wurden. Sollte sich die bereits erörterte Erweiterung des Kanals als notwendig (wünschenswert) erweisen, so dürfte sich hier ein deutliches Konfliktfeld eröffnen.¹⁴³ Probleme dieser Art bestehen auch bei den anderen Kanälen; aus baulicher Sicht kann der Verkehrswert z.B. des Suezkanals leichter erhalten werden, weil es sich um einen schleusenlosen und stets ausreichend Wasser führenden Weg handelt, dessen Ausbau weniger Kapitalaufwand erfordern dürfte.¹⁴⁴ Eine Stärkung des Panamakanals in verkehrlicher Hinsicht dürfte dagegen die Anlage der neuen Containerterminals in Cristóbal (Manzanillo, Coco Solo) und Balboa sein, vor allem wenn sich dort Funktionen als „hub“ auch im Nord-Süd-Verkehr an der Westküste der Amerikas entwickeln lassen.¹⁴⁵

IX. Der Seeverkehr im Jahre 1999

1. Die weltwirtschaftliche Ausgangslage

Die weltwirtschaftlichen Bedingungen für die Entwicklung im Jahre 1999 deuten noch nicht darauf hin, daß die im Vorjahr herrschenden kontraktiven Tendenzen im Jahresverlauf überwunden werden können. Vielmehr ist die Weltwirtschaft von geringer Dynamik geprägt (Gern et al. 1999) Das reale Bruttoinlandsprodukt der Welt dürfte mit 2,2 vH nur unwesentlich stärker zunehmen als im Jahr 1998 und damit nochmals kaum mehr als die Hälfte des Zuwachses von 1997 erreichen. In den OECD-Ländern wird die Wachstumsdelle fortbestehen; insbesondere in den Vereinigten Staaten, wo die Produktion bisher überdurchschnittlich rasch zunahm, muß mit einer Verlangsamung gerechnet werden. Dagegen wird für Japan nach dem kräftigen Rückgang des Vorjahres eine geringere Abnahme erwartet (-0,5 nach -2,8 vH). In Südamerika (-2,5 nach +2,0 vH) ist Brasilien weiter am stärksten betroffen, doch wird auch für Argentinien ein Rückgang der Produktion vorausgesagt (Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute 1999: 7-12).

Das Welthandelsvolumen soll nach den vorliegenden Schätzungen 1999 mit 4 vH wieder etwas rascher expandieren, aber noch immer weitaus langsamer als in den Jahren bis 1997. Das gilt insbesondere für den Handel mit Industrieerzeugnissen, der noch mit weniger als der Hälfte des Jahres 1997 zunehmen soll. In regionaler Sicht spiegelt sich die Asien-Krise weiter darin, daß die Exporte der OECD-Länder unterdurchschnittlich ansteigen, während die Ausfuhren der Nicht-OECD-Länder kräftig anziehen sollen (+ 6,3 nach 3,8 vH). Es wird damit gerechnet, daß das Ungleichgewicht in diesem Sektor anhalten wird, da die Gruppe nur eine Importzunahme von 3,2 vH erreichen soll. Von Bedeutung sind die Aufwertung des Yen und die starke Abwertung des brasilianischen Real im Vorjahr.

Im Frühjahr 1999 hat sich zwar die Ansicht verstärkt, daß die Asien-Krise in verschiedenen

Ländern auslaufen wird. Grundsätzlich dürfte sich aber an den Tendenzen, die das Jahr 1998 prägten, kaum etwas Durchgreifendes ändern. Mit den erwarteten Zuwachsraten dürfte der Welthandel besonders im Industriegüterbereich weiter deutlich hinter dem Wachstum der Transportkapazitäten zurückbleiben. Davon wird auch die Entwicklung auf den Seeverkehrsmärkten geprägt sein.

2. Noch immer dunkle Wolken über den Seeverkehrsmärkten

Vor dem gegenüber 1998 wenig veränderten, eher von gedämpften Prognosen für die Weltproduktion und noch anhaltender Unsicherheit über den weiteren Fortgang in Asien (insbesondere den Zeitpunkt einer möglichen Erholung) gekennzeichneten weltwirtschaftlichen Panorama hat das Jahr 1999 auf den Seeverkehrsmärkten zum Teil mit weiteren Ratenrückgängen begonnen, von denen vor allem wieder die Containertrampfahrt betroffen ist (Tabelle 27). Festere Tendenzen in der Bulkfahrt und auf den Tankmärkten dürften vorwiegend saisonbedingt gewesen sein.¹⁴⁶ Neben den flauen Tendenzen der Nachfrage ist dies wiederum dem Umstand zuzuschreiben, daß sich das Wachstumstempo des Tonnageangebots zwar verlangsamt hat oder sogar zum Stillstand gekommen ist, aber weiterhin ein Überhang an Schiffen vorhanden ist. Das Angebot wird daher noch immer eine große Bedeutung für die Marktentwicklung haben. Die Aussichten für eine durchgreifende Veränderung im Laufe des Jahres sind gering, wenn auch einzelne Teilmärkte — eher mit Nischencharakter — davon abweichen können. Im März kam es zwar zu einer spürbaren, aber vor allem saisonbedingten Festigung der Märkte, bei der sich auch die Raten in den beiden Verkehrsrichtungen zwischen Atlantik und Pazifik wieder normalisierten. Dennoch wird 1999 aller Voraussicht nach ein Jahr des Verweilens auf der Talsohle bleiben.

Tabelle 27: Daten zur Marktentwicklung im Frühjahr 1999

	Einheit	Januar	Februar	März	April
<i>Charterabschlüsse</i>					
Trockenfrachter (Reisecharter)	Mill. DWCT	16,890	15,251	11,155	.
Trockenfrachter (Tripcharter)	Mill. t dw	12,419	13,405	14,530	.
Trockenfrachter (Zeitcharter)	Mill. t dw	1,518	2,880	3,533	.
Rohöltanker (Reisecharter)	Mill. DWCT	108,3	93,1	78,3	.
Produktentanker (Reisecharter)	Mill. DWCT	11,5	12,3	14,1	.
Containerschiffe (Zeitcharter)	TEU	109 103	133 756	227 693	119 494
Größenklasse 1: bis unter 400 TEU		9 585	6 140	5 515	2 740
Größenklasse 2: 400–699 TEU		11 622	8 727	18 924	8 457
Größenklasse 3: 700–1 499 TEU		43 820	29 604	52 203	44 748
Größenklasse 4: 1 500–2 499 TEU		34 759	69 282	112 489	45 906
Größenklasse 5: 2 500 TEU und darüber		9 317	20 003	38 562	17 643
<i>Frachtratenindizes</i>					
Trockenladungsfahrt	1985 = 100	111	116	133	135
Größenklasse 1: 12 000–19 999 t dw		119	106	119	120
Größenklasse 2: 20 000–34 999 t dw		115	135	135	157
Größenklasse 3: 35 000–49 999 t dw		132	125	134	150
Größenklasse 4: 50 000–84 999 t dw		109	118	144	134
Größenklasse 5: 85 000 t dw und darüber			75	89	80
Trampcontainer-Index	1987 = 100				
Größenklasse 1: bis unter 400 TEU		102	99	97	91
Größenklasse 2: 400–699 TEU		107	103	98	100
Größenklasse 3: 700–1 499 TEU		81	88	79	81
Größenklasse 4: 1 500 TEU und darüber		66	67	66	75
Tankfrachten-Index ^a	Worldscale-Punkte				
Produktentanker unter 60 000 t dw		199	159	144	.
Rohöltanker bis 35 000 t dw		161	164	167	.
Rohöl- u. Produktentanker 35 000–70 000 t dw		138	114	137	.
Rohöltanker 70 000–150 000 t dw		96	92	94	.
Rohöltanker 150 000 t dw und darüber		59	62	49	.
Baltic Freight Index ^b	4.1.1995 = 100	778	818	1 000	873
Handy-size-Index ^c		664	652	718	737

^aWerte gegenüber dem Originalindex (*Lloyd's Ship Manager*) jeweils um einen Monat zurückversetzt (in der Quelle wird nur die erste Dekade des dort angegebenen Monats erfaßt, dazu die zweite und dritte Dekade des Vormonats). — ^bMitte des Monats. — ^cJ. E. Hyde Shipping Index, jeweils etwa zum Monatsbeginn.

Quelle: Eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

a. Massengutfahrt: Zu viele Bulker für zu wenig Ladung

Nachfrage. Die Nachfrage nach Bulktonnage wird 1999 langsam expandieren. Für die fünf „major bulk goods“ wird eine Zunahme von (nur) 2 vH erwartet (Fearnleys, zit. nach Joshi 1999a). Eisenerz soll voraussichtlich rückläufig sein, Steinkohle insgesamt kaum zunehmen — Koks-kohle aber an Boden verlieren — und Getreide sich im zweiten Halbjahr 1999 vermutlich ebenfalls etwas abschwächen. Nicht auszuschließen ist, daß politisch bedingte Handelsrestriktionen den Tonnagebedarf in Teilbereichen

vermindern. Die geographischen Verschiebungen, aus denen sich Veränderungen der Transportentfernungen ergeben können, dürften für die „major bulk goods“ eine zusätzliche, wenn auch wohl geringe, Abnahme der Transportleistung bedeuten.

Die wichtigen Teilmärkte zeigen folgendes Bild: Die Weltstahlproduktion — Grundlage der Nachfrage nach Tonnage für Eisenerz- und Koks-kohletransporte — wird sich 1999 wahrscheinlich um etwa 2 vH abschwächen. Starke Rückgänge werden für Japan (–10 vH), Südkorea (–6 vH) und Saudi-Arabien (–11 vH) erwartet. In Brasilien dürfte die Erzeugung eben-

falls rückläufig sein. Ob der für die EU vorausgesagte Anstieg um 4 vH erreicht wird, erscheint angesichts der erheblichen Verringerung der Produktion um die Jahreswende 1998/99 eher zweifelhaft. Ähnlich tendiert die Stahlproduktion der Vereinigten Staaten (*Lloyd's Shipping Economist* 1999a). Die Eisenerzimporte dürften dementsprechend zurückgehen. Auch wenn sich die Preise der wichtigen Exportländer deutlich unterschiedlich entwickeln sollten, so daß es zu regionalen Verlagerungen kommt, werden von der eisenschaffenden Industrie mit hoher Wahrscheinlichkeit im ganzen auch dann keine expansiven Wirkungen auf die Bulk-schiffahrt ausgehen, wenn teilweise längere Reisewege zurückzulegen sind und die erforderlichen Transportleistungen vergrößert werden sollten.

Der 1998 kräftig expandierende Handel mit Stahlprodukten, der die Produktion vor allem in Ostasien stützte, ist das Ziel restriktiver Anti-Dumping-Bestrebungen in den Vereinigten Staaten und könnte sowohl die Stahlerzeugung und damit die Erz- und Kokskehleeinfuhr als auch unmittelbar die Stahlverschiffungen treffen. Vermutlich trifft das auch bei lediglich „freiwilligen“ Beschränkungen der Ausfuhrländer zu.

Der Seetransport von Steinkohle wird 1999 im ganzen voraussichtlich stagnieren oder geringfügig zunehmen. Die Schwäche der Stahlproduktion wird einen Rückgang des Transports von Kokskehle um etwa 3 Mill. t zur Folge haben. Expansive Effekte werden allein die Einfuhren von Kesselkohle für Energiezwecke haben; diese können, mit deutlichen regionalen Unterschieden, noch um etwa 7 vH auf fast 300 Mill. t steigen. Die europäischen OECD-Länder werden wahrscheinlich nur um 1 vH mehr Kesselkohle importieren als 1998, die Länder Asiens um 9 vH. Es wird mit einem weiteren Anstieg besonders der Kohleinfuhren Deutschlands gerechnet, der sich mittelfristig beschleunigen könnte.

Nach den kräftigen Preissenkungen dürften sich die Importeure — zu Lasten der Vereinigten Staaten — verstärkt den Anbietern in Südostasien und Australien zuwenden (Fairplay 1999c), aber auch vertragliche Abnahmeverpflichtungen

zu revidieren versuchen. Wenn die Ausfuhr dieser Länder auch nach Europa merklich zunehmen, kann das mit einer erheblichen Steigerung der Transportleistungen verbunden sein.¹⁴⁷ Bei gleichzeitiger Verkürzung der Distanzen für Exporte nach Ostasien dürfte sich per saldo allerdings kaum viel ändern. Verlagerungen könnten im ganzen bis zu 10 Mill. t ausmachen. Zu den Importländern, die ihre Kokskehlebezüge drosseln, gehört u.a. Brasilien.

Mit Rücksicht auf die Entwicklung vor allem der Stahlproduktion in Ostasien und den hohen Anteil dieser Region am Weltsteinkohlenhandel wird teilweise angenommen, daß dessen seit den frühen achtziger Jahren rasche Zunahme im Jahr 1998 an einem (vorläufigen) Wendepunkt angelangt war und der Trend künftig deutlich schwächer aufwärts gerichtet sein wird.¹⁴⁸

Der Welthandel mit Getreide soll im Wirtschaftsjahr 1998/99 geringfügig abnehmen (-0,5 vH), wobei sich die Käufe von Weizen allerdings stärker um fast 3 vH verringern. Im ganzen wird mit rund 183,5 Mill. t gerechnet (Tabelle 12).¹⁴⁹ Der Seetransport dürfte dadurch gestützt werden, daß die zwischen den Vereinigten Staaten und Rußland vereinbarten kreditfinanzierten Lieferungen erst Anfang März 1999 begonnen haben. (Zu dem Getreidelieferabkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Rußland siehe Glass (1998c)).

Bei den Exportländern wird für die Vereinigten Staaten und die Europäische Union ein Anstieg um zusammen etwa 13 Mill. t erwartet; in Kanada und Argentinien dürften die Ausfuhr in etwas geringerem Umfang, jedoch relativ annähernd gleich stark zurückgehen. Japan und andere fernöstliche Länder sind beständig Getreideimporteure mit etwa gleichbleibendem Einfuhrvolumen. Dagegen tritt die VR China bei zunehmender Eigenproduktion sowohl als Importeur wie als Exporteur auf. Für das Jahr 2000 wird eine Einfuhr bis zu 13 Mill. t erwartet.¹⁵⁰ Bei den „coarse grains“ deuten sich steigende Soja-Ausfuhr Brasiliens an, die durch die Abwertung des Real gefördert werden. Dies wird vorwiegend die Lieferungen der Vereinigten Staaten treffen, so daß zusätzliche Entfernungen und Transportleistungen zu erwarten sind.

Tabelle 28: Entwicklung der Bulktonnage und der Tanktonnage 1999–2001

Größenklasse	Bulkcarrier					Tanker				
	Flottenbestand ^a			Veränderung		Flottenbestand ^a			Veränderung	
	1999	2000	2001	1999	2000	1999	2000	2001	1999	2000
	Mill. t dw			vH		Mill. t dw			vH	
10 000–50 000	117,3	115,8	114,8	-1,3	0,9	38,3	39,6	40,0	3,4	8,8
50 000–80 000	67,8	69,4	70,3	2,4	1,3	18,4	18,1	18,7	-1,6	3,3
80 000–120 000	7,2	5,7	6,2	-20,8	8,8	49,3	53,5	54,4	8,5	1,7
120 000–200 000	68,7	65,3	69,0	-5,0	5,7	41,6	41,4	41,4	-0,5	±0,0
200 000 und mehr	10,2	10,1	10,1	-1,0	±0,0	125,2	126,9	129,5	1,4	2,0
<i>Insgesamt</i>	266,1	266,5	270,5	0,2	1,5	272,7	279,5	284,0	2,5	1,6

^aJeweils am Jahresbeginn. 2000 und 2001 geschätzt.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (b, Januar 1999).

Der Welthandel mit Reis dürfte im Kalenderjahr 1999 mit 21 Mill. t um fast ein Viertel unter dem Rekordergebnis von 1998 liegen, das durch Ernteverluste infolge der El-Niño-Einflüsse bedingt war. Bei den sonstigen Agrarerzeugnissen hat Rußland in den ersten Wochen 1999 überraschend seine Käufe von Rohzucker kräftig erhöht. Angeblich wurden in den beiden ersten Monaten etwa 1,3 Mill. t eingeführt (Akinfe 1999). Auf der anderen Seite wird der in hohem Maß von den Importen Japans abhängige seewärtige Holztransport wohl auch 1999 — wie schon 1998 — schwach tendieren (Fairplay 1998c).

Angebot. Das Tonnageangebot auf den Märkten der trockenen Massengutfahrt wird 1999 voraussichtlich stagnieren. Da mit 14,2 Mill. t dw mehr neue Bulkcarrier anzuliefern sind als 1998, unterstellt diese Prognose allerdings ein erneut hohes Abwrackvolumen. Dabei gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Schiffgrößenklassen (Tabelle 28).

In der Klasse der „cape sizes“-Bulkcarrier soll die Flotte um 1,6 Mill. t dw auf 266,5 Mill. t dw wachsen (2,5 vH). Die Neubautonnage dürfte mit 5,5 Mill. t dw (8 vH) allerdings größer sein als im Vorjahr (Fearnleys b, Januar 1999: 17 ff. und 23).

Die Panamax-Klasse (50 000–80 000 t dw) wird ebenfalls durch einen weiter sehr hohen Zugang neuer Schiffe bedroht. Vom Auftragsbestand der Werften in Höhe von 8,8 Mill. t dw sind rund 5 Mill. t dw im Jahr 1999 an die

Reedereien abzuliefern. Auch in dieser Klasse entspricht das einer Zunahme um fast 8 vH des Bestandes am Jahresbeginn 1999.

In beiden Fällen wird die geschätzte Zuwachsrate des Angebots das relativ mäßige Niveau von jeweils 2,5 vH ebenfalls nur dann nicht überschreiten, wenn in erheblichem Umfang — der in der Klasse der „cape sizes“ etwa 70 vH der Neubautonnage entspricht — Bulkcarrier verschrottet werden.

Bei den Bulkcarriern der „handy sizes“ von 10 000 bis zu 50 000 t dw wird mit einem Rückgang des Flottenbestandes um knapp 1,5 vH gerechnet. Der Zugang an neuen Schiffen dürfte 3,5–4 Mill. t dw ausmachen (Orderbestand Ende 1998: 6,1 Mill. t dw). Aus dem vergleichsweise hohen Bestand an älteren Schiffen wird voraussichtlich überdurchschnittlich viel Tonnage endgültig aus der Fahrt genommen, so daß die Abnahme erreichbar sein dürfte.

Stark rückläufig soll die Bulktonnage im Zwischenbereich zwischen Panamax- und „cape size“-Carriern (80 000–120 000 t dw) sein. Obwohl die Werften etwa 0,4 Mill. t dw abliefern werden, soll sie um etwa ein Fünftel schrumpfen. Dementsprechend hoch wird das realisierbare Abwrackpotential eingeschätzt.

In fast allen diesen Fällen könnte die Flotte der Kombinierten Schiffe das Bild allerdings mehr oder minder stark beeinflussen. Das gilt vor allem für die sehr großen Schiffe mit mehr als 200 000 t dw sowie die vorgenannte Zwi-

schenkategorie, auf die sich die Flotte der Kombischiffe konzentriert. Vermutlich wird diese Größenklasse noch wesentlich stärker abnehmen, weil die Flotte weiter schrumpft. Ähnlich sieht es bei den größten Bulkcarriern aus. Es spricht viel dafür, daß das Wachstum in den verschiedenen Klassen der Bulkflotte allgemein verlangsamt wird, es sei denn, daß ein wesentlich größerer Teil der Kombitonnage in der Trockenladungsfahrt eingesetzt wird, weil sich in den Tankfahrt keine Beschäftigung bietet.¹⁵¹

Markt. Insgesamt sind durchgreifende und nachhaltige Nachfrageimpulse nicht zu sehen (vgl. dazu die im BIFFEX zum Ausdruck kommende pessimistische Einschätzung der Ratenentwicklung; Schaubild 9). Bei einer Angebotszunahme von 2,5 vH werden die „cape sizes“ vor allem (und mehr als die anderen Größen) von der Schwäche im Montanbereich betroffen. Panamax-Bulkcarrier werden bei etwa gleich starker Angebotsausweitung weitgehend vom kaum expandierenden Getreide- und Kohlenimport abhängig sein; der Wettbewerb ladungsuchender „cape size“-Schiffe wird durch den starken Rückgang der Größenklasse 80 000–120 000 t dw gebremst (insgesamt wird mit einem Schrumpfen im Größenintervall 50 000–120 000 t dw um fast 1,5 vH gerechnet). Der Markt für die Bulkcarrier der „handy/handy-max“-Größe wird ebenfalls durch die Abnahme der Flotte begünstigt; auch hier mangelt es aber

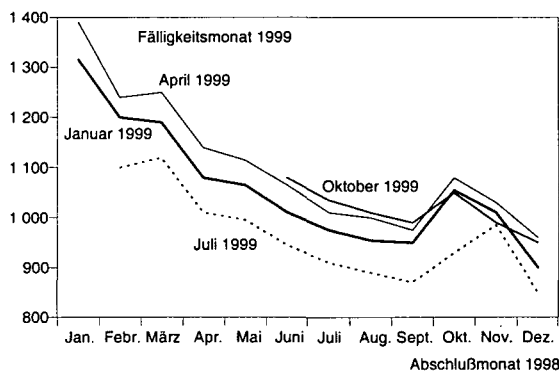
an klar erkennbaren Nachfrageschüben. Für diese Schiffe wird erhebliche Bedeutung haben, wie weit der Anstieg der Stahllexporte in die Vereinigten Staaten, der sie 1998 stützte, durch Anti-Dumping-Maßnahmen in den USA beschränkt wird. Die Frachtraten könnten dadurch spürbar gedrückt werden, zumal ein Ausgleich durch anderweitige Mehrnachfrage z.B. aus dem Agrar- und Forstbereich wenig wahrscheinlich wäre.

Mit tendenziell steigenden Raten kann auf den Märkten für Bulkcarrier somit kaum gerechnet werden; Chancen dafür könnten sich am ehesten vielleicht bei den Panamax-Schiffen bieten, zumal wenn die Konkurrenz der „cape size“-Schiffe nicht durchgreift. Die in allen Klassen abnehmenden Tonnagezuwächse werden, sofern die Verschrottungen mindestens die dabei vorausgesetzte Höhe haben, zwar stabilisierend wirken; zunächst wird aber der erhebliche Tonnageüberhang aufgelöst werden müssen. Das ist 1999 kaum vorauszusehen, zumal die Nachfrage für den Getreidetransport im Wirtschaftsjahr 1999/2000 gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden kann.

In der Kühlschiffahrt haben sich noch keine spürbaren Erholungstendenzen der Nachfrage gezeigt. Der Saisonbeginn blieb schwach. Zwar steigt die Bananenproduktion in Ecuador wieder an, doch sind die neuen Importeure (VR China, Rußland), die zusätzliche Mengen aufnehmen, dem Markt bisher eher ferngeblieben.¹⁵² Für das ganze Jahr wird mit einem mäßigen Ladungszuwachs von etwa 2–4 vH gerechnet, der jedoch auch die Kühlcontainerfahrt einschließt. Die Ladekapazität soll durch eine leicht steigende Zahl von Neubauten vergrößert werden, doch dürften auch zahlreiche Schiffe verschrottet werden.¹⁵³ Das Konkurrenzverhältnis zwischen Vollkühlschiffen und Kühlcontainern wird sich infolge der Zunahme der Kühlcontainerkapazität, die mit der starken Ausweitung der Containerschiffsflotte einhergeht, weiter verstärken. Auch wenn vorerst mit einem Schrumpfen der Vollkühlschiffstonnage gerechnet werden kann, wird dieser Faktor auf längere Sicht Bedeutung für die Marktentwicklung in der Kühlfahrt behalten.

Die Reedereien des Automobiltransports haben mit entgegengesetzten Markttrends zu rech-

Schaubild 9: Notierungen für BIFFEX^a-Terminkontrakte



^aIndexpunkte des Baltic Freight Index.

