

Krisenresilienz im maritimen Sektor

Reaktionen auf geopolitische Krisen und den
Klimawandel

Betrachtung ausgewählter Länder und Regionen

15. Bericht | 23. Februar 2024

Krisenresilienz im maritimen Sektor
Reaktionen auf geopolitische Krisen und den Klimawandel
Betrachtung ausgewählter Länder und Regionen

Hamburg, 23.02.2024

Autor*innen:
Claus Brandt
Runa Jörgens
Bernhard Weidenbach

Redaktion und Lektorat:
Dr. Regine Klose-Wolf

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	6
2. ZUSAMMENFASSUNG	8
2.1 Welthandel generell	8
2.2 Übersicht der betrachteten Krisen	8
2.2.1 Krieg im Nahen Osten und Situation im Roten Meer	8
2.2.2 Krieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine	9
2.2.3 Inflationskrise	9
2.2.4 Niedrigwasser im Panamakanal.....	10
2.2.5 Waldbrände in Chile und Bedrohung des Hafens von Valparaiso	10
2.2.6 Klimawandel	10
2.2.7 Corona-Pandemie	10
2.3 Entwicklung und Handel nach Regionen	10
2.3.1 Asien-Pazifik	10
2.3.2 Europa	11
2.3.3 Vereinigte Staaten von Amerika.....	11
2.4 Seeverkehr generell	12
2.4.1 Entwicklung der Frachtraten und der wichtigsten Seehandelsrouten.....	12
2.4.2 Stimmung der Seeleute	15
3. KRISENRESILIENZ	15
3.1 Generell	15
3.2 Übersicht der maritimen Teilbranchen	16
3.2.1 Seefahrt	16
3.2.2 Häfen	16
3.2.3 Schiffbau	16
3.3 Entwicklungen in Deutschland	17
3.3.1 Stimmung in Deutschland	17
3.3.2 Entwicklung der Häfen und des Güterumschlags	17
4. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN	20
4.1 Volksrepublik China	20
4.1.1 Allgemeines.....	20
4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	21
4.1.3 Maritime Entwicklungen	21
4.2 Sonderverwaltungszone Hongkong	22
4.2.1 Allgemeines	22
4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	23
4.2.3 Maritime Entwicklungen	23
4.3 Republik Korea/Südkorea	23
4.3.1 Allgemeines	23
4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	23
4.3.3 Maritime Entwicklungen	24

4.4 Singapur	25
4.4.1 Allgemeines	25
4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	25
4.4.3 Maritime Entwicklungen	25
5. LÄNDERÜBERSICHT EUROPA.....	26
5.1 Europäische Union	26
5.1.1 Allgemeines	26
5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	26
5.1.3 Maritime Entwicklungen	27
5.2 Belgien	28
5.2.1 Allgemeines	28
5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	28
5.2.3 Maritime Entwicklungen	29
5.3 Deutschland	29
5.3.1 Allgemeines	29
5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	30
5.3.3 Maritime Entwicklungen	31
5.4 Frankreich	32
5.4.1 Allgemeines	32
5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	32
5.4.3 Maritime Entwicklungen	32
5.5 Griechenland	33
5.5.1 Allgemeines	33
5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	33
5.5.3 Maritime Entwicklungen	33
5.6 Italien	33
5.6.1 Allgemeines	33
5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	34
5.6.3 Maritime Entwicklungen	34
5.7 Niederlande	35
5.7.1 Allgemeines	35
5.7.2 Maßnahmen und Krisenmanagement	35
5.7.3 Maritime Entwicklungen	35
5.8 Polen	36
5.8.1 Allgemeines	36
5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	36
5.8.3 Maritime Entwicklungen	37
5.9 Spanien	37
5.9.1 Allgemeines	37
5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	37
5.9.3 Maritime Entwicklungen	38
6. LÄNDERÜBERSICHT VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA.....	38
6.1 Vereinigte Staaten von Amerika	38
6.1.1 Allgemeines.....	38
6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	38
6.1.3 Maritime Entwicklungen	39

1. Einleitung

Seit April 2020 erstellt das Deutsche Maritime Zentrum Berichte über die aktuellen Entwicklungen und Reaktionen auf Krisen im maritimen Sektor. Ausgangspunkt war die Corona-Pandemie. Die Berichte enthielten Informationen, welche Maßnahmen, vonseiten der Regierungen, Behörden und Unternehmen eingeleitet, bzw. vorbereitet wurden, um den Wirtschaftsbetrieb während der Pandemie gewährleisten zu können. Im Mai 2023 erklärte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) den Gesundheitsnotstand aufgrund der Pandemie für beendet.¹ Die Pandemie wurde zur Epidemie und ging in ein endemisches Geschehen über.²

Mit Beginn des Angriffskriegs der Russischen Föderation auf die Ukraine (Februar 2022) haben wir den Fokus des Berichts verschoben. Seit dem 14. Bericht (November 2023) und damit nun zum zweiten Mal befasst sich der Bericht auch mit der Situation im Nahen Osten seit dem Terrorangriff der Hamas auf Israel.