Quelle: Lloyd's List (Ifd. Jgg., 1999: jeweils „Markets, Commodities“).

nen. Es fragt sich vor allem, ob die starke Zunahme der ostasiatischen Pkw-Exporte sich fortsetzen kann oder ob die konjunkturelle Abschwächung in Europa und den Vereinigten Staaten als Bremse wirken wird. Dabei fragt sich auch, ob die Wechselkurseffekte noch ausreichen, um solche Kontraktionstendenzen der Gesamtnachfrage auf dem Automobilmarkt zu konterkarieren und den Anteil der asiatischen Lieferanten dabei noch zu steigern.

Für den Markt wird in jedem Fall die anstehende Ablieferung zahlreicher „car carrier“-Neubauten bedeutsam sein. Es kann vermutet werden, daß auch ohne eine Nachfrageabschwächung der Nachfrageüberhang und damit die feste Ratentendenz abgebaut werden. Daher ist auf diesem Spezialmarkt ein Ende des Booms der letzten Jahre zu erwarten.

b. Tankmärkte: Unsicherheitsfaktor OPEC trübt die Aussichten

Nachfrage. Die Entwicklungstendenzen der Nachfrage auf den Mineralölmärkten werden gegenwärtig von den im Februar 1999 gefaßten Beschlüssen der OPEC-Staaten überschattet, mit denen erneut versucht wird, die Schwäche auf diesen Märkten zu beenden und vor allem die zum Jahresbeginn noch fallende Preistendenz umzukehren. Ziele und Maßnahmen entsprechen den bekannten Mustern; Saudi-Arabien fällt erneut die Rolle des „swing producers“ zu, der seine Förderung erheblich drosseln soll. Das Preisniveau für Rohöl soll damit auf etwa 21 \$/b gesteigert werden. Die Rohölpreise sind zwar gestiegen, die Chancen für eine längerfristige Realisierung dieses Programms sind aber zur Zeit unsicher. Ende 1998 hatte die OECD (1998: Annex-2) eine leichte Nachfragezunahme um 1,7 vH erwartet (Mitgliedsländer 1,5 vH; andere Länder 2,5 vH). Dabei war ein durchschnittlicher Rohölimportpreis von cif 14,20 \$/b zugrunde gelegt worden. Im Januar 1999 wurde diese Prognose auf 1,4 vH zurückgenommen; den Ausschlag gab eine Abschwächung in Entwicklungsländern, vor allem in Brasilien (Carr 1999).

Sollten die OPEC-Beschlüsse entgegen den bisherigen Erfahrungen durchsetzbar sein, müß-

te voraussichtlich mindestens mit einer Stagnation, eher noch einem Rückgang der Ölimporte gerechnet werden. (Die Kürzung um 2 Mill. b/Tag würde einer Verminderung der Seetransporte um 5–6 vH entsprechen.) Davon würden die Lieferungen vom Arabischen Golf am stärksten betroffen sein, somit auch der Markt für Großtanker. Die erforderliche Tonnenmeilenleistung würde daher noch stärker abnehmen. Die dämpfenden Auswirkungen, die von den ostasiatischen Ländern ausgehen, werden 1999 voraussichtlich anhalten. Außerdem wird damit gerechnet, daß die Tendenz zu einer Westverlagerung der Ölimporte vor allem der Vereinigten Staaten auch auf mittlere bis längere Sicht anhalten wird (Redding 1999b).¹⁵⁴ Da im atlantischen Bereich mehr Rohöl verfügbar sein wird, könnte sich die Nachfrage nach Mittelost-Öl schon ohne die OPEC-Politik verringern. Unabhängig von solchen Reaktionen dürften die umfangreichen Lagervorräte abgebaut werden.

Ein höheres Niveau der Rohölpreise und in Verbindung damit ein rückläufiger Ölabsatz werden sich grundsätzlich eher zugunsten der mittelgroßen Tankerklassen auswirken. Die Größe der Ladungspartien wird wahrscheinlich wieder abnehmen. Um die Transportkosten niedrig zu halten, können sich die Ölimporteure auch verstärkt nahegelegenen Förderregionen zuwenden. In diesem Fall sind wahrscheinlich die Ladegebiete am Atlantik begünstigt, in denen auch unter „normalen“ Bedingungen Tanker bis herab zur „handy size“-Größe eingesetzt werden.

Ob und welche Auswirkungen auf die Tankmärkte die Konzentrationstendenzen in der Mineralölindustrie haben werden — insbesondere ob sie schon 1999 spürbar sein könnten —, war noch nicht übersehbar.¹⁵⁵ Sie können jedoch vielfältig sein. Die Konzentration kann einen Rationalisierungsschub bei der Beschaffung und dem Transport des Rohöls auslösen, der den Tonnagebedarf mindert. Zum Beispiel könnte die Größe der einzelnen Rohölpattie beim Import gesteigert, aber auch die Macht der Nachfrager auf den Tankmärkten gestärkt werden. Eine Wiederherstellung rationellerer Einsatzmuster mit hoher Periodenkapazität der

Schiffe, wie sie vor den Ölkrisen bestanden, könnte den Bedarf an Tanktonnage drosseln.

Angebot. Die Tankerflotte wird im Jahre 1999 insgesamt voraussichtlich wieder mäßig wachsen (2,5 vH). Diese (niedrige) Quote kann jedoch nur eingehalten werden, wenn in erheblichem Umfang Tanker verschrottet werden. Da die Werften mit fast 21 Mill. t dw um 65 vH mehr Neubautonnage abliefern werden als 1998, müssen 14 Mill. t dw aus der Fahrt ausscheiden (Tabelle 28). Schließt man auch hier die Flotte der Kombinierten Schiffe ein, so würde unter den gleichen Annahmen wie im Fall der Bulktonnage das Tankerangebot um 4,1 Mill. t dw bzw. 1,4 vH vergrößert werden. Bei alleinigem Einsatz der Schiffe als Tanker würde es um 8,6 Mill. t dw bzw. 3 vH vergrößert, bei ihrem vollständigen Abzug dagegen um 6,4 Mill. t dw bzw. 2,2 vH verringert werden können. Den größten Zuwachs gibt es in allen Fällen in der Größenklasse 50 000–80 000 t dw (max. 9,1/min. 3,5 vH); das Minimum wechselt zwischen den Größenklassen und einer Abnahme zwischen 1 und über 6 vH.

In diesem Sektor gibt es ebenfalls Unterschiede zwischen den Größenklassen. Der stärkste Zuwachs durch Neubauten (8,5 vH) wird für die Aframax-Tanker (80 000–120 000 t dw) erwartet. Der Bestand an „handy size“-Schiffen soll um knapp 3,5 vH wachsen. In der „Suezmax“-Größenklasse dürfte sich die Flotte bei Ablieferungen von über 6 Mill. t dw neuer Schiffe um mindestens 2,5 vH vergrößern, während der Nettozugang in der VLCC-Klasse bei weniger als 1,5 vH liegen soll. Für die anderen Schiffgrößen wird mit einer Stagnation bzw. geringfügigen Abnahme gerechnet. In allen Klassen werden die Zugänge von Neubauten aus einem beträchtlichen Auftragsbestand gespeist, der z.B. bei den VLCC ein Fünftel der Flotte ausmacht und auch die Ablieferungen im Jahre 2000 auf hohem Niveau halten wird.

Insgesamt wird in der Rohöl- wie in der Produktentankfahrt bei einem Auftragsbestand von rund 47 Mill. t dw, von dem termingerecht 21 Mill. t dw in 1999 abzuliefern sind, auch weit über das Jahresende hinaus eine erhebliche zusätzliche Kapazität vom Markt aufzunehmen sein. Daraus wird weiterhin ein latenter Raten-

druck resultieren, da ein entsprechend großer Abgang durch Abwracken veranlaßt werden muß. Vermutlich ist das nur dann erreichbar, wenn die Ertragsaussichten für ältere Schiffe, insbesondere wenn diese durch eine Klasse gehen müssen, unbefriedigend sind.

Auch in der Tankfahrt können Angebot und Marktlage spürbar beeinflußt werden, wenn einerseits die Flotte der Kombinierten Schiffe schrumpft und andererseits deren Einsatzmuster verschoben wird. Dabei erscheint ein angebotsvergrößernder Rückfluß solcher Schiffe aus der Trockenladungsfahrt mit Blick auf die Aussichten für die Tankmärkte wenig wahrscheinlich.¹⁵⁶

Märkte. Unter der Voraussetzung, daß die unterstellte Abwrackquote erreicht werden kann, werden die Tankmärkte in der Rohölfahrt im weiteren Verlauf des Jahres 1999 voraussichtlich das folgende Bild bieten: Bei den Großtankern (VLCC/ULCC) dürfte sich die Nachfrage abschwächen. Damit muß besonders dann gerechnet werden, wenn die Produktionsbeschränkungen der OPEC zur dauerhaften Erhöhung der Rohölpreise und zum Rückgang der Verladungen vom Arabischen Golf führen sollten. Erhebliche Bedeutung würden dabei die geringeren Entfernungen haben, wenn amerikanische oder europäische Rohölkäufe wieder verstärkt aus atlantischen Häfen bezogen würden. Die — wenn auch geringe — Ausweitung des Tonnagebestandes kann dazu führen, daß sich der bisher stets latent vorhandene Druck auf das Rateniveau tendenziell verstärkt. Ratenauschläge infolge plötzlich auftretender Nachfrageschübe vor allem am Arabischen Golf würden wahrscheinlich verzögert ausgelöst und rascher wieder beendet werden. Die Reagibilität der Raten auf Nachfrageänderungen dürfte jedoch — mit einer wahrscheinlich verminderten Fluktuationsbreite — hoch bleiben. Im ganzen wird mit einem durchschnittlich niedrigeren Rateniveau für Großtanker gerechnet.¹⁵⁷ Das Ausmaß dieses Rückgangs kann spürbar beeinflußt werden, wenn Kombinierte Schiffe das Angebot verändern.

Bei den Suezmax-Schiffen stehen sich die Erwartung, daß diese Größenklasse von den OPA'90-Bestimmungen begünstigt sein wird,

und die Wahrscheinlichkeit, daß mit dem verschärften Wettbewerb von Großtankern gerechnet werden muß, gegenüber. Dazu kommt die allgemeine Schwäche der Ölmärkte, besonders dann, wenn sich die OPEC-Maßnahmen als wirksam erweisen. Auch das Flottenwachstum (2,5 vH) dürfte den Markt belasten, so daß ebenfalls mit schwach tendierenden Raten zu rechnen ist.

Die Aframax-Tanker werden trotz ihrer größeren Einsatzbreite im Schatten der besonders raschen Angebotsausweitung (8,5 vH) stehen. Der Druck auf Raten und Erträge wird aufrechterhalten, zumal die Flotte in diesem Bereich schon in den vergangenen Jahren kräftig ausgeweitet worden ist. Auch in den kommenden Jahren wird noch eine bedeutende Zahl von Neubauten zur Flotte stoßen. Ebenso wird bei den Schiffen unterhalb der Aframax-Größe (ca. 50 000–80 000 t dw) ein hoher Auftragsbestand für weiteren Zugang von Neubauten sorgen. Davon entfällt allerdings wie bereits in den Vorjahren ein großer Teil auf Produktentanker.

Rohöltanker der „handy sizes“ werden wie üblich die auch unter normalen Umständen relativ kleinen Ladungspartien befördern, die für Importländer mit beschränktem Ölverbrauch bestimmt sind. Auf diesen Teilmärkten dürfte sich die geringe Wachstumsdynamik der dafür verfügbaren Tankerflotte stabilisierend auswirken. Sie sind zudem oft durch die navigatorischen Gegebenheiten, insbesondere die Abmessungen der Häfen, ebenso vor dem Eindringen größerer Tanker geschützt wie durch die zu kleinen Ladungsmengen.

Da der Ölverbrauch 1999 höchstens schwach steigen wird, reichen auch geringe Zuwächse beim Tonnageangebot schon aus, um die Raten auf dem bisherigen, durchweg relativ niedrigen Stand zu halten. Andererseits können dort, wo der Markt relativ ausgeglichen ist, rasch auch (wenngleich eher vorübergehende) Ratenanstiege ausgelöst werden. Im Bereich der Großtanker könnte sich dieses Bild, das für die vergangenen Jahre charakteristisch war, allerdings dann verflüchtigen, wenn der Nettozuwachs zur Flotte größer als oben angenommen ist, weil bei hohen Neubauvolumen zuwenig Schiffe abgewrackt werden.

Ein Faktor des US-Marktes: Der „Oil Pollution Act of 1990“. Am 1. Januar 1999 sind Bestimmungen des amerikanischen „Oil Pollution Act of 1990“ (OPA'90) in Kraft getreten, die von Tankern im Verkehr mit den Vereinigten Staaten erfüllt werden müssen. Zu ihnen gehören ein Anlaufverbot für alle 24 und mehr Jahre alten und über 30 000 t dw großen „single hull“-Tanker im Verkehr mit amerikanischen Küstenhäfen. Die Altersgrenze wird danach schrittweise gesenkt (Box 1998).¹⁵⁸ Die Bestimmungen sind nicht auf den LOOP und „offshore“-Leichterplätze anwendbar. Damit sind VLCC und ULCC faktisch ebenfalls ausgenommen, da diese die amerikanischen Häfen nicht direkt anlaufen können.

Die Vorschriften des OPA'90 werden voraussichtlich zu einer Neuverteilung der verfügbaren Tonnage auf Verkehre mit den und solche außerhalb der Vereinigten Staaten führen. Sollte die USA-geeignete Tonnage nicht ausreichen, um den Transportbedarf zu decken, so würde das eine Spaltung des Ratenniveaus mit einem Anstieg auf den Routen nach den USA zur Folge haben. Der umgekehrte Fall, ein über den amerikanischen Bedarf hinausgehendes Angebot OPA'90-gerechter Tanktonnage, bliebe hingegen ohne Auswirkungen auf die Raten-niveaus, da die administrative Einsatzgrenze deren Ausgleich nicht behindern würde. Im Fall einer knappheitsbedingten Spaltung könnte es auch zu einer Umlenkung der Ölbezüge auf nahegelegene Förderländer kommen, da die vorhandene Tanktonnage dann mehr Reisen je Jahr ausführen und damit eine insgesamt größere Ölmenge in die Vereinigten Staaten befördern könnte. Ob es dazu kommt, hängt auch von der Struktur der Tankerflotte und den relativen Ölpreisen in den verschiedenen Förderregionen ab. Einen Ausweg bietet z.B. der Einsatz von VLCC (wenn es Partigröße und Bedingungen der Ladehäfen erlauben) mit Umladung vor der amerikanischen Küste.¹⁵⁹

Produktentankfahrt bleibt schwach

Die Märkte der Produktentankfahrt werden 1999 weiter stark von der Situation in Ostasien bestimmt sein. Als Folge des nach wie vor schwachen Verbrauchs von Ölerzeugnissen wird die

Tonnagenachfrage weiterhin kaum expansiv sein. Außerdem verringern längerfristige Wandlungen in der Raffineriewirtschaft im Fernen Osten die erforderlichen Transportleistungen. Die in vielen Ländern der Region, insbesondere in Thailand und Südkorea, entstandenen neuen Kapazitäten haben die zentrale Stellung der Raffinerien in Singapur in einem System geschwächt, in dem Rohöl aus dem Mittleren Osten zugeführt und die hergestellten Erzeugnisse mit Hilfe von Produktentankern in die Länder Ost- und Südasiens verteilt wurden. Die räumliche Umstrukturierung ist ursächlich für eine verringerte Inanspruchnahme von Produktentankern. Schon 1998 wurde spürbar weniger Tonnage benötigt (Hammer 1998). Außerdem dürften die im Fernen Osten bzw. in Südostasien zusätzlich errichteten Raffineriekapazitäten Direktimporte von Ölprodukten aus dem Mittleren Osten ersetzen. Zugleich wird die Nachfrage nach Produktentankern dadurch gedämpft, daß sich die Transportentfernungen im Intra-Asien-Verkehr im Durchschnitt verringert haben.

Die Wirkungen dieses Wandels in der Erdölwirtschaft Asiens auf die Tankschifffahrt treten um so deutlicher hervor, als die Nachfrage nach Ölprodukten in der Region zurückgegangen ist und man sich vielfach bemüht, zunächst die eigenen Raffinerien zu beschäftigen. Diese sind gleichwohl zu einem nicht unerheblichen Teil nicht ausgelastet. In den anderen Regionen steht die Produktentankfahrt unter dem Einfluß der auch dort nur wenig expandierenden Nachfrage nach Ölprodukten und der hohen Lagerhaltung.

Das *Tonnageangebot* wird in diesem Sektor weiter zunehmen. Der Trend zu größeren Tankern wird anhalten. Insgesamt sollen 95 neue Schiffe mit etwa 4,1 Mill. t dw (1,1 Mill. t dw Chemikalientanker) in Fahrt gebracht werden. Von dieser Tonnage werden rund 23 vH auf Schiffe bis zu 40 000 t dw entfallen, 43 vH auf die Größenklasse 40 000–50 000 t dw. Die restlichen zur Lieferung in 1999 vorgesehenen Schiffe werden vorwiegend zwischen 50 000 und 80 000 t dw haben. Auch in diesem Sektor ist das Flottenwachstum noch nicht beendet. Einschließlich der außerdem zu liefernden

66 Chemikalientanker mit zusammen 1,2 Mill. t dw werden die Neubauten etwa 10 vH der vorhandenen Produktentanktonnage ausmachen.¹⁶⁰ Weitaus am stärksten wird die Größenklasse 40 000–50 000 t dw ausgeweitet (18 vH); weitere 8,5 vH bestreiten die Aufträge für noch größere Schiffe. Die „handy sizes“ unter 40 000 t dw machen nur 7,5 vH aus. In welchem Umfang Schiffe abgewrackt werden und damit den Nettzugang verringern, ist nicht erkennbar (Jacobs & Partners Dezember 1998: 50 und 54).

In den Vorjahren standen die Produktentanker aller Größen unter dem Einfluß eines starken Raten- und Ertragsrückgangs, der vorwiegend von der schnellen Kapazitätsausweitung verursacht wurde. Diese stand in engem Zusammenhang mit Bemühungen, die Produktivität der Flotte durch größere Schiffe zu steigern. Offensichtlich hätten dabei jedoch in größerem Umfang Schiffe freigesetzt und abgewrackt werden müssen. Das war bisher nicht der Fall. Angesichts der Lage auf den Ölmärkten, die durch die OPEC-Beschlüsse tendenziell verschärft werden kann, dürfte sich die Bilanz von Angebot und Nachfrage in der Produktentankfahrt 1999 noch verschlechtern, die ungünstige Tendenz des Vorjahres somit anhalten.

Insgesamt ergibt sich damit für die Rohöl- wie für die Produktentankfahrt das Fazit, daß allgemein eine Abschwächung mit noch sinkender Ratentendenz erwartet werden muß, deren Ausmaß wesentlich von der Durchsetzbarkeit der OPEC-Beschlüsse zur Förderbeschränkung und deren Preiswirkungen abhängt.

Gastankfahrt — Neue Impulse für LNG

Für die Gastankfahrt können sich kurzfristig sowohl günstige als auch nachteilige Entwicklungen ergeben. Für den September 1999 ist die bereits seit langem geplante Eröffnung des LNG-Exports aus Nigeria angekündigt worden („Bonny-Projekt“). Dieser neue „trade“ dürfte acht große Tanker von jeweils 122 000–135 000 cbm Ladefähigkeit erfordern.¹⁶¹ In Asien plant Indien steigende Importe von LNG.¹⁶²

Die längerfristigen Perspektiven sind teilweise weniger günstig. Zunächst wird allerdings damit gerechnet, daß Europa wieder verstärkt

verflüssigtes LNG auf dem Seeweg beziehen wird, wobei anscheinend das Angebot eine wichtige Rolle spielt.¹⁶³ Außer Tankern dürften dafür auch neue Anlagen in den Löschhäfen notwendig sein. Ferner ist geplant, in Qatar eine neue Verflüssigungsanlage zu errichten und sie vorzugsweise zur Lieferung von LNG nach Indien einzusetzen (Brower 1998).

Die kurzfristigen Aussichten für den LPG-Transport sind noch von unzureichender Nachfrage nach Transporten überschattet. Mit einer Festigung der Frachtraten ist noch nicht zu rechnen.

c. Linienschifffahrt: Verlangsamte Zunahme

Nachfrage. Im weltweiten Linienverkehr wird das Ladungsaufkommen im Jahr 1999 deutlich langsamer als in den Vorjahren zunehmen. Hauptgründe dafür sind die abflauende konjunkturelle Expansion in den Industrieländern — davon werden u.a. die Nordatlantikverkehre betroffen sein, vor allem in der westgehenden Richtung — und die anhaltenden Probleme in Asien, aber auch in Südamerika. Es wird aber Ausnahmen geben. So nehmen die Ausfuhren Brasiliens seit der Abwertung des Real wieder zu. Die asiatischen Exporte dürften zwar noch überdurchschnittlich steigen; das gesamte Containerladungsaufkommen beider Richtungen soll aber lediglich um 1 vH expandieren (Schätzung von Howe Robinson, London, nach *Lloyd's Shipping Economist* 1999b). Auf längere Sicht

wird damit gerechnet, daß die früher prognostizierten Transport- und Umschlagsmengen im Containerverkehr Ostasiens nicht erreicht werden können (Tabelle 29).¹⁶⁴

Tabelle 29: Die Containerschiffsflotte Ende 1998

Größenklasse TEU	Flotte		Auftragsbestand		Zuwachs ^a	
	Zahl	TEU ^b	Zahl	TEU ^b	Zahl	TEU ^b
100-499	382	116	10	4	2,6	3,7
500-999	442	321	40	28	9,1	8,6
1 000-1 999	771	1 084	74	108	9,6	10,0
2 000-2 999	379	938	35	82	9,2	8,8
3 000-3 999	194	676	10	38	5,2	5,6
4 000-4 999	139	606	22	99	15,8	16,3
5 000-5 999	30	159	32	172	106,7	108,1
6 000 plus	20	128	11	70	55,0	54,2
<i>Insgesamt</i>	2 357	4 028	234	601	9,9	14,9

^aAuftragsbestand bezogen auf Flottenbestand (ohne Berücksichtigung von Abwrackungen). — ^bIn 1 000.

Quelle: Lloyd's Maritime Information Services, zit. nach *Lloyd's List* (lfd. Jgg., 18. Dezember 1998: 2).

Angebot. Das Wachstum der Containerschiffkapazität hält weiter an. Den größten Teil des Auftragsbestands der Werften (Ende 1998: etwa 17 vH der Flotte)¹⁶⁵ machten Schiffe von mehr als 4 000 TEU Ladefähigkeit aus. Daraus ergeben sich im Bereich dieser Groß- und Größtschiffe teilweise sehr hohe Zuwachsraten: 4 000-4 999 TEU: 16,5 vH; 5 000-5 999 TEU: 108 vH; und 6 000 TEU plus: 54 vH des jeweiligen Flottenbestandes. Dagegen machen die Aufträge in den unteren Größenklassen gegenwärtig weniger als 10 vH der Flotte aus (Angaben von Lloyd's Information Services, zit. nach Porter 1998e) (Tabelle 30).

Tabelle 30: Schiffbaudaten für das 1. Quartal 1999 (Mill. t dw)

	Ablieferungen	Neue Aufträge	Auftragsbestand ^a	Liefertermine ^b	
				1999	2000
Alle Schiffe ^c	12,343	5,402	73,047	35,850	30,360
Rohöltanker	5,248	1,240	29,470	11,856	13,371
Produktentanker	0,665	0,346	7,477	3,671	3,204
Chemikaliertanker	0,470	0,393	3,385	2,090	1,128
Bulkcarrier ^d	4,199	2,020	17,124	10,581	5,684
General Cargo	0,439	0,244	3,529	2,090	1,340
Container	0,751	0,676	7,142	3,118	3,537
Container ^e	0,048	0,053	0,548	.	.

^aEnde März 1999. — ^bWeitere Termine in den Folgejahren. — ^cNur frachttragende Schiffe. — ^dEinschließlich Selbstentlader und sonstige Bulkcarrier. — ^eStellplatzkapazität in Mill. TEU.

Quelle: Zusammengestellt aus Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg., März 1999).

An der gesamten Stellplatzkapazität von rund 4,3 Mill. TEU sind die Linienreedereien zur Zeit mit knapp 65 vH (1995: 71 vH) beteiligt. Dementsprechend ist die für eine dauerhafte Vercharterung bestimmte Kapazität erneut gestiegen. Der Anteilsrückgang der Linien verdeckt jedoch einen Strukturwandel ihrer Flotte: der schnell ausgeweitete Bestand an Großschiffen ist bisher ausschließlich den Linienreedereien selbst zuzurechnen. Erst gegen Ende des Jahres 1999 werden die ersten derartigen Großschiffe an unabhängige „private“ Eigner geliefert und unmittelbar in Langzeitcharter von Linien gehen. Der Wandel der Größenstruktur wird sich voraussichtlich spürbar auf die weniger großen Schiffe auswirken, und zwar nicht nur auf die Linientonnage, sondern immer mehr auch auf den Containerchartermarkt. Unter Druck kommen dabei vor allem Schiffe von etwa 2 500–4 000 TEU, andererseits das breite Größenintervall von etwa 1 000–1 700 TEU. Verdrängungseffekte, die vom Übergang zu den größten Schiffen ausgehen, wirken besonders auf die größere dieser beiden Gruppen; im übrigen steht die Kapazitätsausweitung im Vordergrund.

Märkte. Für die wichtigsten Linienfahrtgebiete zeichnen sich folgende Entwicklungen ab:

Nordatlantik: Infolge der konjunkturellen Abschwächung wird das Ladungsaufkommen voraussichtlich langsamer expandieren. Das gilt vor allem für die westgehende Richtung. Die Raten dürften eher wieder schwächer tendieren.

Südamerika: Die zur Verfügung stehende Ladung wird sich küsten- und richtungsbezogen unterschiedlich entwickeln. Im südgehenden Verkehr wird sie sich abschwächen, nordgehend jedoch vor allem im Verkehr von Brasilien spürbar steigen. Die dämpfenden Wirkungen der Exportverluste im Asienhandel dürften spürbar bleiben; betroffen ist vornehmlich die Westküste. Es wird darum gehen, die Erträge nach dem starken Rückgang der vergangenen Jahre wieder zu verbessern.

Europa–Ostasien: Das Ladungsaufkommen im Asien–Europa-Verkehr nimmt noch zu; doch muß mit einer Verlangsamung gerechnet werden. Ostwärts ist eine Erholung noch nicht

in Sicht; das Gesamtaufkommen (beide Richtungen zusammen) soll daher nur um schätzungsweise 1 vH größer sein als 1998. Das Auslastungsproblem bleibt bestehen. Daher wird mit weiteren Versuchen gerechnet, die Frachtraten von Asien anzuheben.

USA–Ostasien: Im Verkehrsgebiet Nordpazifik wird die Lage ähnlich wie im Asien–Europa-Verkehr bleiben. Der Verkehr dürfte ostwärts weiter, aber langsamer zunehmen.¹⁶⁶ Westwärts wird noch nicht mit einem Wiederanstieg gerechnet. Von Asien ausgehend ist eine kräftige Ratenhöhung angekündigt.

USA/Kanada–Südamerika: Diese Verkehrsgebiete werden sich ähnlich wie die Relationen Europa–Südamerika entwickeln. Dabei könnte sich eine konjunkturelle Verlangsamung in den Vereinigten Staaten eher begrenzt bemerkbar machen. Die Stabilisierungsbemühungen der Reedereien dürften fortgesetzt werden, um die stark verschlechterten wirtschaftlichen Ergebnisse der Dienste zu verbessern.

Auch außerhalb Ostasiens wird in zahlreichen Fahrtgebieten mit Versuchen, die Raten anzuheben, zu rechnen sein. Nicht-Konferenz-Reedereien haben verschiedentlich erkennen lassen, daß sie solchen Bemühungen folgen würden.

Für die wirtschaftliche Situation der Reedereien ist nach wie vor das Kapazitätsangebot ausschlaggebend. Der Auftragsbestand ist zwar gesunken; die Neubauten werden 1999 aber wiederum zwischen 8 und 10 vH des Flottenbestandes liegen. Obwohl die mittelfristige Zuwachsrate des Containerverkehrs nunmehr auf nicht mehr als 5 vH/Jahr geschätzt wird, ist der Rückgang der Aufträge vielfach schon als ausreichende Grundlage für eine baldige Festigung angesehen worden. Insgesamt gesehen — d.h. im wesentlichen außerhalb der asiatischen Exportverkehre — dürfte der Druck auf die Frachtraten und Erträge in der Linienschifffahrt aber um so mehr anhalten, als selbst ohne den Zugang weiterer Neubauten noch ein Mißverhältnis zwischen Nachfrage nach Stellplätzen und Angebot vorhanden ist. Es könnte durch Rationalisierungseffekte der Unternehmenskonzentration verschärft werden, die unter dem Er-

tragsdruck vermutlich anhalten wird. Auch in den Asienverkehren kann aus den bisher eingetretenen und noch beabsichtigten Ratenerhöhungen noch nicht auf eine deutliche Verbesserung der Erträge geschlossen werden, da das zugrundeliegende Ungleichgewicht der Auslastung der Schiffe — Asien–Europa 98 vH, Europa–Asien unter 75 vH (1997: 91 vH) — vorerst fortbestehen dürfte.

Einiges spricht auch dafür, daß zumindest in wichtigen Fahrtgebieten die Auflösungsstendenzen bei den Konferenzen und die Lockerung der Ratenbildungsgrundsätze zusammen mit dem Vordringen der Kontrakte den Druck auf die Raten aufrecht erhalten, wenn nicht zusätzlich fördern werden.

d. Containercharterfahrt: Wendepunkt liegt noch voraus

Die Aussichten für die Containercharterfahrt werden wie 1998 von der rasch wachsenden Kapazität der Tramptonnage bestimmt. Ein Umschwung auf dem Markt setzt voraus, daß die „liner operators“ zusätzlich zu ihrer Eigentonnage noch mehr Charterschiffe benötigen. Das erscheint zweifelhaft, zumal zunächst noch immer vornehmlich Schiffsgrößen auf den Chartermarkt gebracht werden, die bereits vom Strukturwandel bei den Linienreedereien betroffen sind (Tabelle 27). Viele Reedereien dürften vor der Aufgabe stehen, neue Einsatzmöglichkeiten zu finden.

In den Nebenfahrtgebieten — vorwiegend im Nord–Süd-Verkehr — können Schiffe mit über 2 500 TEU Ladefähigkeit vorerst kaum eingesetzt werden; ein bedeutender Teil der Neubautonnage für den Chartermarkt liegt aber in diesem Größenbereich. Der stufenweise „nach unten“ wirkende Wettbewerb wird daher fort-dauern. Im Bereich der mittelgroßen Schiffe von etwa 1 000–1 800 TEU dürfte der Anstieg der Charraten im Frühjahr 1999 noch keine durchgreifende, nachhaltige Festigung signalisieren. Der Druck ist zwar auch eine Folge der Asien-Krise, vor allem aber durch den starken Neubauzugang bedingt und daher überwiegend autonom — also nicht durch Verdrängungseffekte „von oben“ — erzeugt.

Bei den kleineren Containerschiffen bis zu etwa 1 000 TEU hat das zumindest in der letzten Zeit vergleichsweise geringe Flottenwachstum den Abwärtstrend der Raten gebremst. Da diese vorzugsweise in der Feederfahrt eingesetzten Schiffe inzwischen wohl auch mehr unter den Einfluß der konjunkturellen Schwächetendenzen bei den Linien geraten, dürfte es aber bei Fluktuationen auf einem eher niedrigen Niveau bleiben.

Der 1999 voraussichtlich allgemein anhaltende Druck auf den Containerchartermärkten wird durch einige Strukturprobleme differenziert. In den ersten Monaten des Jahres 1999 sind die Raten für „self-sustained ships“ mit eigenen Kränen teilweise unter die entsprechenden Sätze für „gearless ships“ gefallen, so daß die Kosten für die Kranausrüstung nicht gedeckt werden können; es kann nicht ausgeschlossen werden, daß diese Tendenz anhält. Außerdem wird der Trend zu höheren Schiffsgeschwindigkeiten dort deutlich spürbar, wo es um ältere Schiffe geht, die noch für eine geringere Geschwindigkeit ausgelegt wurden. Derzeit muß für diese Schiffe ebenfalls mit niedrigeren Charraten gerechnet werden.¹⁶⁷

Schiffsverkäufe zum Abwracken werden weiterhin nur begrenzt zur Überwindung der Überhang-Situation in der Containerschiffahrt beitragen können. Ein Verkauf linieneigener älterer Schiffe könnte sich zwar grundsätzlich auch auf die Trampmärkte positiv auswirken, aber auch eher die Rationalisierung bei den Linien erleichtern. Zudem hat die schnelle Kapazitätsausweitung in der Containerflotte zu einem sehr „schiefen“ Altersaufbau geführt: der Umfang der älteren Tonnage ist vergleichsweise gering. Vermutlich kann erst auf mittlere bis längere Sicht eine Kombination von Schiffsalter (20 Jahre plus) und technischen Parametern zu vermehrtem Abwracken führen (vgl. dazu Fossey (1999); dort wird das erst vom Jahr 2003 ab als realisierbar angesehen).

Für das Jahr 1999 wird nicht mit einer spürbaren Verbesserung der Lage auf dem Containerchartermarkt gerechnet werden können. Eine Wende kann erst danach erwartet werden.

3. Ein Blick ins nächste Jahrhundert

Somit hat es den Anschein, daß der Rest des Jahrzehnts nicht nur von der Seeschifffahrt im Wellental der Konjunktur verbracht werden muß. Richtet man zum Abschluß den Blick noch einmal über diesen Zeitpunkt hinaus und fragt nach Langzeittendenzen, die für das erste Jahrzehnt nach dem Jahr 2000 bestimmend sein könnten, so fallen einige ins Auge:

- technische Trends und Marktprobleme,
- organisatorische Trends,
- Tendenzen der Hafenorganisation.

Grundlage aller einzelnen Trends ist die gesamtwirtschaftliche Weiterentwicklung (d.h. das Wachstumstempo einschließlich der Strukturwandlungen im Wachstumsprozeß) in den einzelnen Weltregionen. Zentrale Frage bleibt, wie rasch es zu einer Erholung von den aktuellen Krisenerscheinungen kommt und mit welchen langfristigen Auswirkungen — z.B. infolge von Reformen des Rahmenwerks und bestimmter Strukturen — gerechnet werden muß, ob also auch nach Überwindung der Krise ein langsames Tempo in der Weltwirtschaft herrschen wird.

a. Fortschritte der Seeverkehrstechnik

Die zweite Hälfte des auslaufenden Jahrhunderts hat eine große Zahl weitreichender technischer Fortschritte im Seeverkehr mit sich gebracht. Sie haben in den neunziger Jahren vor allem den Containersektor betroffen, aber auch — teils in Verbindung mit neuen Seetransportmethoden — zahlreiche neue Schiffstypen entstehen lassen. Nun scheint sich auf diesem Feld eine neue Entwicklungsphase anzubahnen. Beispielhaft lassen sich hier die Linienfahrt einerseits, die Flüssiggastankfahrt andererseits herausgreifen.

In der Linienfahrt geht es um das Streben nicht nur nach immer größeren, sondern auch immer schnelleren Containerschiffen. Was zunächst die Schiffsgröße betrifft, so hat sie sich im vergangenen Jahrzehnt in einem schnell steigenden Tempo aufwärts entwickelt.

Das erste Containerschiff mit mehr als 4 000 TEU wurde erst im Jahre 1995 in Dienst gestellt. Am 1. Januar 1997 waren bereits 16 Schiffe von mehr als 5 000 TEU vorhanden (ISL 1997: 92, Tab. 1.5.12.7). Zumindest in der Kategorie bis zu etwa 5 500 TEU handelt es sich nicht mehr um Einzelfälle, sondern um eine Neustrukturierung der Linienfahrt auf breiter Front. Derzeit hat die schiffbauliche Diskussion ein neues Ziel aufgefaßt: das 15 000-TEU-Containerschiff.

Gegenwärtig liegt die Höchstgröße der in Fahrt befindlichen Containerschiffe „offiziell“ bei 6 674 TEU; es werden aber auch um 8 000 TEU und mehr angegeben (vermutlich bei einer Kapazitätsvergrößerung durch Erhöhung der Zahl der Deckstellplätze).¹⁶⁸ Gleichzeitig wird das 15 000-TEU-Schiff als Realität schon etwa um das Jahr 2010 gesehen.¹⁶⁹ Die technischen Fragen sind vermutlich lösbar; der Einsatz solcher extrem großer Schiffe mit einer gegenüber der Gegenwart nahezu verdoppelten Containerladefähigkeit würde hingegen zahlreiche ökonomische Probleme aufwerfen, die sowohl den Schiffsbetrieb als auch die landseitigen Anforderungen betreffen. Schiffe dieser Art wären auf nur sehr wenige Anlaufhäfen beschränkt; ihre Flexibilität wäre deshalb sehr gering, die Abhängigkeit von effizienten Feederdiensten dagegen sehr groß.¹⁷⁰ Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die Schiffbauindustrie mit Nachdruck daraufhinarbeiten, diese Vision zu verwirklichen. Die gesamtwirtschaftlichen Konsequenzen müssen allerdings mit Sorgfalt geklärt werden. Eine ihrer verkehrswirtschaftlichen Wirkungen ist die außerordentliche Verkehrskonzentration im landseitigen Zu- und Ablauf der Containerladung zu vermutlich noch weniger Häfen als gegenwärtig. Es wäre auch nicht unproblematisch, wenn aus solchen technischen Gründen die Unternehmensgröße in der Linienschifffahrt immer weiter gesteigert werden würde.

Als eine „Erbschaft“ aus dem 20. Jahrhundert kann man die Idee eines Hochgeschwindigkeitscontainerschiffes für Langstreckendienste ansehen. Im Jahre 1998 hat die Norasia Line einen schnellen Linienverkehr über den Nordatlantik mit Schiffen eines besonderen Entwurfs für 25 kn aufgenommen (*Hansa* 1998); eine

Transpazifik-Linie soll folgen. In jüngster Zeit waren Anzeichen erkennbar, daß weiterreichende Pläne für den Einsatz noch erheblich schnellerer Linienschiffe, die bereits seit einigen Jahren erörtert¹⁷¹ wurden, neuen Auftrieb erhalten haben. In den Vereinigten Staaten ist zu diesem Zweck die „FastShip Inc.“ gegründet worden, die den Nordatlantik als geeignetes Verkehrsgebiet in Aussicht genommen hat. Es ist geplant, mit Schiffen von etwa 40 kn Geschwindigkeit einen Dienst zwischen den Häfen Philadelphia und Cherbourg einzurichten.¹⁷² Angeblich hat auch die Atlantic Container Line Interesse an diesem Projekt bekundet. Ob sich damit ein Trend abzeichnet, erscheint allerdings doch fraglich.

Wandlungen ergeben sich auch auf seiten der Transportgüter und der angewandten Technologien. Dafür kann die Flüssiggastankfahrt angeführt werden. Beispielsweise ist gegenwärtig der Neubau zahlreicher LNG-Tanker geplant, mit dem auch neue Transportwege erschlossen werden sollen. Dabei wird erwartet, daß sich die Marktstrukturen in diesem Bereich lockern und nicht nur langfristig orientiert sein werden. Dies würde neue Anstöße geben. Inzwischen ist aber anscheinend eine Konkurrenz am Energiemarkt in Sicht, die unmittelbar nicht das Transportmittel, sondern das Ladungsgut berührt und weitreichende Folgen für den Gastransport haben könnte. Sie ist das Ergebnis langjähriger Forschungen, die darauf gerichtet waren, den Transport von LNG zu vereinfachen und damit zu verbilligen. In einem chemischen Prozeß soll das Methangas zu Methanhydrat verändert werden, das in fester Form transportiert werden könnte.¹⁷³ Falls sich dies als ein ernstzunehmendes Vorhaben erweist, könnte es zu durchschlagenden Veränderungen in diesem Bereich kommen. In Anbetracht der hohen Kosten von LNG-Schiffen und deren langer Lebensdauer — vermutlich eine wichtige Voraussetzung, die Kapitalkostenanteile an den Transportkosten niedrig zu halten — dürfte besondere Aufmerksamkeit bei neuen Entscheidungen über die konventionelle Erschließung von Gasfeldern und den Bau von Gastankern geboten sein. Sollte sich ein wirtschaftlich realisierbarer Weg eröffnen, könnte dem Flüssiggastanker in

der Form des Tiefkühlschiffes ein ähnliches Schicksal bevorstehen wie, wenn auch aus anderen Gründen, dem „combined carrier“, der offenbar unaufhaltsam einem Abwärtspfad folgt, nachdem er zunächst zwei Jahrzehnte rasch Marktanteile gewinnen konnte. Ähnliche Veränderungen in der Kühl-schiffahrt, die vom Vordringen des Kühlcontainers ausgelöst worden sind, wurden bei der Analyse dieses Marktes bereits behandelt.

Gegenwärtig ist nicht vorauszusehen, ob es hier tatsächlich um realisierbare Entwicklungslinien geht. Doch stellt sich auch die Frage, ob — nicht zuletzt unter dem Druck des verschärften Wettbewerbs aus dem Fernen Osten — im Schiffbau eine neue Welle technologischer Entwicklungen zu erwarten ist und ob andererseits der ebenfalls zunehmende Wettbewerb zwischen den Linienreedereien in die gleiche Richtung tendieren könnte.

b. Konzentration bei den Reedereien

In diesem Bericht ebenso wie in den vorangegangenen Ausgaben wurde verschiedentlich auf die tiefgreifenden Strukturwandlungen in der Linienschiffahrt eingegangen, die sich gegenwärtig in einer anhaltenden Tendenz zu Unternehmenszusammenschlüssen niederschlagen. Es dürfte eine Reihe von ökonomischen Gründen für die verschiedenen Arten solcher Kooperationen geben, die über Konferenzen traditionellen Zuschnitts, „discussion agreements“, Konsortien und Allianzen bis hin zu echten Fusionen bislang unabhängiger selbständiger Reedereien reichen. Dazu gehören z.B. „economies of scale“, die vor allem durch den Übergang zu größeren Schiffen erreicht werden können, von einzelnen Reedereien aber nicht realisierbar sind (Kapitalaufwand, aber auch mit Blick auf den Wettbewerb mehrerer derartig ausgestatteter Anbieter mit zu großer Kapazität usw.). Auf die Frage, inwieweit zu den Triebkräften in Richtung auf „hohe“ Formen der Konzentration auch die staatliche Wettbewerbspolitik — insofern ein Paradoxon — gehört, da sie minder enge Kooperationen in vielfacher Hinsicht reguliert, wurde bereits in Abschnitt VIII hingewiesen. Darüber hinaus kann aber

auch gefragt werden, ob es sich nicht auch um eine Strömung handelt, deren ökonomischer Nutzen zweifelhaft sein mag und deren Dauer unbestimmt ist. Die Wirtschaftsgeschichte, aber auch die Geschichte der Seeschifffahrt weisen wiederholt Phasen auf, in denen Konzentration als Idealbild angesehen wurde — oft mit negativen Auswirkungen.

c. **Globalisierungstendenzen auch in der Seehafenwirtschaft**

Seit einigen Jahren spielen die Deregulierung und Privatisierung der Seehäfen in zahlreichen Ländern eine bedeutende Rolle. Dieser Modernisierungsprozeß hat sich zwar nach einem energischen Start z.B. in Lateinamerika inzwischen deutlich verlangsamt, so besonders in Brasilien, aber auch in Chile. Er dürfte aber einen langfristigen Trend begonnen haben, der noch deutlich an Gewicht gewinnen könnte. Vor allem in überseeischen Ländern wird zunehmend privates Kapital, werden aber auch private Hafenunternehmen gesucht. Häfen in Südamerika, Afrika, Indien und Indonesien sind hier als Beispiele zu nennen. Offenbar bildet sich dabei auch ein neuer Typus global tätiger Hafenbetreiber heraus.¹⁷⁴ Andererseits sind auch in den Industrieländern Konzentrations- und Kooperationsvorgänge zu beobachten, die jedoch nicht auf die traditionellen Häfen beschränkt bleiben, sondern beispielsweise amerikanische oder europäische Häfen und Häfen in überseeischen Ländern „unter ein Dach bringen“. So wird die beabsichtigte Fusion zwischen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG-Container) und der Eurokai KGaA (Hamburg) (DVZ 1998a; Fromme 1998b) zu einer engeren Kooperation zwischen den Containeranlagen in Hamburg und Bremerhaven führen, gleichzeitig aber auch Häfen am Mittelmeer und andere — so in Südamerika — einschließen. Einer offenbar anderen Art der Kooperation dient die Vereinbarung zwischen HHLA und Lübecker Hafen-Gesellschaft über eine gemeinsame Abwicklung des Container-(Feeder-)verkehrs zwischen dem „hub“ Hamburg und Ostseehäfen, bei der Lübeck als

Schnittstelle zwischen Landweg und (Ost)Seeweg genutzt werden soll.

Zu fragen ist, ob sich zwischen Endhäfen einer Relation auch langfristige Kooperationen mit Reedereien einrichten lassen, die eine Grundlage für den Ausbau der Häfen bieten können. Unter den derzeitigen Bedingungen sind die Häfen selbst teilweise in starkem Maße von Entscheidungen der Reedereien abhängig, die Investitionen kurzfristig weitgehend entwerthen können. Die Konzentration im Hafensektor kann insoweit als ein Reflex der Entwicklung vor allem in der Linienschifffahrt betrachtet werden, die zu immer größeren Unternehmensgebilden mit immer größeren technischen Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen führt, aber für die Häfen auch mit außerordentlichen finanziellen Lasten verbunden sein kann, wobei nicht sicher ist, daß die Aufwendungen in einer normalen betriebswirtschaftlichen Weise amortisiert werden können. Trotz der zahlreichen Fragen, die mit der Schaffung von Gebilden von den zur Zeit bereits bestehenden oder noch im Entstehen begriffenen Ausmaßen verbunden sind, dürfte dies eine weitere Entwicklung sein, welche die Seeverkehrswirtschaft in der Zeit nach dem Jahr 2000 mit prägen wird. Wieweit dabei — wie gelegentlich vermutet wird — international tätige Großunternehmen der Hafenwirtschaft entstehen, die als „global player“ zu bezeichnen sind, wird sich erst noch erweisen müssen. Der Weg zum „regional player“ ist jedoch bereits beschritten worden.¹⁷⁵

4. **Noch einmal 1999: der Weg bleibt mühsam**

Kehrt man zum Abschluß noch einmal in das Jahr 1999 und zu den Aussichten für die einzelnen Märkte bis zur Jahrhundertwende zurück, so ist festzuhalten: Die vorstehenden Analysen lassen noch keine Anhaltspunkte für nachhaltige Änderungen auf den Seefrachtmärkten erkennen, auch wenn Asien sich wieder erholen sollte und die Kriseneffekte nicht weiter um sich greifen. Grund dafür ist auch die

Verlangsamung des Wachstums in den Industrieländern außerhalb Asiens. Bevor auf eine spürbare und nachhaltige Verbesserung der Marktsituation gesetzt wird, muß berücksichtigt werden, daß wohl überall Angebotsüberhänge vorhanden sind, die zunächst einmal durch Nachfrageexpansion abgebaut werden müssen. Die Hoffnung, das Problem der zu schnellen Angebotsausweitung werde sich durch einen abnehmenden Auftragsbestand auflösen, könnte erst dann wirklich greifen und sich damit als berechtigt erweisen.

Überdies sind auf längere Sicht Ursachen für die Marktschwäche nicht nur auf seiten des

Angebots zu finden. Vielmehr ist inzwischen auch die Annahme einer kontinuierlichen, stetigen Welthandelsexpansion, verbunden mit einer sogar überproportionalen Expansion der Nachfrage in der Linienschiffahrt, durch die Asien-Krise und deren Folgen für andere Linienfahrtgebiete ins Zwielicht geraten. Vorerst ist wohl allenfalls eher mit einer Verbesserung der „basic conditions“ als mit einer echten Wende zu rechnen. Eine Wiederbelebung vor dem Jahre 2000 erscheint deshalb zweifelhaft, die Rückkehr zu einer stabilen Entwicklung eher nur auf mittlere Frist möglich.

Endnoten

- 1 Dieser Beitrag stützt sich wie seine Vorgänger auf eine große Zahl von Quellen. Außer den im einzelnen genannten wurden wiederum zahlreiche Veröffentlichungen herangezogen, die im Literaturverzeichnis nur mit namentlich gezeichneten Beiträgen aufgeführt sind. Zu nennen sind vor allem *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, *THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung*, *Internationale Transport-Zeitschrift*, *Lloyd's List* und *Seatrade Web* (bis Mai 1998: *Seatrade Web Newsfront*). Aus diesen Veröffentlichungen wurden außerdem zahlreiche Einzelinformationen verwendet. *The Drewry Monthly* (London) wurde in zahlreichen Fällen als statistische Quelle benutzt; auch hier mußte mit einigen Ausnahmen aus Raumgründen auf Einzelnennungen im Literaturverzeichnis verzichtet werden.
- 2 Zu diesem Abschnitt, insbesondere den Erscheinungsformen und der Bedeutung der Asien-Krise vgl. Böhme (1998: 10 ff.)
- 3 Die Turbulenzen auf den asiatischen Wertpapier- und Devisenmärkten begannen im Sommer 1997 in Thailand. Sehr rasch wurden diese Märkte auch in anderen der „dynamischen ostasiatischen Volkswirtschaften“ erschüttert. Weitgehend verschont blieben Hongkong, Singapur, die VR China und Taiwan. Im weiteren Verlauf des Jahres griff die Krise vor allem auch auf Südkorea über und verstärkte sich dabei.
- 4 Die in diesem Abschnitt angeführten statistischen Angaben wurden entnommen aus OECD (1998: passim). Die Hinweise auf Tabellen betreffen diese Quelle. Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Veränderungsraten auf den jeweils vorhergehenden (gleichen) Zeitabschnitt.
- 5 Bei diesen Zahlen handelt es sich um Angaben für Vollcontainerschiffe. Werden weitere, ebenfalls für den Containertransport geeignete Schiffstypen einbezogen, steigt die Kapazität erheblich. So bezifferte *Containerisation International Yearbook* (1998: 6, Tab. 1) die Gesamtkapazität der aus Vollcontainer-, Ro/Ro-Container-, Semi-Container/Breakbulk- sowie Bulk/Container-, Leichterträger- sowie einigen Binnenschiffstypen bestehenden Flotte am 1. November 1997 auf 5,265 Mill. TEU, von denen auf Vollcontainerschiffe 3,563 Mill. TEU entfielen. Zwölf Monate später wurde bereits eine Gesamtstellplatzzahl von 5,878 Mill. bzw. 4,3 Mill. TEU (jeweils 12 vH) errechnet (Fossey 1999: 45).
- 6 Die Flotte der Kombinierten Schiffe bestand bereits seit längerer Zeit ausschließlich aus den sogenannten Ore/Bulk/Oil-Carriers (OBOs); das erste Schiff dieses damals neuen Typs, der trockene und flüssige Ladung alternativ in den gleichen Räumen befördern kann, wurde 1965 in Fahrt gesetzt (MS „Naess Norseman“, 72 322 t dw). Vorgänger waren Erz/Öl-Schiffe, die ebenfalls alternativ, jedoch in getrennten Laderäumen, Erz oder Öl laden konnten und bereits in den 1920er Jahren bekannt waren. Ihren Höchststand von fast 49 Mill. t dw erreichte die Flotte bereits im Jahre 1980.
- 7 Angaben von *The Drewry Monthly* (lfd. Jgg.). Ein erheblicher Teil der Tanker in dieser Kategorie wird auch für Leichteraufgaben eingesetzt; die Charters laufen häufig nur für wenige Tage. Zweck ist vor allem die Ableichterung von Großtankern, deren Ladung für die Vereinigten Staaten (Golfküste) bestimmt ist, die aber die dortigen Löschplätze wegen der zu geringen Wassertiefe nicht auf vollem Tiefgang anlaufen können.
- 8 Die Tonnageproduktivität erreichte 1995 ihre Höchstmarke seit dem Krisentief in 1985. Im ganzen bewegte sich die Jahresleistung je t dw seit 1965 in einer Bandbreite zwischen etwa 24 500 und 28 000 tsm/t dw. Demgegenüber sank die Leistung der Tankerflotte von 1970 bis 1985 um 55 vH, erhöhte sich dann bis 1996 fortlaufend um 125 vH gegenüber dem Tiefststand und schwächte sich seither wieder um ein Fünftel ab. Sie liegt derzeit bei etwa 95 vH ihres Standes von 1965, während es bei der „all dry cargo“-Flotte etwa 108 Punkte sind.
- 9 Die Angaben über den Umfang schwanken wie üblich, da sie sich z.B. auf den Zeitpunkt des Kaufvertrages oder aber auf den Termin der vollzogenen Übergabe des Schiffes beziehen können. Eine von E. A. Gibson Shipbrokers (London) veröffentlichte Verkaufsstatistik für 1998 nennt 623 Verkäufe mit insgesamt 25,250 Mill. t dw, davon jedoch nur 65 Tanker mit 8,131 Mill. t dw (nach Redding 1999a: 2).
- 10 Mehrere Schiffsfinanzierungsfonds haben Großtanker angekauft, darunter auch Neubauten des Jahres 1998 mit mehr als 300 000 t dw. Die meisten dieser Schiffe wurden vom Verkäufer sofort langfristig zurückgechartert. Außerdem wurde eine größere Zahl von Second-hand-Schiffen von deutschen Reedereien erworben.

	Ablieferungen		Auftragsbestand		Neue Aufträge	
	GT	cGT	GT	cGT	GT	cGT
	vH					
Japan	42,2	39,2	34,2	26,3	41,1	33,1
Südkorea	28,9	20,5	35,3	27,5	23,2	24,9
Deutschland	4,2	5,6	3,5	5,3	5,3	6,7
Italien	3,2	4,8	3,8	6,0	3,3	5,2
VR China	4,8	5,1	4,1	5,0	2,5	3,5
Polen	2,8	3,2	2,0	2,7	1,8	2,3

Quelle: Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg., Dezember 1998: 8 und 9).

- 12 Die fünf „major bulk goods“ sind Eisenerz, Kohle, Getreide, Bauxit/Alumina und Phosphat. Die beförderten Mengen dieser Ladungen lagen 1998 bei 1,162 Mrd. t, die Transportleistung belief sich insgesamt auf 6 160 Mrd. tsm. Im einzelnen wurden 420 Mill. t Eisenerz, 465 Mill. t Kohle, 190 Mill. t Getreide über See verschifft (Angaben von Fearnleys a, 1998: jeweils 42, z.T. entnommen aus Joshi 1999).
- 13 Die zunehmende Einschränkung der Aussagefähigkeit des Baltic Freight Index hat dazu geführt, daß inzwischen zwei neue auf jeweils eine Größenklasse begrenzte Indices entwickelt wurden. Für Bulkarrierer der „handy size“ ist dies der J. E. Hyde Handysize/Handymax-Index, für „cape size“-Bulker die beiden Teilindices SSS Atlantic Capesize Index und SSS Pacific Capesize Index. Alle enthalten wie der BFI vorwiegend Reisecharter- sowie einige Zeitcharterraten in unterschiedlicher Gewichtung und werden wöchentlich berechnet. Der BFI soll in Kürze auf einen reinen Panamax-Index beschränkt werden.
- 14 Die obigen Ratenangaben beruhen grundsätzlich auf dem britischen „trip charter“-Index für Trockenfrachter von 12 000 t dw und mehr. Für die letzten drei Monate wurden die in *Lloyd's Shipping Economist* veröffentlichten Angaben jedoch durch eigene Berechnungen mit der gleichen Methodik ausgingen und der gleichen Indexbasis ersetzt, ebenso Monatswerte für einzelne Größenklassen wegen unerklärbarer starker Abweichungen. So wurde beispielsweise in der Größenklasse „Panamax“-Bulkarrierer (50 000–84 999 t dw) für den Monat November 1998 ein Indexwert von 207 Punkten ausgewiesen. Dem entspräche eine Tagesrate von rund 9 550 \$. Aus den vorliegenden Unterlagen ergab sich jedoch ein solcher Satz für keinen einzelnen Abschluß, während er beim Index einen Durchschnittswert für alle Abschlüsse dieser Klasse darstellen würde.
- 15 Bei diesem echten, gewichteten Index handelt es sich jedoch um eine Mischung aus Reise- und Zeitcharterraten, so daß deren Eigenarten das Ergebnis mit beeinflussen können.
- 16 Die Analyse fußt wiederum auf dem britischen „trip charter“-Index.
- 17 Darin spiegeln sich allerdings auch die unterschiedlichen Kostenstrukturen, die mit steigender Schiffsgröße immer mehr von Kapitalkosten bestimmt sind. Der Auflegepunkt fällt daher gleichzeitig. Mit der Schiffsgröße zunehmende Ausschläge der Raten sind dementsprechend für den Konjunkturablauf charakteristisch. Das gilt nicht nur für die Rezession, sondern auch für die Hochkonjunktur, und wird zugleich an der Entwicklung der Deckungsbeiträge zu den Kapitalkosten deutlich sichtbar.
- 18 Dementsprechend wird z.B. für die Getreidefahrt vom US-Golf oder auch der Ostküste Südamerikas benötigte Tonnage häufig auf Zeitcharterbasis für die jeweilige Rundreise aufgenommen. Das ist meistens günstiger als die Alternative „Ballastbonus“.
- 19 Nachdem in früheren Jahren die meisten Bulkarrierer nicht mit voller Abladung die Häfen am Rio Paraná, z.B. Rosario, verlassen konnten und daher eine Komplettierung in den Ostküstenhäfen notwendig war, sind die Fahrwasserhältnisse an der Mündung des Rio Paraná in den La Plata durch einen zweiten Durchstich durch die Martín García-Barre soweit verbessert worden, daß nunmehr auch bedeutend tiefergehende Bulkarrierer passieren können; die Beschränkungen sollen von 21 auf 32 Fuß verändert werden (*Lloyd's List* 1999c).
- 20 Die Stahlimporte der Vereinigten Staaten waren in den ersten zehn Monaten 1998 mit 34,628 Mill. t um 30 vH höher als ein Jahr zuvor. Unter den Exporteuren konnte die Europäische Union ihren führenden Platz noch behaupten, doch sanken ihre Lieferungen um 5 vH. Die japanischen Stahllexporte schoben sich mit einer Zunahme auf mehr als das Zweieinhalbfache vom sechsten auf den zweiten Platz vor; dabei lagen sie aber im Oktober 1998 beim 3,2fachen des Vorjahrsmonats. Südkorea stand mit einer Verdoppelung an 5. (Vorjahr: 7.) Stelle. Allein auf diese beiden Länder entfielen drei Fünftel der zusätzlichen Einfuhren in die Vereinigten Staaten (*Lloyd's List* 1999b). Für das ganze Jahr 1998 wurde ein Anstieg der Stahleinfuhr in die Vereinigten Staaten auf etwa 39 Mill. t erwartet. Auch in die EU-Länder dürften etwa 8–10 Mill. t Stahl zusätzlich importiert worden sein (*The Drewry Monthly* lfd. Jgg., Dezember 1998: 22–23). Gleichzeitig ging der Export von Stahl und Stahlerzeugnissen nach den Vereinigten Staaten beispielsweise in Rotterdam im Zeitraum Januar–Juli 1998 um 15 vH gegenüber dem Vorjahr zurück (*Lloyd's List* 1999a).
- 21 Das war besonders im Jahr 1972 der Fall, als ein Importschub der Sowjetunion erstmals noch über diese Höhe hinausging und die Frachtraten in der von der Depression 1971/72 stark betroffenen Massengutfahrt schlagartig ansteigen ließ (Böhme 1972). Auch seither kaufte die Sowjetunion nahezu ständig in großem, wenn auch mit den dortigen Ernteergebnissen schwankendem Umfang Getreide. Diese Phase endete mit den zunehmenden Devisenproblemen in den neunziger Jahren; gegenwärtig sind selbst die geringen Einfuhren weitgehend von amerikanischer Stützung abhängig.
- 22 Das Wirtschaftsjahr beginnt für Weizen am 1. Juli und endet am 30. Juni des folgenden Jahres; für „coarse grains“ dauert es vom 1. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres. Beim Reis ist das Wirtschaftsjahr mit dem Kalenderjahr identisch. Die Exporte aus Nordamerika setzen gewöhnlich schon im Herbst (d.h. in der ersten Hälfte des Wirtschaftsjahres) ein, während die Ausfuhren aus Südamerika und Australien in die zweite Hälfte fallen; in den La Plata-Ländern ist die Saisonbindung bisher erheblich stärker, weil die Lagerkapazitäten für einen stärkeren Ausgleich noch nicht ausreichen. Daher setzt sich das Kalenderjahr jeweils aus Teilen zweier aufeinanderfolgender Wirtschaftsjahre zusammen. Berücksichtigt man der Einfachheit halber jeweils einen entsprechenden Bruchteil und addiert diese zu einem angenommenen Jahreswert, so erhält man zumindest eine Annäherung an die im Kalenderjahr behandelte Menge. Saisonabhängigkeiten lassen sich auf diesem Wege allerdings nicht erfassen.

- 23 Ordnet man einem Kalenderjahr schematisch je eine Hälfte des laufenden und des kommenden bzw. des laufenden und des vorangegangenen Wirtschaftsjahres zu, ergibt sich für den Gesamthandel aus Weizen und „coarse grains“ in 1998 mit 186 410 Mill. t eine Abnahme um 2,3 vH gegenüber 1997. Für die erste Hälfte 1999 ergäbe sich ein Rückgang im Vergleich zum 1. Halbjahr 1998 um 1,1 vH.
- 24 Als zusätzlicher Käufer von Palmöl trat Indien auf; Lieferant der gesteigerten Mengen war Malaysia (Poole 1998); zur Lage in Indonesien Moloney (1998).
- 25 Das Handelsvolumen wurde im Herbst 1998 auf 36,6 Mill. t geschätzt; der Anstieg war vorwiegend auf gesteigerte Exporte aus Kuba, Südafrika, Brasilien und Australien bedingt (Angaben lt. US Department of Agriculture, zit. nach *Fairplay* 1998i).
- 26 Der Rückgang lag bei etwa einem Fünftel der Vorjahrsmenge von 4 Mill. t. Er war vorwiegend durch die Preiskonkurrenz von Getreide als Futtermittel in der Landwirtschaft verursacht (Akinfe 1998b); vgl. dazu u.a. auch Brewer (1998b). — Die „handy size“-Schiffe werden nicht nur von den kurzfristigen konjunkturellen Einflüssen nachteilig betroffen, sondern sind auch langfristigen Veränderungen zugunsten der größeren Bulkcarrier ausgesetzt, wenn die Ladungsvolumina stetig wachsen. In Fall, in dem auch die kleinen Bulkcarrier davon begünstigt werden, trat 1998 ein, als man bei der Verschiffung von Rohkakao zum Bulktransport (im Raum) übergang. Zuvor war bereits die Bulkverladung in Containern an die Stelle der „break-bulk“-Verladung als Sackgut getreten (Akinfe 1998a: 8–9).
- 27 Lt. Angaben von Fearnleys (b, Januar 1999: 42, Tab. 1). Die Tonnenmeilenleistung nahm allerdings nur um 1 vH ab, weil sich die durchschnittlichen Reisedistanzen vergrößerten.
- 28 Ebenfalls im Jahre 1996 lagen die durchschnittlichen Transportweiten im Eisenerzimport Japans und des übrigen Fernen Ostens aus Australien bei 4 080 sm, aus Südamerika bei 11 430 sm; die Distanzen im gesamten Eisenerzimport nach Nordwesteuropa /UK/Continent) beliefen sich auf durchschnittlich 5 350 sm; berechnet aus Fearnleys (1997: 20–22).
- 29 Diese und die folgenden statistischen Angaben wurden vom Verein Deutscher Kohlenimporteure e.V. zur Verfügung gestellt. Indonesien konnte seine Exporte auf 45 Mill. t steigern und belegte den vierten Platz, gefolgt von Kanada, der VR China und Kolumbien mit jeweils 35, 32 und 29 Mill. t. Rückgänge gab es, außer in den Vereinigten Staaten, in Kanada und der GUS.
- 30 Im Vergleich zu dem Muster der Erzfahrt ergibt sich hier folgendes Bild: Die durchschnittliche Transportweite beim Importverkehr Japans und der anderen Länder im Fernen Osten lag bei 4430 sm; sie war durch den hohen Anteil Australiens an den Lieferländern (45 vH, Basis t) bestimmt. In dieser Relation war die Transportdistanz mit 4 200 sm etwas geringer, während sie für Importe aus Nordamerika im Durchschnitt rund 7 400 sm und aus Südafrika etwa 7 500 sm betrug. Die Wirkung einer Verschiebung der Bezugsquellen ist leicht zu erkennen (berechnet aus Fearnleys 1997: 25–27).
- 31 Der Sammelbegriff „minor bulks“ umfaßt auch zahlreiche Güter, die in großen Mengen verschifft werden, ladungstechnisch zum Teil — wie Stahl — aber den Charakter von Massenstückgut haben. Typische Ladungen der Kategorie „minor bulks“ sind neben den oben genannten u.a. Zement, Petrolkoks, Schrott, Industriesalze, verschiedene Erze und Schwefel. Sie fallen in beträchtlichen Mengen an, zumal wenn sie jeweils auf einige Routen konzentriert sind.
- 32 Der scharfe Importanstieg führte in den Vereinigten Staaten um die Jahresmitte 1998 zur Drohung mit Importrestriktionen; die japanischen Stahlproduzenten beschlossen daraufhin eine „freiwillige“ Exportbeschränkung (Takita 1998).
- 33 Forstprodukte umfassen eine Vielzahl von Ladungsarten; neben Rohholz (Stämmen) wird Schnittholz (in Nordeuropa vorwiegend in Paketform), Papierholz, Sperrholz befördert, ferner Holzspäne („chips“, mit speziellen „chip carriers“), Pulp, Zellulose, Papier, Holzzeugnisse — diese jedoch vorwiegend als Stückgutladung — usw. Weltweit liegen die Transporte von Holz bei mehr als 250 Mill. cbm, diejenigen von Zellstoff, Papier und Karton bei über 100 Mill. t jährlich (Fearnleys 1997: 40, Tab. 29).
- 34 In Asien sind die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten für den Ausbau der Gewinnung von Pottasche in Thailand mit positivem Ergebnis geprüft worden. Bei einer Abbaumenge von anfänglich 2 Mill. t/Jahr, die zum größten Teil in andere südost- und ostasiatische Länder exportiert werden soll, wird dies dem Intra-Asien-Seeverkehr einen Ladungszuwachs bringen, der im weiteren Verlauf auf 6 Mill. t steigen kann (Harris 1998).
- 35 Veränderungen der durchschnittlichen Charterdauer sind jedoch auch ein konjunkturelles Phänomen, bei dem sich die Anteile der kurz- und langfristigen Charterabschlüsse gegeneinander verschieben; die Aufschwungphasen sind durch einen mit dem zunehmenden Optimismus in der Wirtschaft steigenden Anteil vor allem der Langzeitcharter, die Abschwünge durch ihre Kontraktion gekennzeichnet. Verlauf und Stärke dieser Ausschläge lassen aber keine eindeutige Beziehung zu den konjunkturellen Schwankungen erkennen; so kommen auch in konjunkturell schwachen Jahren „Ausreißer“ nach oben vor, deren Ursachen nicht immer eindeutig erkennbar sind. Beispielsweise zeigte sich im Zeitraum 1991–1998 folgende Entwicklung (gemeldete „period charter“-Abschlüsse, 1991 = 100): 1991: 100; 1992: 58; 1993: 115; 1994: 201; 1995: 217; 1996: 118; 1997: 182; 1998: 114. Die Bandbreite der Fluktuationen lag zwischen +57 und –58 vH des Durchschnittswertes der acht Jahre; dieser Wert wurde nur in drei Jahren übertroffen.
- 36 Der Anteil der Kühlcontainer an der insgesamt für Kühlladung verfügbaren Kapazität hat sich sehr rasch vergrößert; er macht bereits mehr als die Hälfte aus und dürfte eher gegen 60 vH tendieren. Dabei handelt es sich weit überwiegend um Kühllanschlüsse auf „normalen“ Containerschiffen. Dagegen ist die Zahl reiner Kühlcontainerschiffe gering. Derzeit

- befinden sich zwei Schiffe dieses Typs mit einer Ladefähigkeit von jeweils 1 000 FEU im Bau, die eine mehr als doppelt so große Ladefähigkeit haben werden wie die derzeit größten Vollkühlschiffe.
- 37 Nach anderer Quelle (A/S Klaveness, Oslo) betragen die Zugänge 44 Schiffe mit 21,8 Mill. cbf, entsprechend knapp 8 vH der Flotte; für das Jahr 1998 wurden sie auf 28 Schiffe mit 12,3 Mill. cbf geschätzt (Brewer 1998c). (Von diesem Verfasser liegen zahlreiche weitere Informationen zur Kühlschiffahrt vor, von denen nachfolgend nur einige genannt werden können).
- 38 Die Größe der Kühlschiffe lag am 1. Januar 1998 im Durchschnitt der Flotte (1 443 Schiffe) bei 5 237 t dw bzw. 235 977 cbf. Die 1997 abgelieferten 26 Neubauten 1997 waren mit 6 124 t dw bzw. 289 033 cbf deutlich größer. Die ab 1999 zu liefernden Schiffe waren durchschnittlich 8 722 t dw groß, die im Jahr 1998 erteilten Aufträge 7 810 t dw. (Zahlen nach Lloyd's Register of Shipping (1997: Tab. 15A und 15B; lfd. Jgg., September 1998: Tab. 6 und 7.)
- 39 Einer Analyse von Drewry Shipping Consultants Ltd. zufolge — „Reefer Shipping: Confronting the Competitive Threat“; hier: nach Brewer 1999b) — werden bereits etwas mehr als zwei Fünftel der gesamten Kühlladung in Containern transportiert, mit zunehmender Tendenz. Weitere zwei Fünftel sind Palettenladung, lediglich der Rest wird als konventionelle „break-bulk“-Ladung befördert.
- 40 Die Spot-Raten waren im April 1998 etwa 5–10 vH niedriger als im Vorjahr (u.a. Woodbridge 1998a: 131 ff.). Zur Situation während der Saisonmonate im Frühjahr 1997 und besonders zu den Auswirkungen von „El Niño“ vgl. auch Böhme (1998: 32–33).
- 41 Mitte 1998 wurden in der Relation Kapstadt–Antwerpen 60 \$/Palette gezahlt (Zeitcharteräquivalent 25–28 US-Cents/cbf/Monat), etwa 10 \$ weniger als im Vorjahr. — Für Marokko–Rußland (St. Petersburg) mit Ladetermin Anfang Dezember gab es um 75 \$/Palette (Vorjahr 85–90 \$). Auch dort kam es zu Reisen mit Teilabladung (Brewer 1998a; 1999f).
- 42 Beispielsweise bewirtschaftet gegenwärtig der Pool „Unicoool“ eine Gesamtflotte von etwa 100 Schiffen. Zwischen der südafrikanischen Verladorganisation „Capespan“, die ein umfangreiches Distributionsnetz in Europa schafft, und dem europäischen Fruchthandelsunternehmen Fyffes wurde ebenfalls eine Kooperation eingeleitet. Dieses verfügt auch über eigene Kühlschiffe (Brewer 1998d; 1998e; 1998g).
- 43 Unter den Importregionen standen — der Zuwachsrate nach gerechnet — Südkorea und Japan ebenfalls an erster Stelle (1993–1998: jahresdurchschnittlich 58 bzw. 22 vH). Dabei waren aber vor allem in Korea die sehr geringen Stückzahlen zu berücksichtigen (1998: unter 20 000 Stück). Unter den anderen Regionen nimmt Afrika den ersten Platz ein — im gleichen Zeitraum Anstieg um 12,2 vH/Jahr (alle Angaben aus *Lloyd's Shipping Economist* 1998b: 17–18).
- 44 Im Kraftfahrzeugtransport zeichnen sich Tendenzen zur Entwicklung durchgehender logistischer Ketten in einer Hand ab. Dabei übernehmen die Reedereien auch landseitige Aufgaben (Woodbridge 1998b: insbesondere 7, „Wallenius orders more newbuildings“).
- 45 Die folgenden Angaben über Charterabschlüsse usw. wurden berechnet/zusammengestellt aus Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.)
- 46 In der Containertrampfahrt werden fast ausschließlich Zeitcharterverträge für „trips“ und „round voyages“ sowie „periods“ abgeschlossen. Die Aussagekraft der Abschlußstatistik kann deshalb deutlich stärker von Laufdauerveränderungen beeinflusst werden als auf den anderen Chartermärkten, wo echte Zeitbefrachtungen nur einen vergleichsweise geringen Teil des Gesamtabschlußvolumens ausmachen.
- 47 Die Schiffe, die in diese Kategorie fielen, waren oft vergleichsweise groß und übertrafen mit durchschnittlich 1 444 TEU die übrigen um fast ein Fünftel. Bemerkenswert war z.B. der Abschluß von 7 Schiffen mit jeweils 2 692 TEU, die im Mai 1998 in eine Fünfjahrescharter für weltweiten Einsatz gingen (mit Rückcharter durch den Verkäufer).
- 48 Den Angaben liegt eine ungewichtete Meßziffer (eigene Berechnung) zugrunde, die sämtliche verfügbaren Abschlüsse berücksichtigt, bei denen die Charrate bekanntgegeben wurde. Auch hier führt die schnelle Größensteigerung der Schiffe zu gewissen Problemen, weil die oberste Indexklasse nach oben offen ist und sich fortlaufend erweitert.
- 49 Der Rückgang der Charraten auf diesem Markt ist besonders eindrucksvoll zu erkennen, wenn Abschlüsse für dasselbe Schiff oder ein Schwesterschiff aus dem Jahr 1998 verglichen werden. So wurden mehrere Schiffe von 1 730 TEU (19,5 kn) im April 1998 für 6 bzw. 12 Monate zu 11 800 \$/Tag aufgenommen; die zu Beginn 1999 geschlossene Charter für ein Schiff des gleichen Typs erbrachte lediglich 5 900 \$ für 8–10 Monate Caribs/SAOK. Ein kleineres Schiff von 1 354 TEU (17,5 kn) erhielt ebenfalls im April 1998 für 3 Rundreisen NAOK/SAOK 10 650 \$/Tag, im Dezember 1988 für eine Rundreise Fernost–SAOK 6 000 \$ und im Februar 1999 nur noch 5 500 \$. Für ein größeres Schiff von 2 959 TEU wurde im April ein Tagessatz von 19 100 \$ genannt, ein anderes derselben Klasse erhielt gegen Ende des Jahres jedoch nur noch 12 300 \$/Tag für eine Charterdauer von 12 Monaten. Die zuerst genannte Schiffsgröße wurde im Verlauf des Jahres 1998 besonders stark betroffen.
- 50 Zu diesem Zweck sind kleine Schiffe oft mit wegnehmbaren Zellengerüsten ausgestattet, die rasch abgebaut werden können, wenn das Schiff außerhalb der Containerfahrt eingesetzt werden soll.
- 51 In einem gleichgewichtigen Markt müssen die Raten für Schiffe mit Geschirr höher sein, damit die Kosten der Kräne gedeckt werden können, die nicht unerheblich sind. Im einzelnen lassen z.B. größenklassen- oder fahrtgebietspezifische

- oder zeitabhängige Einflüsse die Differenz zwischen den beiden Raten größer oder kleiner werden oder kehren das Ratenverhältnis — wie im Beispiel sichtbar — gelegentlich auch um. Im allgemeinen sind solche Differenzierungen von begrenzter Dauer. Die Marktentwicklung im Jahr 1998 entsprach diesem Grundmuster. Für die Containerschiffe der Größenklasse 1 500–2 499 TEU mit Geschirr lagen die Charraten jahresdurchschnittlich bei 6,22 \$/Slot/Tag, für solche ohne Geschirr von 4,99 \$/Slot/Tag. In der Größenklasse 700–1 499 TEU lauteten die entsprechenden Raten 8,34 bzw. 6,72 \$/Slot/Tag. In beiden Fällen waren die Raten für geschirrlose Schiffe im Durchschnitt um rund 20 vH niedriger. Dabei gab es in einigen Monaten auch höhere Sätze für diese Schiffe, und zwar überwiegend in der kleineren Größenklasse.
- 52 Für sehr große Containerschiffe, die nicht einer Linienreederei gehören, sondern auf dem Chartermarkt eingesetzt werden sollen, liegt ein Risiko jedoch darin, daß die Zahl der möglichen Charterer („Linienoperators“) gering ist und deren Bedarf jeweils von der Kapazität der Eigentonnage bestimmt wird. Hier liegt es daher nahe, langfristige Charterverträge abzuschließen, möglichst bevor der Bauauftrag für das Schiff erteilt wird. (In den meisten Fällen dürfte das allerdings ohnehin Voraussetzung für die Fremdfinanzierung sein.)
- 53 Bei einer Extrapolation bisheriger Entwicklungstrends werden faktisch zahlreiche Probleme vernachlässigt, die überwiegend die kürzere bis mittlere Sicht betreffen, aber wesentliche Bedeutung für die wirtschaftliche Lage der Seeschifffahrt und vor allem der neu in Fahrt zu setzenden Schiffe haben.
- 54 Ein aktueller Faktor ist die Ladungsbilanz eines Fahrtgebietes: je unausgeglichener sie ist, desto mehr Tonnage muß ceteris paribus eingesetzt werden. Dazu müssen jedoch die erzielbaren Erträge dies ermöglichen. Selbstverständlich hat darüber hinaus die technische Beschaffenheit der Containerschiffe eine wesentliche Bedeutung für die Zahl der benötigten zusätzlichen Schiffe. Neben der Größenentwicklung steht dabei die Schiffsgeschwindigkeit im Vordergrund, ferner die Umlaufgeschwindigkeit in den Anlaufhäfen (Liegezeit, Abfertigungsdauer), die wesentlich von der Ausstattung dieser Häfen bestimmt ist.
- 55 Auch auf seiten der Schifffahrt und der Kapitalsammler selbst ist diese These vertreten worden, so vor allem von C.-P. Offen und B. Kortüm (vgl. dazu Offen 1997; DVZ 1998b (143): 8; Hansa 1999: insbesondere 32).
- 56 Es bedürfte sorgfältiger Analysen der Auswirkungen, die der anhaltende Anstieg der Schiffsgrößen auf die bereits vorhandenen Größenklassen und — besonders im Lichte der Ausweitung der Eigentonnage sowie der Unternehmenskonzentration — auf die Nachfrage der Linienreedereien nach Trampcontainerschiffen hat.
- 57 Zu Beginn des Jahres 1998 hatten Schiffe mit einem Alter von 25 und mehr Jahren einen Anteil (Basis TEU) von 4,4 vH; die Altersgruppe 20–24 Jahre war mit 5,6 vH beteiligt. Das waren zusammen 358 100 TEU, also vergleichsweise wenig (Lloyd's Register of Shipping 1997: 43, Tab. 14B).
- 58 Eine Ausnahme bildet eine staatliche Regulierung mit zwingenden Altersgrenzen. Diese kann allerdings Unterschiede des Unterhaltungszustandes der Schiffe und damit auch der individuellen Erhaltungsstrategien der Reedereien nicht berücksichtigen. Es läßt sich nicht ausschließen, daß diese Strategien sogar negativ beeinflußt werden könnten.
- 59 Die Angaben zur Produktion sind jedoch uneinheitlich. Nach *Petroleum Economist* war die Rohölförderung im ersten Halbjahr 1998 um 3,1 vH höher als in der gleichen Zeit 1997. Da sie auch im zweiten Halbjahr noch über dem Vorjahrswert lag, dürfte im Jahresvergleich eine Zunahme von etwa 2 vH zu verzeichnen gewesen sein (*Petroleum Economist* 1998b). Deutlich höher lagen die Förderergebnisse für die OPEC-Länder (5,6 bzw. ca. 2,5 vH).
- 60 Der Höchststand (Monatsdurchschnitt) wurde z.B. für Nordsee-Rohöl (Brent) im Januar 1998 mit 14,95 \$/b erreicht; als niedrigster Monatswert für diese Qualität wurden im November 10,50 \$ notiert. Für Lieferungen vom Arabischen Golf lagen diese Preise bei 13,30 \$/b (September) bzw. 11,50 (November) \$/b (vgl. dazu Schaubild 6).
- 61 Beispielsweise belief sich der Lagerbestand in den Vereinigten Staaten im Oktober 1998 auf 903 Mill. b Rohöl (2,7 vH gegenüber dem Vorjahr) sowie 744 Mill. b Produkte (3,6 vH) (USDE/EIA 1998: XVI).
- 62 Die Angaben wurden berechnet nach OECD Energy Statistics (zit. aus *The Drewry Monthly* lfd. Jgg., 1998: jeweils 6, Tab. 2).
- 63 In den ersten drei Quartalen nahmen diese Einfuhren um 8,5 vH zu; sie machten mehr als 70 vH der Importe aus den arabischen OPEC-Staaten aus (USDE/EIA 1998: 9).
- 64 Fearnleys ermittelten für das ganze Jahr — wohl auf einer etwas anders definierten Erhebungsgrundlage — einen Rohöltransport von 1,55 Mrd. t (1,0 vH). Die Transportleistung war mit 7 820 Mrd. tsm nahezu doppelt so rasch angestiegen (Fearnleys a, 1998: jeweils 42, Tab. 1 und 2).
- 65 So bewegten sich die monatlichen Ankünfte (bezogen auf den Durchschnittswert) insgesamt zwischen +3,4 und –3,8 vH, in Nordamerika aber zwischen +9,1 und –11,5 vH.
- 66 Ebenso ist nicht feststellbar, ob die Gesamttonnage der Contracts zusätzlich zu den anderen Charterarten aufgenommen wurde, oder ob zur Vertragsabwicklung Schiffe in „voyage charter“ genommen und dabei auch in diesem Sektor statistisch erfaßt wurden, was jeweils eine Mehrfachzählung bedeutet.
- 67 Darin sind die Charterabschlüsse von Häfen am Schwarzen Meer enthalten. Wie im Vorjahr wurden dabei zahlreiche Tanker für den Transport russischen Erdöls aufgenommen. Auf Reisecharterbasis wurden 1998 von russischen Schwarz-

- meerhäfen 357 Tanker für insgesamt 32,8 Mill. t Ladung gebucht (ermittelt aus *The Drewry Monthly*, lfd. Jgg., 1998). Russisches Öl wurde außerdem auch über Ostseehäfen umgeschlagen (Ventspils/Lettland).
- 68 Die westafrikanischen Exporte und damit auch der Markt für Suezmax-Tanker wurden im Herbst 1998 durch innere Unruhen in Nigeria beeinträchtigt. Unter anderem führte Mangel an Ladungen zu Ratendruck.
- 69 Ein Teil der gebuchten Reisen führte lediglich vom Arabischen Golf zum Roten Meer zur Umladung in die SUMED-Pipeline. Die Abschlußzahlen für ULCC wiesen aber Schwankungen im Abstand von 3–5 Monaten auf, die vermutlich im Zusammenhang mit der jeweiligen Dauer der längeren Reisen standen (Verlassen des Ladehafens bis Rückkehr ins gleiche Ladegebiet). Feststellbar war außerdem, daß offenbar nur eine relativ kleine Zahl von ULCC auf dem Spot-Markt zur Verfügung stand, die vermutlich bei nur einem Zehntel der in dieser Größenklasse vorhandenen Tanker lag.
- 70 Die Reise vom Arabischen Golf (Bahrain) zum US-Golf (LOOP) ist etwa 12 250 sm lang, etwa 10 vH mehr als nach Rotterdam, aber mehr als 70 vH länger als die Reise vom AG nach Japan (jeweils einfache Reise) (berechnet aus Luensee 1923: passim).
- 71 Der größte Teil dieser „storage & lighterage“-Zeitbefrachtungen hatte daher eine sehr kurze Laufzeit von wenigen, meistens drei, Tagen. Sein Beschäftigungseffekt war daher sehr gering.
- 72 Die Tankfrachtraten sind wie üblich in Prozentpunkten der Worldscale (WS) ausgedrückt, deren Basiswert in Dollar je Ladungstonne festgelegt und als WS 100 bezeichnet wird. Die Dollar-Werte der Skala, die für alle relevanten Tankerrouten berechnet wird, gelten jeweils für ein Jahr und werden aufgrund der zugrundeliegenden Kosten im zweiten und dritten Quartal eines jeden Jahres zum 1. Januar des folgenden Jahres revidiert. Im Jahre 1998 galten die im Herbst 1997 festgelegten, meistens niedrigeren Sätze; für die Route Arabischer Golf–Rotterdam via Kap der Guten Hoffnung entsprachen WS 100 einem Geldwert von 18,08 \$/t (Vorjahr: 18,70 \$/t). Der Rückgang reflektierte wohl vor allem den Fall der Bunkerpreise, die im ersten Halbjahr 1998 um etwa 20–25 vH niedriger waren als in der Referenzperiode für die Fixierung der WS-Sätze — berechnet aus Jacobs & Partners (Dezember 1997: 64; Juni 1998: 68).
- 73 Bei den einzelnen Größenklassen beeinflusste allerdings auch ein Basiseffekt die Höhe dieser Abstände, weil sich die Raten im Jahr 1997 ebenfalls spürbar veränderten. So beruht der scharfe Rückgang bei den Großtankern teilweise darauf, daß sich im Herbst 1997 die Raten für diese Schiffe merklich festigten.
- 74 Bei Verladungen von der Ostküste Mexikos nach Europa zeigte sich auch 1998 insofern eine Besonderheit der Tankfrachtratenbildung, als dort anstelle der üblichen Lade- und Ballastreise beide Teilstrecken der Transatlantik-Rundreise genutzt werden können; beladen vom Mittelmeer/Westafrika nach Häfen der US-Ostküste gehende Schiffe können nach kurzer Ballastzwischenreise zu einem mexikanischen Hafen wieder in Ladung gehen. Die damit mögliche Verteilung der Rundreisekosten auf zwei „laden legs“ führt zu vergleichsweise sehr niedrigen Raten für die ostgehende Reise. Ein Beispiel für die Höhe der entstehenden Ratendifferenz boten zwei Abschlüsse für Verladung am 20. Dezember 1998: 130 000 t Westafrika–US-Golf zu WS 75 sowie 140 000 t Ostküste Mexiko–Spanien zu WS 43,75).
- 75 Die hier analysierten Zeitcharterabschlüsse haben eine Laufzeit von 12 Monaten bei prompter Anlieferung; die angeführten Rohöiltanker wurden seit 1990 gebaut.
- 76 Zwischen den angegebenen Zeitcharterraten und den daraus zu erwirtschaftenden Deckungsbeiträgen bestehen gewisse Widersprüche; sie sind darauf zurückzuführen, daß verschiedene Quellen verwendet wurden. Die Tendenzen werden aber zutreffend angegeben.
- 77 Zu Beginn des Jahres 1998 wurde für Tanker von mehr als 200 000 t dw eine Zunahme um gut 1 vH prognostiziert, für die Klasse der Panamax- und kleinen Aframax-Tanker (50 000–100 000 t dw) eine leichte Abnahme um 0,5 vH. Dagegen sollten die Klasse 100 000–150 000 um 6,5 und die der „handy sizes“ von 10 000 bis 50 000 t dw um 5,2 vH zunehmen. Als „kleine“ Aframax-Tanker sind hier die Schiffe von 80 000–100 000 t dw verstanden; die Bezeichnung stammt aus der Tankratenbildung (Afra = average freight rate assessment) und bezog sich ursprünglich auf einen Tanker von 79 999 t dw.
- 78 Anfang 1998 entfiel allein auf die Größenklasse 100 000–150 000 t dw ein Viertel des gesamten Auftragsbestandes, bei einer durchschnittlichen Schiffsgröße von 111 000 t dw. Der Auftragsbestand entsprach mehr als einem Viertel der vorhandenen Flotte (ermittelt aus Fearnleys b, 1998: jeweils 12, 17 und 23, Tab. 8, 11 und 17).
- 79 Nach Angaben von Fearnleys (a, 1998: jeweils 42, Tab. 1 und 2) wurden 1998: 395 Mill. t Ölprodukte transportiert, etwa 3,5 vH weniger als im Vorjahr. Die Transportleistung ging um 4 vH auf 1970 Mrd. tsm zurück. Die durchschnittliche Transportweite in der Produktentankfahrt hat im Verlauf der beiden letzten Jahrzehnte kontinuierlich zugenommen. Sie betrug 1980 etwa 4 350 sm, war 1990 auf etwa 4 650 sm gestiegen und hatte 1996 knapp 5 100 sm erreicht (berechnet aus Fearnleys a, 1996: jeweils 43, Tab. 1 und 2). Sie lag nunmehr bei 5 000 sm. Zu dieser Entwicklung dürfte die Zunahme der Produktenimporte der ostasiatischen Länder aus dem Mittleren Osten wesentlich beigetragen haben.
- 80 Die neuen Liefergebiete sind vermutlich noch zu einem überdurchschnittlich großen Teil auf den Spot-Markt ausgerichtet, also weniger an Zeitcharterabschlüssen und Befrachtungskontrakten beteiligt.
- 81 Aus dem Entfernungsunterschied gegenüber anderen Relationen und der daraus herrührenden kurzen Beschäftigungsdauer erklärt sich z.B. der vergleichsweise hohe Stand der Worldscale-Raten für Verschiffungen von karibischen Ladehäfen zu Löschhäfen an der US-Ost- und Golfküste — eine Route, die mit etwa 1 500–1 800 sm nicht nur vergleichs-

- weise kurz ist, sondern auf der auch vorwiegend die kleineren, relativ teureren Produktentanker um 30 000 t eingesetzt sind.
- 82 Die Angaben von Lloyd's Register lagen bedeutend über diesen von Jacobs & Partners stammenden Werten. Ende 1998 lag der Auftragsbestand danach bei 7,86 Mill. t dw Produkten- und 3,6 Mill. t dw Chemikaliertankern. Eine Begründung dafür liegt nicht vor (Lloyd's Register of Shipping lfd. Jgg., Dezember 1998: 25, Tab. 9). Die Tonnage der Chemikaliertankerflotte wurde mit 22,5 Mill. t dw — ebenfalls für Ende 1998 — wahrscheinlich vergleichsweise hoch angesetzt. In jedem Fall dürften die Ausführungen im Text noch weiter gestützt werden.
- 83 Die Größensteigerung bei den Produktentankern hat seit etwa zwei Jahren einen neuen An Schub dadurch erhalten, daß nunmehr auch vermehrt Schiffe von über 100 000 t dw gebaut und geordert werden, die allerdings nicht für die gleiche Ladungsvielfalt geeignet sind wie die kleineren Tanker.
- 84 Die Mengenangabe bezieht sich auf die gasförmige Phase vor der Verflüssigung. Es wird geschätzt, daß die Menge im Jahre 2000 auf 135 Mrd. cbm angestiegen sein wird und 2005 etwa 176 Mrd. cbm erreichen dürfte (*Fairplay* 1999a). — Einen Eindruck vom Gesamtumfang dieses Energiesektors geben die folgenden Daten: Die Gasförderung war im Jahre 1997 mit 2,223 Mrd. cbm um 3,6 vH geringer als 1996 (*Petroleum Economist* 1998b).
- 85 Unter den Empfängern des über See beförderten LNG dominieren die asiatisch-pazifischen Länder bei weitem. Auf Japan, Südkorea und Taiwan entfallen mehr als vier Fünftel der Gesamtmenge (1997: 84 vH) Der weitaus größte Teil dieser Importe stammte aus Südostasien (Indonesien, Malaysia, Australien, Brunei). Der Rest — etwa 12 vH — wurde vorwiegend aus dem Mittleren Osten eingeführt. Außerhalb dieses Raumes haben einige europäische Länder eine (allerdings weitaus geringere) Bedeutung im LNG-Transport (Cedigaz, zit. nach BP 1998: 28).
- 86 Deutlich abweichende Angaben machte der Schiffbaubericht für das vierte Vierteljahr 1998 von Lloyd's Register, der einen Auftragsbestand von 51 Schiffen mit jedoch nur 1,352 Mill. cbm nannte (Lloyd's Register of Shipping lfd. Jgg., Dezember 1998:11).
- 87 Das Transportvolumen an LPG ist in den vergangenen Jahren um jährlich etwa 5 vH gewachsen; es liegt zur Zeit bei 45 Mill. t. Einen wesentlichen Beitrag zur Zunahme in 1998 leistete die VR China. Ihre LPG-Importe erhöhten sich um fast ein Drittel auf 4,7 Mill. t. Es wird damit gerechnet, daß sie weiter steigen werden. Wie im LNG-Transport zeichnet sich damit auch auf diesem Teilmarkt eine zunehmende Bedeutung der VR China als Nachfrager ab, mit der voraussichtlich ein steigender Bedarf an LPG-Tankern einhergehen wird (Corkhill 1998).
- 88 Für das Jahr 1997 liegen Daten von DRI/McGraw-Hill vor, nach denen 48,41 Mill. TEU in der Linienfahrt über See befördert wurden, 7,7 vH mehr als 1996. Im Verkehr der Vereinigten Staaten und Europas wurden überdurchschnittlich hohe Zuwächse erzielt (9,4 bzw. 8,3 vH) Dagegen blieben Japan (2,4 vH), Hongkong, Südkorea und Taiwan mit 6,7 vH und Südostasien mit 4,7 vH hinter dem Durchschnitt zurück. Die beginnende Divergenz der Export- und der Importentwicklung wurde bereits sichtbar (UNCTAD 1998: 10). Ausgehend von diesen Daten wurde für das Jahr 1998 eine langsamere Expansion erwartet; die Zuwachsraten sollen insgesamt bei 3–4 vH, für die USA und Europa bei 5 bzw. 6 vH liegen. In Japan sollten sie nur bei 1 vH liegen, in den anderen genannten Regionen asiatischen etwas schwächer als 1997 tendieren.
- 89 Die Hafenstatistiken können keinen zuverlässigen Anhalt für Höhe und Entwicklung des Ladungsaufkommen geben, da sie teilweise Leercontainer einschließen; vor allem wird die Umschlagsentwicklung wichtiger Häfen mit „hub“-Funktionen wesentlich durch den mehrfachen Umschlag der gleichen Container im Umladeverkehr mitbestimmt. Auch andere verzerrende Effekte können nicht ausgeschlossen werden.
- 90 Zu dieser Gesamtflotte von damals 5,266 Mill. TEU Ladefähigkeit gehörten neben den Vollcontainerschiffen auch Roll-on/Roll-off-Schiffe, Bulk/Containerschiffe und Semi-Containerschiffe. Beschränkt man sich auf Vollcontainerschiffe, dürfte der Anteil der genannten 20 Reedereien sich noch erhöhen (vgl. *Containerisation International Yearbook* 1998: 7). Die Angaben zur linieneigenen bzw. dauergecharterten Flotte wurden entnommen aus Y.L.G. (1998: 2459).
- 91 Die drei Fahrtgebiete (Nordatlantik, Nordpazifik, Europa–Asien–Europa) liegen den vierteljährlich (jeweils in den Monaten März, Juni, September und Dezember) veröffentlichten „Freight Rate Indicators“ von „Containerisation International“ zugrunde.
- 92 Die Brennstoffkostensparnis läßt sich am Beispiel einiger Containerschiffe darstellen: Für ein Großschiff von 4 545 TEU und 23,7 kn wird ein Tagesverbrauch von 151 t angegeben, für ein mittelgroßes von 2 080 TEU für 21 kn ein Verbrauch von 78 t. Für ein Schiff von 1 730 TEU mit 19,7 kn sind 59,5 t/Tag erforderlich, während ein kleineres Schiff von 1 170 TEU bei 18,5 kn 38 t/Tag verbraucht. Der Verbrauch der Hilfsmaschinen ist eingeschlossen. Bei einem Bunkerpreis von 75 \$/t ergeben sich tägliche Ersparnisse von 4 530 \$, 2 340 \$, 1 785 \$ und 1 140 \$ gegenüber einem Preis von z.B. 105 \$/t (technische Angaben aus Lloyd's Register of Shipping 1998–99).
- 93 Die nachfolgende Analyse der einzelnen Linienfahrtgebiete stützt sich auf eine Vielzahl von Quellen, die nicht in jedem Einzelfall genannt werden können. Unter den verwendeten Veröffentlichungen stehen die in Endnote 1 genannten Zeitschriften sowie insbesondere *Containerisation International (C.I.)* an erster Stelle.
- 94 Weitere neue Anbieter in diesem Fahrtgebiet waren die APL und Mitsui O.S.K. Lines, die sich jedoch — zumindest vorerst — auf ein Slot Charter Agreement mit den von CP Ships erworbenen Lykes Lines stützen, wobei Wege gefunden

- wurden, um sowohl APL als auch Lykes Lines trotz ihrer ausländischen Eigentümer das Recht zur Beförderung reservierter amerikanischer Regierungsladung zu sichern.
- 95 Es wurde sogar berichtet, daß Reedereien ostgehende Ladung gegen Zahlung lediglich bestimmter Ratenzuschläge wie Terminal Handling Charges durch die Verloader zum Transport nach Asien übernommen hätten.
- 96 Deutlich war jedoch, daß die Verloader die Notwendigkeit von Ratenerhöhungen auf dem „heavy leg“ der Rundreisen zum Ausgleich der Verluste in der anderen Richtung nicht verkannten und diese akzeptierten.
- 97 Dort tritt eine neue Gruppierung an die Stelle von bisher drei getrennten Diensten (C.I. 1999c). Der Verkehr zwischen Europa und der Ostküste Südamerikas wird künftig von zwei Reedereigruppen durchgeführt. So werden die Reedereien Hamburg-Süd, Alianca, CGM und Transrol künftig mit neun 2 000-TEU-Schiffen auf der Basis einer „slot exchange“ einen Dienst mit fünftägigen Abfahrten anbieten; die Mediterranean Shipping Company wird sich aus dieser Fahrt zurückziehen (Porter 1998d).
- 98 Zudem wurde der „wayport“-Verkehr an der Westküste durch Protektionsmaßnahmen der Anrainerstaaten behindert, die den Transport den nationalen Reedereien der Handelspartner vorbehalten; schon 1952 führte Chile mit dem Gesetz Nr. 12041 Ladungsvorbehalte im seewärtigen Außenhandel zugunsten seiner Flagge und der des jeweiligen Handelspartners (50:50-Klausel) ein (Franz 1967: 69). Vor dem zweiten Weltkrieg hatten die Hamburg–Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd Umladeverkehr (d.h. Feederdienste) mit wöchentlichen Abfahrten zur Bedienung der kleineren Häfen in Kolumbien und Ecuador unterhalten, die sich auf Cristóbal (Panama) stützten. Die Haupthäfen und die zahlreichen Häfen in Peru und Chile wurden jedoch durch die Hauptlinie bedient, häufig nur bei Bedarf (Seiler 1992: 143, 165).
- 99 Im Grundsatz würde eine solche Neugestaltung etwa dem Umladeverkehr von/nach afrikanischen Häfen beispielsweise über den südspanischen Hafen Algeciras entsprechen oder auch dem Anschluß südpazifischer Häfen an Ostasienverkehre mit Umladung in Häfen zwischen Singapur und Taiwan. Für die Westküste Südamerikas ist die direkte Verkehrsbedienung um so interessanter, je größer das Ladungsaufkommen insgesamt und je höher dabei der Anteil der chilenischen Häfen ist und je mehr „wayport“-Ladung gewonnen werden kann. (Umladung ist vor allem bei weiterer Konzentration der Linienfahrt zu erwarten.)
- 100 Die zum South Africa Europe Container Service (SAECS) gehörigen Reedereien verfügen über diesen 10-Jahres-Kontrakt, der etwa 20 000 Container für Kühlladung umfaßt. Der Vertrag, den die von den Reedereien Safmarine, Kapstadt, und L. Höegh, Oslo, gebildete Fa. „Unicool“ mit den früheren südafrikanischen Alleinexporteuren „Outspan“ und „Unifruco“ schlossen, sichert ihr die Beförderung von 100 000 Paletten. Daneben sind noch mehrere anderen Anbieter von Kühltonnage (einschließlich Kühlcontainer) in diesen Markt eingetreten.
- 101 Zu den Veränderungen in den Linienverkehren mit Südafrika gehörten z.B. eine Reorganisation und Beschleunigung des „Safari“-Dienstes mit dem Fernen Osten und seine Erweiterung durch die Maersk Line, die Verlängerung einer Linie zwischen Durban und den Inseln im südlichen Indischen Ozean nach Asien sowie zusätzliche Direktanläufe dieser Inseln anstelle der Umladeverkehre (C.I. 1999b: 10).
- 102 Der gesamte Containerumschlag in den Häfen der wichtigsten Länder am Guinea-Golf (Elfenbeinküste, Ghana, Nigeria und Kamerun) wurde für das Jahr 1996 mit rund 700 000 TEU angegeben. Mit mehr als zwei Fünfteln hatte die Elfenbeinküste den weitaus größten Anteil (Containerisation International Yearbook 1998, zit. nach UNCTAD 1998: 78, Tab. 41).
- 103 In einem vorerst noch geringen Umfang hat sich auch eine Ausfuhr der westafrikanischen Länder entwickelt, die zum Beispiel Erzeugnisse einer verarbeitenden Industrie auf der Grundlage der Agrarwirtschaft sowie der Fischerei umfaßt. Dabei haben sich zunehmend Beziehungen zwischen diesen Ländern und Handelspartnern, aber auch Investoren in Asien ergeben. Ein interessantes Beispiel solcher Kooperation ist ein indisches Unternehmen, das Rohjute aus Bangladesh in einem eigenen Betrieb in Abidjan (Elfenbeinküste) für den Export z.B. nach Europa verspinnt (Crichton 1998c: insbesondere 57).
- 104 Die Reederei nahm bereits im Jahre 1982 einen Westafrika-Containerdienst auf, der allerdings bald wieder eingestellt wurde. Die eingesetzten Schiffe — mit einer Ladefähigkeit von jeweils 1 334 TEU deutlich größer als die nunmehr eingesetzten — wurden damals langfristig in ein anderes Fahrtgebiet verchartert. Sie sind inzwischen im Ostafrika-Indik-Inseln-Dienst der Reederei eingesetzt.
- 105 Die Maersk Line hat bereits jetzt einen Umladeverkehr über den arabischen Hafen Jebel Ali aufgenommen. Dort wird der Hafen Salalah zu einem weiteren Umladepunkt ausgebaut.
- 106 Nach Ansicht einer die Häfen im östlichen Mittelmeer direkt bedienenden Reederei akzeptieren die Fernost-Linien dabei Ladung zu Raten, die keinen Deckungsbeitrag liefern (DVZ 1998c).
- 107 Vgl. dazu beispielsweise *Fairplay* (1998b). Im (Direkt-) Verkehr nach britischen und nordkontinentalen Häfen geht es dabei vor allem um die Herstellung einer durchgehenden Kühlkette zwischen den lokalen Plantagen (Tomaten) und den inländischen Absatzgebieten, für die Container auf den Landabschnitten Vorteile gegenüber dem Kühlschifftransport bieten. Die Funktion der Inseln im Mittelmeerverkehr entspricht dagegen grundsätzlich derjenigen des Hafens Algeciras, d.h. der Umladung von/auf Schiffe der Langstrecken-Nord-Süd-Liniendienste.

- 108 Der Umschlag in den Inselhäfen (Las Palmas 1997: 383 000 TEU, Santa Cruz 1996: 222 000 einschließlich Leercontainer (ISL lfd. Jgg., 1998, 42 (6): 66, Tab. 12) dürfte künftig deutlich steigen. Es ist derzeit nicht zu erkennen, ob der Ausbau des Hafens Arrecife auf Lanzarote durch den Erwerb einer Second-hand-Containerbrücke ähnliche Ziele verfolgt wie sie bisher vornehmlich im Hafen Las Palmas verwirklicht werden.
- 109 Die Schätzungen des Ladungsaufkommens klaffen jedoch weit auseinander. Das Gesamtvolumen wurde auch mit 5,8 Mill. TEU angegeben, die Verkehrsverluste mit bis zu 20–30 vH, je nach Relation auch noch deutlich darüber (Fossey 1998a: insbesondere 55).
- 110 Einen Anhalt für diese Veränderungen gibt die entsprechende Umschlagsentwicklung in den deutschen Seehäfen im 1. Halbjahr 1998: Der Versand nach Asien nahm um 3,6 vH zu, während der Empfang von dort sich um 9,4 vH erhöhte. Der Leercontaineranteil ist von 5 vH im 1. Halbjahr 1997 auf 24 vH gestiegen. Der Gesamtumschlag mit dem Fernen Osten verringerte sich um 19 vH (Versand –27 vH, Empfang +10 vH) (Statistisches Bundesamt, zit. nach *Kieler Nachrichten*, 13. November 1998: 28). Ähnlich entwickelte sich 1998 der Containerumschlag im Hafen Rotterdam; bei einem Gesamtanstieg um etwa 9 vH erhöhte sich der Empfang um mehr als 10 vH, während der Versand nur um 1 vH zunahm. Rund 15 vH des ausgehenden Verkehrs bestand aus Leercontainern (1997: 8,7 vH) (Lloyd's List 1999a).
- 111 Zu den Nebenwirkungen der asiatischen Krise gehörten zunehmende Schwierigkeiten bei der binnenländischen Abfuhr der in den Westküstenhäfen der Vereinigten Staaten angelandeten rasch steigenden Containermengen auf der Schiene zu ihren weiter östlich gelegenen Zielen. Hier kam es vor allem bei der Union Pacific Eisenbahngesellschaft zu erheblichen Überlastungen mit längeren Wartezeiten. Der Andrang wurde dadurch verstärkt, daß die Tiefgangsbegrenzungen, die zu dieser Zeit den Verkehr der Containerschiffe zur US-Ostküste im Panamakanal behinderten, zur Umlenkung der Ladung auf die US-Westküstenhäfen führten (Hanscom 1998).
- 112 Die erste einschneidende Veränderung fand bereits unmittelbar nach der „Wende“ im RGW statt. Damals wurden die meisten der zahlreichen direkten Liniendienste von/nach den RGW-Ostseehäfen, die zum Teil in Gemeinschaft mit Reedereien aus Entwicklungsländern betrieben worden waren, eingestellt. Schon zuvor hatten die sowjetischen Reedereien die Häfen zur Antwerpen/Hamburg-Range zum Drehpunkt verschiedener Überseelinien gemacht und Ladung von und nach ihren eigenen Ostseehäfen gefeetert.
- 113 Die Verkehrszunahme seit dem Beginn der neunziger Jahre bis zum Beginn der aktuellen Krisenerscheinungen sowie Bedingungen einer langfristigen Aufwärtsentwicklung wurden eingehend untersucht in Böhme et al. (1998).
- 114 Hier ist auf den Versuch zu verweisen, einen direkten Containerverkehr zwischen Rostock und der nordamerikanischen Ostküste aufzunehmen, bei dem sowohl an Ost- und Nordsee als auch in Nordamerika eine größere Zahl von kleineren Häfen außerhalb der großen Liniennetze direkt bedient werden sollten. Dafür fehlt jedoch eine wirtschaftliche Grundlage, weil der Umladeverkehr über die Nordseehäfen die Nutzung der Großschiffe mit entsprechender Kostendegression und Ratenhöhe erlaubt. Die Zahl der Direktlinien von/nach Ostseehäfen ist auch im nordöstlichen, d.h. am weitesten von den Nordseehäfen entfernten, Teil der Ostsee immer gering gewesen. Von den früheren deutschen Häfen, insbesondere Stettin, hat es solche Dienste nicht gegeben, abgesehen von vorübergehenden kurzlebigen Versuchen noch vor 1914. Dabei hatte ein Ende 1913 aufgenommener Dienst mit einer anderen Hamburger Reederei lediglich den Zweck, einen Wettbewerber zu verdrängen (Kludas und Bischoff 1980: 9).
- 115 Zu den Käufen gehören ferner die norwegische Ivarans Rederi, die in der Nordamerika-Südamerika-Fahrt tätig ist, sowie im Herbst 1997 die Lykes Lines, eine der früher führenden Reedereien der Vereinigten Staaten (u.a. Mittelmeer-Dienste). Die Reedereigruppe konnte 1998 bereits über mehr als 105 000 Stellplätze verfügen und kam damit auf Platz 13 in der Liste der weltgrößten Containercarrier (Fossey 1998b: 51). Im Herbst 1998 erwarb sie außerdem die Australia New Zealand Direct Line (ANZDL) mit weiteren 20 000 TEU; diese Linie verkehrt zwischen Australien und Neuseeland sowie zwischen der US-Westküste und Australien/Neuseeland (hierzu Gray 1998; *Fairplay* 1998a; Le Gouard 1998a; 1998b).
- 116 Zu Beginn des Jahres 1999 wurde bekannt, daß die Maersk Line mit dem Kauf der Safmarine Container Division und damit der CMBT an die erste Stelle unter den Linienreedereien gerückt ist, die seit längerer Zeit von den taiwanesischen Evergreen Lines gehalten wurde. Einschließlich der auf längere Zeit gecharterten Fremdtonnage dürfte die Maersk Line jetzt über rund 350 000 TEU verfügen.
- 117 Während gegenwärtig die Höchstgröße der in Fahrt befindlichen Containerschiffe um 7 000 TEU liegt (vermutlich mit der Möglichkeit einer Kapazitätsvergrößerung durch Erhöhung der Zahl der Deckstellplätze), wird gleichzeitig das 15 000-TEU-Schiff als Realität etwa um das Jahr 2010 gesehen (*C.I.* 1998b: 15; *Fairplay* 1998i: 67; *Fairplay* 1998j: 27). Die technischen Fragen sind vermutlich lösbar; der Einsatz solcher extrem großer Schiffe mit einer gegenüber der Gegenwart nahezu verdoppelten Containerladefähigkeit würde hingegen zahlreiche ökonomische Probleme aufwerfen, die sowohl den Schiffsbetrieb als auch die landseitigen Anforderungen betreffen. Schiffe dieser Art wären auf nur sehr wenige Anlaufhäfen beschränkt; ihre Flexibilität wäre daher sehr gering, die Abhängigkeit von Feederdiensten dagegen sehr groß.
- 118 Der Effekt der Tonnagesteuer kann jedoch nur eintreten, wenn ein steuerpflichtiger Gewinn erzielt wird, der anderenfalls nach den üblichen Vorschriften versteuert werden müßte. Die neue Regelung unterscheidet sich daher von einer Subventionierung durch Zahlungen an die Reedereien, etwa nach dem Muster der bisherigen Finanzbeiträge, die nunmehr entfallen sollen.

- 119 Hierzu und zu weiteren Details und Problemen der Neuregelung vgl. u.a. Neemann (1998), Voß und Steinborn (1998) und Bartholl (1998).
- 120 In den Niederlanden haben sich die dort getroffenen — jedoch nicht vollständig mit den deutschen übereinstimmenden — Regelungen offenbar als erfolgreich erwiesen. So wurde in das Register der Niederländischen Antillen in Willemstad ausgeflaggte Tonnage wieder zurückgeflaggt, und eine Reihe ausländischer (darunter auch deutscher) Unternehmen hat Schiffe unter niederländische Flagge übertragen oder Neubauten unter dieser Flagge in Fahrt gebracht. Inzwischen zeichnen sich erste Reaktionen deutscher Reedereien mit ausgeflaggten Schiffen oder anderen Aktivitäten ab.
- 121 Das Gesetz wurde am 4. August 1998 durch das Repräsentantenhaus gebilligt und am 2. Oktober als Hausvorlage S 414 vom Senat angenommen. Die mehrmals veränderte Version hat die Zustimmung von Verladern (insbesondere der National Industrial Transport League) und Reedereien gefunden; Kritik wurde von den „non-vessel operating common carriers“ (NVOCC) erhoben, die sich benachteiligt sehen, weil ihnen das Recht zum Abschluß von „confidential service contracts“ mit Verladern — wie es für die Reedereien bestimmt ist — nicht eingeräumt wurde (Bascombe 1998; C.I. 1998b; Glass 1998a).
- 122 Eingehendere Analysen des neuen Gesetzes finden sich z.B. bei Confavreux (1998), Sesser und Bardo (1998) und Boyes (1998). Der letztgenannte Beitrag fußt auf einem Interview mit John P. Clancey, dem Chief Executive Officer von Sealand und einem der Hauptbefürworter der Reform. Dieser sieht voraus, daß auf längere Sicht die Konferenzen durch „discussion agreements“ ersetzt werden.
- 123 Für eine solche Annahme könnte sprechen, daß im Transpazifikverkehr die Konferenzen im Frühjahr 1999 infolge des Austritts zahlreicher Mitglieder faktisch funktionsunfähig geworden sind (Lamb 1999; Porter 1999).
- 124 Unter FAK-Raten (FAK = freight all kind) werden einheitliche Raten z.B. für einen Container verstanden, die unabhängig von der Art der darin verladenen Güter festgelegt sind. Demgegenüber enthält der klassische Linientarif eine Vielzahl von Tarifsätzen, die jeweils nur für bestimmte Güter gelten und in ihrer Höhe oft erheblich differieren.
- 125 So könnten beispielsweise Einzelfragen aufgeworfen werden wie diese: weist das beobachtete Verhalten der FMC Ähnlichkeiten mit den früheren Aktivitäten des Department of Justice auf? Gibt es eine Tendenz zu mehr statt weniger Regulierung? Wird künstlich ein Größenwettbewerb zwischen den Reedereien gefördert, der die gesamtverkehrswirtschaftlichen Probleme noch verstärkt, die aus den Mängeln des Preissystems herrühren? Welche Auswirkungen entstehen auf das Verhältnis zu anderen Rechtsbereichen?
- 126 Die neue Gesetzesvorlage S 2 390 hatte bereits die Freistellung von Bulkgütern, Forstprodukten und Lebewild von den Bestimmungen des „Jones Act“ vorgesehen. Vor allem die Landwirtschaft sieht sich durch dessen Vorschriften benachteiligt. Namentlich die hohen Baukosten für, wie vorgeschrieben, in den Vereinigten Staaten gebaute Schiffe werden kritisiert. Ein dem Senat vorliegender Entwurf — „Cruise Ship Tourism Act of 1998“ —, der im Ausland gebauten Fahrgastschiffen die Beförderung von Passagieren zwischen US-Häfen öffnen sollte, wurde vorerst zurückgezogen (vgl. *Fairplay* 1998g; 1998h; 1998i).
- 127 Mit dieser Entscheidung wies die DG IV der Kommission einen Antrag auf Freistellung vom Kartellverbot gemäß Art. 85 Abs. 3 EWG-Vertrag, den das TACA bereits im Jahre 1994 gestellt hatte, zurück. Die gleichzeitig verhängten Geldbußen beliefen sich auf 298 Mill. \$, die in stark differierender Höhe auf die einzelnen Mitglieder verteilt sind (zwischen 6,88 Mill. \$ am unteren und 41,26 Mill. \$ am oberen Ende dieser Skala).
- 128 Der von der DG IV erarbeitete Entwurf sieht vor allem folgendes vor: Freiheit für individuelle Konferenzmitglieder, Service Contracts abzuschließen; Verbot der gemeinsamen Inlandspreisbildung durch Konferenzen; Erlaubnis für die Reedereien, gemeinsam (mit individuellen Ausnahmen) Port-to-port-Tarife festzulegen sowie Port-to-port-Kontrakte mit Verladern abzuschließen; Aufrechterhaltung der kartellrechtlichen Ausnahmeregelungen unter der EG-Verordnung 4056/86, die jedoch durch die verschiedenen Einzelbestimmungen eingeengt werden (es wird auch von „ausgehöhlt“ gesprochen) (Fossey 1998c; Davison 1998).
- 129 Einer deutlichen Kritik unterzieht Schmidt (1998) die Politik der Kommission; darin wird vor allem die Tendenz zur „Außenlenkung“ von Wirtschaftsunternehmen durch die Behörde hervorgehoben, die letztlich auch als Triebkraft der Versuche, die Verordnungen von 1986 faktisch zu umgehen, bezeichnet werden kann. Zweifellos läßt sich fragen, ob Europa damit auf dem Weg zu „amerikanischen Verhältnissen“ aus den fünfziger und sechziger Jahren ist — und auch, ob die Vereinigten Staaten mit dem Reform Act de facto zwischen behördlicher Steuerung und echter Deregulierung stecken.
- 130 In einem solchen Fall müßten die Verladern vermutlich Ratenschwankungen akzeptieren, deren Amplitude bisher in der Linienfahrt unbekannt war; langfristige Preisstabilität war vielmehr stets eines der Ziele der (Selbst-) Regulierung in der Linien-schiffahrt, die von den Verladern im Interesse der relativ langfristigen Außenhandels-geschäfte stets gefordert wurde.
- 131 Der ISM-Code stellt einen zusätzlichen Abschnitt IX der SOLAS-Konvention dar. Der Kodex wird ergänzt durch das revidierte STCW-Abkommen von 1978 (in Kraft 1984), das im August 1998 wirksam wurde und vor allem auf Verbesserungen der Sicherheitsstandards in der Schiffsbesetzung abzielt („Standards of Training, Certification and Watch-keeping“). Für Hintergrund und Vorbereitung der neuen Abkommen siehe Böhme und Sichelschmidt (1995: 16–19).

- 132 Für Einzelheiten sowie die an dem neuen System erhobene Kritik vgl. Böhme (1997: 42–44; 1998: 56).
- 133 Diese Angaben von William O’Neill, dem Generalsekretär der IMO, stützten sich auf Berichte von Flaggenstaaten; von diesen hatten 20 eine hundertprozentige Erfüllung der Auflagen durch die Schiffe ihrer Handelsflotte mitgeteilt. Nach einem Bericht von vier Hafenstaaten, in deren Häfen im Rahmen der „port state control“ am 1. Juli 1998 insgesamt 101 Schiffe überprüft wurden, besaßen 11 vH keine IMO-Zertifikate, obwohl sie unter die Bestimmungen des ISM Codes fielen (Fairplay 1998d; 1998e).
- 134 Solche Begrenzungen wurden in saudi-arabischen Häfen bereits vor längerer Zeit eingeführt. Sie berücksichtigen z.B. nicht, daß Schiffe durch die Ladung sehr unterschiedlich beansprucht werden können. So können besonders Massengutfrachter, die häufig chemisch aggressive Ladung befördern, wesentlich früher als selbst Schiffe der gleichen Kategorie „abgenutzt“ sein.
- 135 Das erste offene Register wurde bereits im Jahre 1922 in Panama errichtet. Hintergrund war das Prohibitionsgesetz („Volstead Act“) in den Vereinigten Staaten, das den Alkoholverkauf auf Schiffen unter amerikanischer Flagge auch außerhalb der amerikanischen Hoheitsgewässer verbot. Die ersten in Panama registrierten Schiffe waren daher zwei amerikanische Fahrgastschiffe, die im Kreuzfahrtgeschäft von New York eingesetzt waren und für die der Volstead Act unter der neuen Flagge nicht mehr galt.
- 136 Grundlage dieses umfassenden Programms waren die in den Vereinigten Staaten errichtete „International Trust Company of Liberia“ und die „Liberian Services, Inc.“. Die Auswahl Liberias ging auf die besonderen Beziehungen der USA zu diesem Staat zurück, den freie ehemalige Sklaven im Jahr 1823 mit amerikanischer Hilfe gründeten und dessen führende Schicht bis weit in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg aus den Familien der Gründer bestand. Zu der auf private amerikanische Initiative zurückgehenden Entstehungsgeschichte des liberianischen Registers und des ihm zugrundeliegenden, 1949 in Kraft gesetzten „Liberian Maritime Code“ sowie seiner Verwaltung vgl. Carlisle (1980). Das erste Schiff wurde im gleichen Jahr in das neue Register eingetragen; Ende 1950 war die Zahl auf 22 angestiegen. Ende 1955 umfaßte die Flotte unter dieser Flagge bereits 4,5 Mill. BRT, nahezu die Hälfte des Bestandes unter den damals sogenannten „Bequemlichkeitsflaggen“ (OECD 1956: 54).
- 137 Das neue Register wurde anfangs besonders von den amerikanischen Ölgesellschaften und Stahlunternehmen genutzt; für die Linienreedereien bot es keine wirtschaftlichen Vorteile, da die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe dieser Reedereien durch die umfassende Subventionsgesetzgebung der Vereinigten Staaten gesichert wurde.
- 138 Beispielsweise ergaben Untersuchungen von zwei P&I-Clubs, daß im Zeitraum 1984–1993 Schiffe unter liberianischer Flagge sowohl an den Totalverlusten als auch an den „claims“ aufgrund von Schäden nur unterdurchschnittlich häufig beteiligt waren, während für Zypern und Panama eine beim Zweieinhalbfachen des Durchschnitts liegende relative Unfallbeteiligung ermittelt wurde (Böhme und Sichelschmidt 1995: 5–10).
- 139 Im Vergleich dazu wurden im Jahr 1998 etwa 280 Mill. t Ladung durch den Suezkanal transportiert; 1997 waren es 296 Mill. t gewesen. Die Zahl der Passagen war mit 13 472 um etwa ein Viertel höher als im Panamakanal, davon waren nordgehend 6 605, südgehend 6 867. Die durchschnittliche Schiffsgröße lag bei 28 059 NT (30 003 bzw. 27 262 NT). In Panama hatten die passierenden Schiffe 1998 eine Durchschnittsgröße von 17 181 NT (Größenangaben berechnet aus ISL lfd. Jgg., 1999, 43 (1): 74). — Weit darüber lag die Zahl der Durchfahrten (ohne Teilstreckenverkehr) durch den Nord-Ostsee-Kanal (1998: 24 594), während die Schiffe wesentlich mit durchschnittlich 1 270 NT kleiner waren — Ausdruck der vorzugsweise auf die nordeuropäische Küstenfahrt gerichteten Verkehrsfunktionen dieses Kanals.
- 140 Für eine Reise von Cartagena (Karibische Küste Kolumbiens) nach Buenaventura (Pazifikküste des gleichen Landes) gilt: Entfernung via Magellan-Straße 9 901 sm, via Panamakanal 574 sm; Ersparnis = 94 vH). Im Verkehr zwischen Europa bzw. der US-Ostküste und der Westküste Nordamerikas ist die Ersparnis mit 40 vH deutlich geringer (Rotterdam–San Francisco via Magellan-Straße 13 590 sm, durch den Kanal 8 091 sm). Für die Transpazifikfahrt liefert eine Reise von Rotterdam nach Yokohama ein Beispiel: via Magellan-Straße 16 643 sm, durch den Kanal 12 525 sm (–25 vH) (berechnet aus Luensee 1923). Daraus ist erkennbar, daß die Ersparnis auf einer Reise dann am größten ist, wenn diese einem Kreis zwischen den beiden Häfen an den Kanaleingängen am nächsten kommt; sie nimmt um so mehr ab, je mehr die Reise sich einer Geraden nähert.
- 141 Die Wasserversorgung des hochgelegenen (+26 m) Hauptteils des Panamakanals stellt einen potentiellen Engpaß dar, weil sie sich auf den zulässigen Tiefgang der passierenden Schiffe ebenso wie auf die Zahl der maximal möglichen Schleusungen je Tag auswirken kann. Das zeigte sich zuletzt im Frühjahr 1998, als ein erhebliches Absinken des Kanalwasserstandes infolge fehlender Niederschläge zu Verkehrsbeschränkungen führte. Die damit verbundenen beträchtlichen Deadweight-Verluste vor allem für Panamax-Bulkcarrier behinderten z.B. die Getreidefahrt vom US-Golf nach Ostasien. Demgegenüber sind sowohl der Suez- als auch der Nord-Ostsee-Kanal niveaugleiche Wasserwege, wenngleich der Nord-Ostsee-Kanal angesichts des Tidenhubs der Elbe an beiden Enden mit Schleusen ausgestattet ist, um Strömung und Schlickfall im Kanal zu vermeiden. — Die Panamax-Abmessungen betragen 294,5 m Länge, 32,25 m Breite und bei Normalwasserstand 12,04 m Tiefgang.
- 142 Die Kanalverwaltung verzeichnete im Fiskaljahr 1998 Einnahmen von 545,7 Mill. \$ (+52,1 Mill. \$). Die Gebührensätze wurden in den vergangenen zwei Jahren bereits um 16 vH angehoben (Seatrade Web 1998c).

- 143 Die wiederholten Gebührenerhöhungen in den vergangenen Jahren haben bereits zu heftiger Opposition der Reedereien geführt.
- 144 Die verschiedenen Einwirkungen auf den Verkehrswert lassen sich am Beispiel des Nord-Ostsee-Kanals deutlich erkennen, wo er unter anderem durch die steigenden Schiffsgeschwindigkeiten tendenziell vermindert wird. Die Veränderungen seines Verkehrswertes und ihre Ursachen wurden eingehend untersucht in Böhme und Sichelschmidt (1997). Dort finden sich auch Rechenbeispiele zur Ermittlung der spezifischen Auswirkungen von Änderungen auf seiten der Bestimmungsfaktoren.
- 145 Zur Zeit wird der sogenannte Gaillard Cut, der die höchste Geländeerhebung des Isthmus durchschneidet, durch umfangreiche Baumaßnahmen erweitert; dazu werden vor allem die bisher steilen Ufer abgeflacht. Die Arbeiten sollen bis zum Jahr 2002 abgeschlossen sein. Seit dem Bau des Kanals war der Cut ein Engpaß der Wasserstraße; wiederholt behinderten Erdbeben die Passage. Es wird auch erwogen, die Schleusen durch größere Neubauten zu ersetzen; Arbeiten mit diesem Ziel waren bereits im Zweiten Weltkrieg begonnen worden, nach Wegfall der militärischen Gründe jedoch wieder eingestellt worden. Es wäre aber wohl fraglich, ob ein auf wirtschaftlicher Basis operierender Kanal die Finanzierung für ein solches Vorhaben aufbringen könnte. Bereits die Kosten der gegenwärtig laufenden Arbeiten werden auf 1 Mrd. \$ geschätzt.
- 146 Die „trip charter“-Raten lagen vor allem für Großbulkarrierer erheblich unter dem Stand, den sie noch in der gleichen Zeit des Vorjahres, aber auch im Spätherbst hatten. Beispiele für extrem niedrige Sätze waren der Abschluß eines Bulkarriers von 105 577 t dw für eine Reise zu 3 750 \$/Tag oder eines Panamax-Schiffes (61 893 t dw), das etwa zur gleichen Zeit (etwa Mitte Februar 1999) zur gleichen Rate aufgenommen wurde. Die Tagesrate für diese Größe lag bei knapp 5 900 \$, während die sehr viel größeren „cape size“-Schiffe 6 300 \$ erhielten, nur wenig mehr als Bulkarrierer von 35 000–50 000 t dw.
- 147 Zwar hat die Kohleförderung in Südostasien und Australien in den vergangenen Jahren besonders stark zugenommen. Sie steigt aber auch im atlantischen Bereich. So werden die Minen in Kolumbien (Cerrejón Central, Oreganal) weiter ausgebaut. Mit einer Steigerung der Exporte wird daher gerechnet. Zentrales Problem ist zur Zeit der Transport der Kohle zur Küste sowie die Nutzung vorhandener oder der Neubau von Häfen.
- 148 Diese langfristige Tendenz wurde von der zweiten sogenannten Ölkrise im Jahre 1979 ausgelöst. Seit 1983 hat sich der seewärtige Kohlentransport fortlaufend, wenn auch nicht gleichmäßig von 197 auf 465 Mill. t erhöht (136 vH) und damit häufig den ersten Platz der über See beförderten Massengüter vor dem Eisenerz innegehabt, das deutlich stärker konjunkturrempfindlich ist. Die durchschnittliche Transportweite hat sich in dem genannten Zeitraum allerdings von fast 5 500 auf knapp 4 800 sm verringert, vermutlich als Folge des Aufstiegs Australiens und Indonesiens als Liefergebiet für den Fernen Osten (berechnet aus Fearnleys a, 1998: jeweils 42, Tab. 1 und 2).
- 149 Inzwischen liegen auch Zahlen vor, die auf einen stärkeren Rückgang hindeuten; danach sollen die Weizenexporte um etwa 5 vH schrumpfen (*Fairplay* 1999e: 22–23).
- 150 Auf längere Sicht — bis zum Jahr 2020 — soll der Einfuhrbedarf angesichts steigender eigener Erzeugung auf Null sinken. Gleichzeitig wird vorausgesagt, daß die Einfuhr von Futtergetreide im Zeitraum 2000–2020 von voraussichtlich 117 Mill. t auf 240 Mill. t steigen wird (*Public Ledger* 1999).
- 151 Legt man die gleiche durchschnittliche Verteilung dieser — 1999 im Jahresverlauf auf 15,7 Mill. t dw schrumpfenden — Flotte auf die Trockenladungs- und die Tankfahrt wie im Vorjahr zugrunde, würde die Bulkflotte um etwa 2,6 Mill. t dw (1,0 vH) zunehmen; maximal könnten es (bei ausschließlichem Einsatz als Bulkarrierer) 13,8 Mill. t dw (5,2 vH) mehr sein. In der Tankfahrt wäre die maximal mögliche Steigerung (alle Kombischiffe befördern Öl) 3,0 vH, die nach dem Status quo etwa 1,4 vH. Der Abzug (alternativ) jeweils sämtlicher Anfang 1999 auf den beiden Märkten eingesetzten Kombischiffe würde das verfügbare Angebot an Tanktonnage um 2,2 vH, das an Bulkarriern um 0,4 vH vermindern. Diese hypothetischen Fälle dienen lediglich der Illustration; die jeweiligen Extremfälle sind unrealistisch.
- 152 Noch nicht gelöst sind die Auseinandersetzungen um die EU-Bananenmarktregelung. Die Vereinigten Staaten akzeptieren auch die zum 1. Januar 1999 in Kraft getretene neue Regelung nicht und haben mit Strafzöllen für die Einfuhr von EU-Produkten ab Juni 1999 gedroht.
- 153 Ende 1998 waren 35 Kühlschiffe bei den Werften bestellt, von denen 29 mit 250 000 t dw im Jahre 1999 abgeliefert werden sollen (Vorjahr 213 000 t dw) (*Lloyd's Register of Shipping* lfd. Jgg., Dezember 1998: 21, 26). Andere Quellen rechnen mit 33 Neubauten entsprechend 14,7 Mill. cbf Laderauminhalt (Barry Rogliani Salles nach *Nordsee-Zeitung* 1999b: 33) bzw. 12–13 Mill. cbf Neubauten und 18–22 Mill. cbf Verschrottung, d.h. bis zu etwa 2,7 vH Flottenrückgang (Swan Reefers nach Joshi 1999b: 31).
- 154 Für die künftigen Erdölbezüge der Vereinigten Staaten dürfte von Bedeutung sein, daß entgegen früheren Erwartungen die Gebiete am Alaska North Slope noch größere Reserven enthalten und die Produktion daher länger als angenommen aufrechterhalten werden kann (Feltus 1998). Das in diesem Gebiet geförderte Öl wird über die Trans-Alaska Pipeline und den Seeweg zur Westküste der USA transportiert. Der Seetransport ist für ausländische Schiffe nicht zugänglich („Jones Act“).

- 155 Im Verlauf des Jahres 1998 kam es zu mehreren Fusionen zwischen den großen Ölgesellschaften. Zu den fusionierenden Gesellschaften gehören vor allem BP und Conoco (im Frühjahr 1999 erweitert um Atlantic Richfield), Exxon und Mobil Oil, Petrofina und Total.
- 156 Da sich die Flotte der Kombinierten Schiffe ungleichmäßig auf die einzelnen Tankergrößenklassen verteilt, würden diese Klassen auch hier sehr unterschiedlich zu- und abnehmen. Der maximal mögliche Zuwachs des Angebots wäre in der Klasse 70 000–120 000 t dw weitaus am größten (9,1 vH). VLCC und Tanker der „handy/handymax sizes“ würden um 5,5 bzw. fast 4,5 vH zulegen können. Dagegen würden „cape size“-Schiffe und solche von 50 000–80 000 t dw nur stagnieren bzw. sogar leicht zurückgehen. Diese Klassen würden dementsprechend auch die größten Rückgänge im Minimum-Fall aufweisen (um 5 bzw. über 6 vH). Unter dieser Annahme würde lediglich die Klasse 80 000–120 000 t dw noch einen Zuwachs (ca. 3,5 vH) aufweisen. (Maximum-Fall: Sämtliche Kombinierten Schiffe befördern Ölladung; Minimum-Fall: Kein Kombiniertes Schiff fährt als Tanker.)
- 157 Im Frühjahr 1999 kam es in dieser Klasse bereits zu dem schärfsten Ratensturz seit langem, dem bei Abschluß des Manuskripts noch keine Erholung gefolgt war. Dabei wurde ein Minimum von etwa WS 30 erreicht. Zahlreiche Abschlüsse wurden mit Raten unterhalb WS 40 notiert. Hier zeigte sich deutlich, daß die Empfindlichkeit bei Nachfrageveränderungen wieder zugenommen hat, nachdem die beobachtete Ratenuntergrenze bereits längere Zeit um WS 48 gelegen hatte.
- 158 Zusätzlich werden die betroffenen Tanker bereits im Laufe des Jahres 1999 von den Altersbestimmungen des MARPOL-Abkommens erfaßt, nach denen alle 25 Jahre alten Tanker entweder verschrottet oder — für maximal fünf weitere Jahre — auf das sogenannte hydrostatische Ladeverfahren umgestellt werden müssen. (Dieses ist von den Vereinigten Staaten jedoch nicht akzeptiert.)
- 159 Für eine kritische Einschätzung der möglichen Folgewirkungen der OPA'90-Bestimmungen aus der Sicht einer Reederei vgl. Svedin (1999).
- 160 Diese Schiffe setzen sich zu 72 vH aus den „handy sizes“ bis zu 40 000 t dw zusammen; alle anderen Neubauten dieses Typs fallen in die Größenklasse 40 000–50 000 t dw. Größere Schiffe waren im Gegensatz zu den Produktentankern hier nicht geordert.
- 161 Diese Planungen um den Ölhafen Bonny wurden bereits sehr lange betrieben; es ist von Interesse, daß bereits Schiffe für den Transport — u.a. war auch Wilhelmshaven als Löschplatz vorgesehen — gebaut worden waren, die diesem Zweck bislang nicht dienen könnten. Eines dieser Schiffe ist nunmehr gechartert worden, nachdem es 23 Jahre (!) ohne Beschäftigung aufgelegt war (Thorpe 1999).
- 162 In der VR China und in Indien werden die LPG-Importe weiter anhaltend expandieren. In China waren Ende 1998 fünf Empfangsanlagen in Betrieb, sieben weitere geplant. In den anderen Einfuhrländern dürfte der Nachfragezuwachs dagegen abflauen (Corkhill 1998).
- 163 Europa entwickelte in der ersten Hälfte der sechziger Jahre den LNG-Transport von Nordafrika nach Großbritannien sowie Spanien und Italien, der allerdings gegenwärtig nur noch einen geringen Teil des expandierenden Gasverbrauchs deckt, weil vor allem die nordkontinentalen Länder durch Gasfernleitungen mit den Liefergebieten vor allem in Nordrußland, aber auch den nordeuropäischen Seegebieten verbunden sind und dabei die Verflüssigung und Wiederverdampfung entfällt.
- 164 In einer Langzeit-Vorausschau auf die künftige Entwicklung des Containerumschlags in den ostasiatischen Häfen revidierte „Ocean Shipping Consultant“ ihre früheren Erwartungen nicht unerheblich. Der gesamte Hafenumschlag in Japan und Südkorea soll danach im Jahre 2010 mit 38,5/50,3 Mill. TEU deutlich niedriger liegen als die frühere Prognose von 44,5/61,1 Mill. TEU. Für die VR China wird ein eher rascher zunehmender Containerumschlag von 71,5/99,8 Mill. TEU im Jahre 2010 prognostiziert; dagegen ist für die südostasiatischen Häfen eine erhebliche Verlangsamung zu erwarten (von 97/132 auf 76/112 Mill. TEU). Ähnliches trifft auf den Hafen Singapur zu (27,2/38,3 gegen 35,3/47,2 Mill. TEU) (C.I. 1998a).
- 165 Der Auftragsbestand wird unterschiedlich angegeben; die Zahlen bewegen sich zwischen 562 000 TEU (Lloyd's Register) und 770 000 TEU (JMM, zit. nach *Nordsee-Zeitung* 1999a). Die höheren Werte schließen allerdings auch einige andere Schiffstypen als Vollcontainerschiffe ein, auf die sich „Lloyd's Register“ bezieht. So sind bei JMM „non-cellular types“ enthalten. Bezogen auf den Flottenbestand Ende 1998 sind das jeweils 14–17 und fast 20 vH.
- 166 Es ist allerdings nicht gesichert, daß eine konjunkturelle Abschwächung in den Vereinigten Staaten auf jeden Fall nur eine Einschränkung der Käufe aus dem Ausland nach sich ziehen würde; frühere Beobachtungen zeigten, daß sich die amerikanischen Konsumenten den billigeren Importgütern zuwandten, so daß es im Stückgutverkehr zu expansiven Effekten kam. Einen zweiten Faktor, dessen konkrete Bedeutung noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist, stellt die VR China dar, weil dort gegenwärtig keine eindeutige Entwicklungsrichtung erkennbar ist.
- 167 Zu der im Text angesprochenen These siehe *Lloyd's Shipping Economist* (1999c). Eine Analyse der Charterabschlüsse verdeutlicht die Probleme für langsamere Schiffe. Beispielsweise erhielten Schiffe vom Typ BV 1 600 (1 743 TEU, 19 kn) im Spätherbst/gegen Jahresende eine um etwa 0,40–0,50 \$/Slot/Tag geringere Zeitcharterrate als gleich große, aber schnellere Schiffe. Diese Differenz schien sich in den ersten Monaten 1999 noch deutlich auszuweiten, wobei die Rate weit unter 4 \$/Slot/Tag fiel.

- 168 „Lloyd's Register“ verzeichnet gegenwärtig als größte Containerschiffe vier Neubauten der P&O Nedlloyd mit jeweils 6 674 TEU. Die „S“-Serie der dänischen Reederei A. P. Möller ist mit 6 418 TEU angegeben; für das erste Schiff dieser Serie wurde jedoch auch bereits kurz nach der Indienstellung eine weitaus höhere Ladekapazität genannt — so von der „Nordsee-Zeitung“ (1997) mit 8 736 TEU.
- 169 Vgl. zur aktuellen Diskussion u.a. Hans G. Payer, Vorstandsvorsitzender des Germanischen Lloyd (z.B. *C.I.* 1998d; *Fairplay* 1998n; 1998o). Die Möglichkeit, ein 15 000-TEU-Schiff zu bauen, wurde bereits vor einigen Jahren in Großbritannien untersucht. Dabei wurden auch Abmessungen genannt; sie würden sich beispielhaft auf 400 x 66 x 15 m belaufen (Länge x Breite x Tiefgang). Für 23,5 kn Dienstgeschwindigkeit wären danach ca. 180 000 PS erforderlich (McLellan 1997: 203–208).
- 170 Selbstverständlich könnte der Panamakanal wegen der großen Schiffsbreite, aber auch der Länge nicht passiert werden. Das dürften allerdings keine durchschlagenden Hindernisse sein. Ein wichtiger Faktor ist dagegen der Tiefgang, der, wenn er weiter steigt, entweder neue Forderungen nach Fahrwasservertiefungen in den Hafenzufahrten auslösen kann oder diese Schiffe auf eine minimale Zahl von Häfen beschränkt. Das könnte bei schwerwiegenden Veränderungen der Transportwege und des Ladungsaufkommens zu großen wirtschaftlichen Problemen für die Reederei eines solchen Schiffes führen.
- 171 An dieser Stelle ist daran zu erinnern, daß bereits in den frühen siebziger Jahren ein Vorstoß unternommen wurde, um sehr hohe Geschwindigkeiten in der Containerfahrt zu realisieren; dabei handelte es sich um die von der Sea-Land Inc. in Fahrt gebrachte Serie von damals sehr großen Turbinenschiffen (rechnerisches Äquivalent 1968 TEU) mit einer Geschwindigkeit von 33 kn. Sie gerieten jedoch in den Wirbel der ersten Ölkrise und dürften diese Geschwindigkeit mit Rücksicht auf die sehr hohen Bunkerkosten (Tagesverbrauch ca. 550 t) faktisch nie ausgefahren haben. Sie wurden nach relativ kurzer Zeit an die US-Navy verkauft und fanden bisher keine Nachfolger.
- 172 Das genannte Unternehmen plant den Bau von vier 1 448-TEU-Schiffen einer patentierten Konstruktion auf einer US-Werft mit Finanzierung durch die Maritime Administration (Title XI). Sie sollen die vorgesehene hohe Dienstgeschwindigkeit von 36–40 kn durch fünf gasturbinengetriebene Waterjets erreichen. Ziel ist es, einen Nischenmarkt zwischen dem Seetransport hochwertiger Ladung und dem Luftfrachtgeschäft zu etablieren, der es ermöglicht, die hohen Betriebskosten eines Systems einzufahren, das auch hohe Aufwendungen für die besonderen hohtechnisierten Hafenanlagen verlangt. Weitere Einzelheiten und Erfolgsbedingungen finden sich bei Hanscom (1999).
- 173 In fester Form bestehen diese Hydrate bei atmosphärischem Druck und einer Temperatur von -15° Celsius. Der bisherige Flüssiggastransport könnte entfallen und LNG-Tanker durch spezielle Bulkcarrier ersetzt werden; diese Schiffe müßten zwar gekühlt werden, würden jedoch erheblich kostengünstiger als die sehr aufwendigen LNG-Tanker. Vgl. dazu *Fairplay* (1999d). Es ist von Interesse, daß Methanhydrat auch in natürlicher Form existiert.
- 174 Vgl. dazu Mundy (1999); ferner *ITZ* (lfd. Jgg.: „Ports and Terminals“-Serie). Bei der Hafenprivatisierung handelt es sich in vielen Fällen eigentlich um eine Re-Privatisierung, da gerade in südamerikanischen Ländern zahlreiche Häfen bereits vor 1914 von Privatunternehmen angelegt wurden; sie befanden sich, ähnlich wie Eisenbahnunternehmen, vielfach in englischer Hand und sind erst später, zum Teil erst nach dem Zweiten Weltkrieg, nationalisiert worden.
- 175 Weltweit tätig ist das Unternehmen Hutchison Port Holdings (Hongkong), das Eigentümer oder (auf vertraglicher Grundlage) Betreiber von Seehäfen in zahlreichen Ländern ist. Dazu gehören u.a. Felixstowe, die Panama Port Company (Häfen Balboa und Cristóbal) und der Hafen Freeport/Bahamas. Ferner verhandelt das Unternehmen über Beteiligungen z.B. am ECT-Containerterminal in Rotterdam, in Tanjung Priok (Jakarta), in Südamerika usw.

Literaturverzeichnis

- Akinfe, A. (1998a). Port Dominates EU in Bulk Cocoa Trade. *Public Ledger*, 31. August: 8–9.
- (1998b). Sweet Trade Turns Sour as Asian Economies Reel. *Public Ledger*, 9. November: 8–9.
- (1999). Russia Kickstarts Sugar. *Public Ledger*, 1. März: 1.
- Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. (1999). Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 1999. Abgeschlossen in Kiel am 24. April 1999.
- Bartholl, H. (1998). Offene Frage zur Tonnagesteuer. *Hansa* 135 (10): 14–15.
- Bascombe, A. (1998). You Can't Always Get What You Want. *Containerisation International* 31 (9): 7.
- BGBI. (Bundesgesetzblatt) (1998). Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Seeschifffahrtsanpassungsgesetz) vom 9. September 1998. Teil I (63): 2 860–2 870.
- Böhme, H. (1972). Weltseeverkehr 1972: Im Sog sowjetischer Getreidekäufe aus der Frachtendepression. *Die Weltwirtschaft* (2): 196–230.
- (1997). Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend. Kieler Diskussionsbeiträge 299/300. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1998). Weltseeverkehr im Strudel der Asien-Krise. Kieler Diskussionsbeiträge 317/318. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Böhme, H., und H. Sichelschmidt (1995). Sicherheit auf See. Kieler Diskussionsbeiträge 243. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1997). Der Nord-Ostsee-Kanal in der Krise. Plädoyer für eine Reform. Kieler Diskussionsbeiträge 290. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Böhme, H., C.-F. Laaser, H. Sichelschmidt, und R. Soltwedel (1998). *Transport in the Baltic Sea Region: Perspectives for the Economies in Transition*. Kiel.
- Box, B. (1998). Suezmax Tankers Heading for Good Times as OPA Axe Falls? *Seatrade Web* (45): 1–2.
- Boyes, J. R. C. (1998). A New World. *Containerisation International* 31 (12): 51–53.
- BP (The British Petroleum Company plc) (1998). BP Statistical Review of World Energy June 1998. London.
- Brewer, J. (1998a). Fresh Threat to Banana Trades. *Lloyd's List*, 19. Juni: 1.
- (1998b). Commodities. Sugar Surplus. *Lloyd's List*, 21. Juli: 2.
- (1998c). Reefer Rates Face Fall as Tonnage Grows. *Lloyd's List*, 21. Juli: 3.
- (1998d). Capespan Sets Pace in Demanding Fruit Trade. *Lloyd's List*, 31. August: 5.
- (1998e). Pooling Operation Welcomed as Trade Fears Grow: Unicool Boosts Fleet to 100 Ships in Fightback. *Lloyd's List*, 18. November: 16.
- (1998f). Refrigerated Ships Face Bleak Trading at Yuletide. *Lloyd's List*, 4. Dezember: 14.
- (1998g). Deal Leaves Reefer Shipping Trades Facing Major Shake-up: Fyffes to Form European Alliance with Capespan. *Lloyd's List*, 30. Dezember: 1.
- (1999a). Sector Operators Say Smooth Transition to Currency Has Paved Way for Move: Shortsea Traders Mull Euro Switch. *Lloyd's List*, 5. Januar: 1.
- (1999b). Battered Market Confidence Will Restrict Rate Rise for a Number of Years: Shaken Reefer Trade Facing Widespread Rationalisation. *Lloyd's List*, 15. Januar: 2.
- Brower, D. (1998). LNG Producers Scramble for Indian Market. *Petroleum Economist* 65 (11): 12–14.
- Carlisle, R. (1980). The „American Century“ Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience. *Business History Review* 54 (2): 175–191.
- Carr, H. (1999). World Oil Growth Falling. *Lloyd's List*, 10. Februar: 14.

- Casagrande, S. (1998). Hamburg Süd Pact on South America Link. *Lloyd's List*, 9. Dezember: 2.
- Chinnery, K. (1998). Making the Best of a Bad Job. *Lloyd's List*, 23. Oktober: 5.
- Confavreux, R. (1998). US Ocean Shipping Act: Un Pas Supplémentaire vers la Déréglementation et les Relations Commerciales Directes entre Armateurs et Chargeurs. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4116): 2497–2499.
- C.I. (Containerisation International)* (1998a). OSC Reviews Asian Crisis. 31 (5): 32.
- (1998b). Ocean Reform Act Clears Final Hurdles. 31 (11): 15.
- (1998c). TWRA under Threat. 31 (11): 25.
- (1998d). Vision of 15 000 TEU Ships by 2010. 31 (12): 13.
- (1998e). CSAV adrift in USWC/WCSA Trade Lane. 31 (12): 17.
- (1998f). Transpacific Eastbound Rates to Soar... 31 (12): 24.
- (1998g). Freight Rates Indicators. 31 (12): 9.
- (1999a). Groupings Converge in Europe/ECSA. 32 (1): 9.
- (1999b). Safari Steps on the Gas. 32 (1): 10.
- (1999c). Lines Jettison Space on USEC/ECSA. 32 (1) 17.
- Containerisation International Yearbook* (1998). London 1999.
- Cool Carriers AB (1998). *Cool Facts 1997–1998*. Danderyd.
- Corkhill, M. (1998). LPG Demand Shifts to China. *Lloyd's List*, 2. Dezember: 3.
- (1999). Asian LNG Change Shows Ship Scarcity. *Lloyd's List*, 30. Januar: 8.
- Crichton, J. (1998a). Europe/Caribbean & WCSA Trades: 100% Merger-proof. *Containerisation International* 31 (3): 57–59.
- (1998b). Crossing the Line. *Containerisation International* 31 (7): 35–39.
- (1998c). West Africa — Inside Stories. *Containerisation International* 31 (12): 55–57.
- (1999a). Hot Commodities. *Containerisation International* 32 (1): 37–40.
- (1999b). Europe/East Africa — a Certain Sameness. *Containerisation International* 32 (1): 41.
- Davison, D. (1998). Transatlantic Transition. *Containerisation International* 31 (12): 45–49.
- DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung)* (lfd. Jgg.). Hamburg.
- DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung)* (1998a). BLG-Container/Eurokai: Fusion vor 2000 denkbar. 17. November: 1.
- (1998b). Schiffsfonds bergen derzeit hohe Risiken für Anleger: das Containerschiff — eine unsichere Bank. 1. Dezember: 8.
- (1998c). Schifffahrt unter Ratendruck: Oetker fährt in die roten Zahlen. 17. Dezember: 2.
- The Drewry Monthly* (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). London.
- (1997, lfd. Ausg.). Jeweils: Table 7 (OECD Product Imports: 12). London.
- (1998, lfd. Ausg.). Jeweils: Yellow Pages. Market Reports. Tanker Single Voyages Fixtures. Dirty. Black Sea. London.
- Fairplay* (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). Coulsdon.
- (1998a). CP Ships Buys Ivaran. 333 (5962): 7.
- (1998b). New Container Traffics. 334 (5977): 29–30.
- (1998c). Bleak Timber Prospects: Forest Product Demand Sliding. 334 (5977): 59.
- (1998d). ISM Anticlimax. 334 (5978): 20–21.
- (1998e). 11 Per Cent Lack ISM on Day One. 334 (5978): 21.

- Fairplay* (1998f). Shaky foundations. Asian Demand Base Eroded. 334 (5979): 55.
- (1998g). Rough Ride for Jones Act Bill. 335 (5988): 8.
- (1998h). Ostriches Dig Their Heads Deeper. 335 (5988): 14.
- (1998i). Commodity Focus: Sugar Trade Up. 335 (5988): 67.
- (1998j). Fruit Trades. 335 (5990): 26–38.
- (1998k). FMC Investigates Pacific Lines. 335 (5989): 10.
- (1998l). Jones Act Reform Setback. 335 (5991): 9.
- (1998m). Hard Times for US Timber: Holding on as Asian Demand Tumbles. 335 (5995): 55.
- (1998n). Cutting Edge Containerships. The Next Step is 15 000 TEU. 335 (5996): 26–27.
- (1998o). Commercial Drawbacks of 15 000-TEU ships. 335 (5996): 27.
- (1999a). Gas Tanker Market. LNG Carrier Market. 335 (6002): 35.
- (1999b). LPG: No Rate Worries. 335 (6005): 47.
- (1999c). Coking Coal. Cost Cutting Upsets Contracts. 335 (6007): 49.
- (1999d). Science Outstrips LNG Investment. Gas Hydrates to Revolutionise Energy Market. 335 (6009): 22–23.
- (1999e). Wheat Trade to Fall 5 Per Cent. Aid Shipment Delay Hits Projections. 335 (6009): 22–23.
- Fairplay Newbuildings* (1999). Section One, World Ships on Order by Vessel Type, RoRo. Januar: 18–19.
- Fearnleys (a, lfd. Jgg., lfd. Ausg.). *Review 19..*. Oslo.
- (b, lfd. Jgg., lfd. Ausg.). *World Bulk Fleet*. Oslo.
- (1997). *World Bulk Trades. An Analysis of 1996 with 1997 Update*. Oslo.
- Feltus, A. (1998). Don't Ring the Death Knell for Prudhoe Bay Just Yet. *Petroleum Economist* 65 (9): 24–28.
- Fossey, J. (1998a). Intra-Asia Meltdown. *Containerisation International* 31 (10): 55–59.
- (1998b). Who Is in Pole Position? *Containerisation International* 31 (11): 49–55.
- (1998c). A New Dawn. *Containerisation International* 31 (12): 59.
- (1999). Speed Merchants. *Containerisation International* 32 (1999) 3: 45–47.
- Franz, R. (1967). *Schiffahrtsprotektionismus. Der Einfluß schiffahrtsprotektionistischer Maßnahmen auf die Preisbildung im Seeverkehr*. Berlin.
- Fromme, H. (1998a). Tax Choice for German Shipbuilders. *Lloyd's List*, 12. Juni: 2.
- (1998b). Eurokai merger with BLG ahead of schedule. *Lloyd's List*, 5. Dezember: 3.
- (1999). Hapag-Lloyd predicts another increase in container volumes. *Lloyd's List*, 4. Februar: 1.
- Gern, K.-J., J. Gottschalk, C. Kamps, J. Scheide, M. Schlie, und H. Strauß (1999). Geringe Dynamik in der Weltwirtschaft. *Die Weltwirtschaft* (1): 1–28.
- Glass, D. (Hrsg.) (1999). Scrap Sales Top 27m dwt. *Seatrade Web* (2): 6.
- Glass, J. (1998a). Shippers Hail Easing of US Trade Curbs. *Lloyd's List*, 6. August: 1.
- (1998b). FMC to Probe Shippers Rate Increase Claims. *Lloyd's List*, 21. September: 1.
- (1998c). US and Russians Agree Aid Package. *Public Ledger*, 9. November: 1.
- (1998d). US Shippers in Reform Warning. *Lloyd's List*, 29. Dezember: 12.
- (1999). Commission Moves to Implement New Rules Demanded by Reform Legislation: FMC Proposes Shipping Act Changes. *Lloyd's List*, 4. Januar: 8.
- Gray, T. (1998). Deal Strengthens Company's Position in the Australasian Marketplace: CP Ships Purchases ANZDL. *Lloyd's List*, 23. September: 1.
- Hammer, J. (1998). Outlook Bleak for Tanker Sector. *Lloyd's Ship Manager* November: 18.

- Hansa (1998). Innovative Containerschiffe von HDW. Schnelle Container-Feeder-Schiffe für Norasia. 135 (1): 32–33.
- (1999). Von Delle redet niemand mehr. 136 (1): 28–32.
- Hanscom, J. (1998a). Liner/Ships. Ominous Trends. *Seatrade Web Newsfront* 17 (11): 12.
- (1998b). Liner. *Seatrade Web* 17 (22): 7.
- (1999). Fast forward for Fast Ship? *Seatrade Review* 28 (1): 26–27.
- Harris, J. (1998). Grain & Fertilizer Trades: A Lloyd's List Special Report. *Lloyd's List*, 12. September: 6.
- Harris, J., und E. Redding (1998). Sales and Purchase Deals over the Past 12 Months Total 612 Ships Worth \$5.8bn. *Lloyd's List*, 29. Dezember: 2.
- Internationale Transport-Zeitschrift* (lfd. Jgg.). Basel.
- ISI (International Iron and Steel Institute) (lfd. Jgg.). *Monthly Crude Steel Production*. Brüssel.
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) (1997). *Shipping Statistics Yearbook 1997*. Bremen.
- (lfd. Jgg., lfd. Ausg.), *Shipping Statistics and Market Review*. Bremen.
- ITZ (Internationale Transport-Zeitschrift)* (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). Basel.
- Jacobs & Partners (1997, lfd. Ausg.). *World Oil Tanker Trends*. London.
- (1998, lfd. Ausg.). *World Oil Tanker Trends*. London.
- Joshi, R. (1999a). Fearnley's Predicts 2% Increase in Major Dry Bulk Cargoes. *Lloyd's List*, 23. Februar: 3.
- (1999b). Riding out the Storm. *Lloyd's List Magazine Focus. Reefer Trades*. März: 28–31.
- JMM (Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal)* (1997). L'État de la Flotte. 79 (4064): 2581–2584.
- Kg (1998). Wichtige Weichenstellungen. *Deutsche Seeschifffahrt* 42/96 (6): 1.
- Kludas, A., und H. Bischoff (1980). *Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie*. Band 2: 1907–1926. Herford.
- Lamb, J. (1998). Line Moves for Trade Leadership: Columbus in West Coast Americas Bid. *Lloyd's List*, 27. Oktober: 8.
- (1999). Ratemaking stops on April 30: Transpacific Pacts Reach End of Road. *Lloyd's List*, 22. März: 1.
- Le Gouard, Y. (1998a). CP Ships buys Ivaran. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4088): 930–931.
- (1998b). Alliance CP Ships/TMM: Un Nouveau Poids Lourd Panaméricain. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4110): 2148–2153.
- Lloyd's List* (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). London.
- (1998). Unicoil Widens Fleet in Response to Market. 17. November: 2.
- (1999a). Key Growth Area at World's Largest Port Increases 1,5 % as Other Cargo Sectors Report Mixed Results: Rotterdam Box Traffic Still Growing Strongly. 5. Januar: 12.
- (1999b). Clinton's Japan Steel Threat Is Bad News For Handysizes. 12. Januar: 5.
- (1999c). Plate-Parana Link to Open this Week. 4. Februar: 12.
- Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). *World Shipbuilding Statistics*. London.
- (1997). *World Fleet Statistics 1997*. London.
- (1998–99, lfd. Ausg.). *Register of Ships, Supplements & New Entries*. London.
- Lloyd's Ship Manager* (1998). Comment: Gloomy Forecast for 1999. Dezember: 3.
- (lfd. Jgg., lfd. Ausg.). Review, Rates. (Index der Tankfrachten). London.
- Lloyd's Shipping Economist* (1998a). North-South Trades Under Siege. 20 (6): 12–15.
- (1998b). Car Manufacturers Quick to Change Lane. 20 (8): 16–18.

- Lloyd's Shipping Economist* (1998c). Car Trade to the Rescue. 20 (8): 20.
- (1998d). Asia's Steel Industry Takes a Hammering. 20 (11): 9.
- (1999a). Looking for a Spark of Hope. 22 (2): 10–11.
- (1999b). The Long Haul to Recovery. 22 (2): 12.
- (1999c). Growing Uncertainties in the Market. 22 (2): 21–23.
- (a, lfd. Jgg., lfd. Ausg.). Rates and Prices Data. London.
- (b, lfd. Jgg., lfd. Ausg.). Executive Summary. London.
- Lloyd's Shipping Index* (verschiedene Ausgaben). Market Briefing. London.
- Luensee, S. (1923). *Entfernungstabellen. Mittlere Entfernungen auf den Dampferwegen zwischen den Haupt-
häfen der Erde*. Hamburg.
- Lyons, C. (1998a). Liberian Register Peace Talks but Guns Still Firing. *Seatrade Web* (38): 1.
- (1998b). IRI to Be Ousted from Liberian registry. *Seatrade Web* (44): 1.
- (1998c). Reefer Operators Opt for Preemptive Strike as Market Goes Down. *Seatrade Web* (46): 4.
- McLaughlin, J. (1998). IRI May Appeal after Losing Case: Liberia Wins Ruling on Register. *Lloyd's List*, 29 Juni: 1.
- (1999). Liberia Ratifies Ship Registry Deal to LISCR, *Lloyd's List*, 15. März: 3.
- McLellan, R.G. (1997). Bigger Vessels: How Big Is Too Big? *Maritime Policy and Management* 24 (2): 193–211.
- Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.). *Containership Fixture Report*. Hamburg.
- Middleton, I. (1998). Oil Mergers Bad News for Shipping Unless It Acts. *Seatrade Web* (47): 1.
- Moloney, S. (1998). Jakarta Eyes Palm U-Turn. *Public Ledger*, 16. November: 8.
- Mundy, M. (1999). Key Box Terminal Operators Are Extending Their Influence: Pioneering the Global Trend. A Lloyd's List Special Report. *Lloyd's List*, 23. Februar: 7.
- Neemann, H. (1998). Tonnagesteuer endlich verabschiedet: Planungssicherheit für Reedereien. *Hansa* 135 (7): 6–8.
- Nordsee-Zeitung* (1997). Geheimnis um Maersk-Riesen. Spekulation über wahre Container-Kapazität des größten Typs der M-Klasse. 18. Oktober: 54.
- (1999a). Neuer Rekord an Stellplätzen für Container. 20. März: 52.
- (1999b). Container kontra Kühlschiffe. Scharfer Verdrängungswettbewerb — 1997/98 schlechte Saison. 17. April: 33.
- OECD (1956). *Les Transports Maritimes*. Paris.
- (1998). *OECD Economic Outlook* 64. Paris. (Dezember).
- Offen, C.-P. (1997). Wie sehen die Reeder den Markt? Steht die Wiederholung der Krise der 80er Jahre unmittelbar bevor? *Hansa* 134 (4): 14–16.
- Petroleum Economist* (1998a, lfd. Ausg.). Markets. London.
- (1998b). World Oil and Gas Production: OPEC Still Cutting. 65 (12): 48.
- Poole, A. (1998). Price of Indian Veg Oils Surges Despite Imports. *Public Ledger*, 24. August: 2.
- Porter, J. (1998a). New Company to Control Combined Fleet of 40 Containerships on Latin American Trades: CP Ships Plans Liner Merger with TMM. *Lloyd's List*, 30. July: 1.
- (1998b). Rate Rises Unlikely to Solve Pacific Problems. *Lloyd's List*, 24. September: 5.
- (1998c). Smaller Carriers Face Reform Threat. *Lloyd's List*, 20. November: 3.
- (1998d). MSC to Reduce South America Trade Capacity. *Lloyd's List*, 14. Dezember: 3.
- (1998e). Containership Charter Rates Continue to Fall Significantly. *Lloyd's List*, 18. Dezember: 2.

- Porter, J. (1999). Pacific Cartel in Crisis after Four Members Resign. *Lloyd's List*, 03. März: 1.
- Public Ledger* (1999). China to Stop Importing Wheat by 2020. 1–6. März: 2.
- Redding, E. (1999a). Big Leap in Demolition Figures. *Lloyd's List*, 29. Januar: 2.
- (1999b). Changes to Oil Trade Threaten VLCC Sector. *Lloyd's List*, 28. Januar: 3.
- Rissik, D. (1998). Reefer Competition Heats Up. *Lloyd's List*, 30. Juni: 15. (South Africa. A Lloyd's List Special Report).
- Schmidt, L. (1998). Trans-Atlantik-Konferenz auf dem Richtplatz. *Hansa* 135 (10): 8–10.
- Seatrade Web [Newsfront]* (lfd. Jgg.). Hongkong.
- (1998a). Week in Brief — Liner 35: Maersk Line. 17 (4): 14.
- (1998b). Week in Brief — Trade 49: Forest Products. 17 (5): 15.
- (1998c). Worldwatch 12 Panama Canal. 17 (41): 11.
- Seiler, O. J. (1992). *Südamerika-Fahrt. Deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*. Herford.
- Sesser, G., und Th. Bardo (1998). Shipping Deregulations Speeds Up. *Lloyd's List*, 23. Dezember: 8.
- SST (Svensk Sjöfarts Tidning)* (1998a, lfd. Ausg.). Sjöfartsmarknaden — Indikatörer. Göteborg.
- (1998b). Sjöfartens Bok. 94 (50): 83.
- Stares, J. (1998). Chile Exports Set to Slow Down. *Lloyd's List*, 15. August: 2.
- Statistisches Bundesamt, zit. nach „Kieler Nachrichten“, Nr. 265, vom 13. November 1998: 28.
- Svedin, H. (1999). Can OPA Rescue Suezmax Rates? *Fairplay* 335 (1999) 6010: 59.
- Takita, K. (1998). US Steel Imports Move Alarms Bulker Owners. *Lloyd's List*, 12. September: 3.
- Talley, W. (1998). The U.S. Ocean Shipping Reform Act of 1998. *IAME Newsletter*, Januar: 3–4.
- Thackeray, F. (1998). Growth Just Isn't there Any More. *Petroleum Economist* 65 (7): 10–12.
- THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung* (lfd. Ausg.). Hamburg.
- Thorpe, A. (1999). Gastor Reactivated after 23 Years. *Lloyd's List*, 12. März: 1.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (1998). *Review of Maritime Transport 1998*. Genf.
- USDA (United States Department of Agriculture) (1998a). *Oil Seeds: World Markets and Trade*. (November). Washington, D.C.
- (1998b). *Wheat and Coarse Grains: World Markets and Trade*. (November). Washington, D.C.
- USDE/EIA (United States Department of Energy, Energy Information Administration) (1998). *Petroleum Supply Monthly* (11). Washington, D.C.
- Verein Deutscher Kohlenimporteure e.V. (1999). *Steinkohlen-Seeverkehr*. 23. Februar.
- Voß, K., und H. Steinborn (1998). Tonnagesteuer: Besteuerung von Schifffahrtsgewinnen. *Hansa* 135 (8): 14–19.
- Woodbridge, C. (1998a). Another Bad Year. *Seatrade Review*. 27 (6): 131–135.
- (1998b). Car Carriers, A Lloyd's List Special Report. *Lloyd's List*, 24. Juli: 6–9.
- Y.L.G. (Y. Le Gouard) (1996). Porte-Conteneurs d'Affrètement. Flotte en Expansion, Taux en Contraction. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 78 (4015): 2848–2850.
- (1998). Porte-Conteneurs d'Affrètement: Taux Toujours en Chute Libre. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal* 80 (4115): 2458–2460.