Die aktuellen kriegerischen Auseinandersetzungen und die damit einhergehenden Beschränkungen führten vor Augen, wie fragil die Weltwirtschaft ist. Die Globalisierung hat zu einer dichten Vernetzung und globalen Handelswegen geführt, die empfindlich gestört wurden. Während die Pandemie zunehmend in einen endemischen Zustand übergang, zeigte die Globalwirtschaft Zeichen der Erholung und Normalisierung.

Bereits seit 2021 war es wegen des (durch die Pandemiebeschränkungen) gestörten Warenverkehrs zu einem Anstieg der Inflation gekommen, die in Folge des Kriegs gegen die Ukraine in vielen Ländern der Welt ab Februar 2022 auf Rekordhöhen stieg. Dies stellte die Weltwirtschaft und damit auch die globale maritime Branche vor weitere Probleme wie rasante Leitzinserhöhungen, steigende Preise und Löhne. Der Krieg in Nahost, in Folge des terroristischen Angriffs der Hamas (Oktober 2023) auf Israel, dauert nun bereits 5 Monate an. Er hat weitere Teile der Region (Rotes Meer, Jemen) erfasst und droht sich auszuweiten.

Ein bereits seit Jahrzehnten bekanntes, aber zunehmend drängenderes Problem ist der Klimawandel. Dessen Auswirkungen zeigen sich in den letzten Jahren deutlich und zwingen Regierungen und Gesellschaften zum Handeln. Das Jahr 2023 war laut NASA das wärmste Jahr seit Beginn der Klimateaufzeichnungen.³

In unserer Berichtreihe konzentrieren wir uns auf folgende Fragen für die maritime Wirtschaft und ihre Teilbranchen: Wie ist die maritime Branche durch die Krisenzeit seit 2020 (dem Beginn unseres Berichtzeitraums) gekommen? Gibt es Branchen, die besser vorbereitet in die Krise gingen? Wie steht es um die Krisenresilienz der maritimen Branche?

Der aktuelle Bericht legt - wie seine Vorgänger - den Schwerpunkt auf die aktuelle maritime Situation in ausgewählten Staaten: Volksrepublik China Hongkong, Singapur, Republik Korea (Asien); Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Niederlande, Polen und Spanien (EU); USA (Nordamerika). Hierbei werden u.a. Entwicklungen in der Seeschifffahrt, in den Häfen und im Schiffbau betrachtet. Ergänzt werden die Informationen durch eine Einordnung der aktuellen wirtschaftlichen Situation der betrachteten Staaten, die Reaktionen der Staaten auf die Krisen und ihre Krisenresilienz. So kamen einige EU-Staaten wie Belgien oder die Niederlande aufgrund schneller Reaktion und guter Vorbereitung besser durch Inflation und Krise als andere. Die langfristigen Folgen wie Deflation (China) und höchstes Haushaltsdefizit in der EU (Belgien) sind jedoch bislang nicht abschätzbar.

Die wichtigsten Erkenntnisse seit Erscheinen des 14. Berichts:

1. Mit dem terroristischen Anschlag der Hamas auf Israel am 7. Oktober 2023 und dem Gegenschlag der israelischen Streitkräfte (IDF) wurde der Krisenherd Naher Osten neu angefacht. Es folgten Angriffe der - die Hamas unterstützenden - Huthi-Miliz aus dem Jemen auf die internationale Seeschifffahrt im Roten Meer, die zu einer Verurteilung durch den UN-Sicherheitsrat führte. Der Seehandel durch das Rote Meer und den Suezkanal brach ein und viele Handelsschiffe wurden um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung umgeroutet. Es kam zu diversen

¹ [https://www.who.int/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic), 15.02.2024.

² <https://www.rki.de/SharedDocs/FAQ/NCOV2019/FAQ-Liste-COVID-19-Pandemie.html>, 15.02.2024.

³ <https://www.raumfahrer.net/nasa-analyse-bestaetigt-2023-als-waermstes-jahr-der-aufzeichnungen/>, 20.02.2024.

Militärmissionen und Bombardierungen von Stellungen der Huthi im Jemen durch die USA und Großbritannien, unterstützt von weiteren Staaten.

2. In Europa und den USA macht es den Anschein, als sei die Inflationskrise überwunden. Die Inflation liegt zwar beiderseits des Atlantiks zumeist noch über dem gewünschten Maß von 2,0%. Mit Werten von 3,2% (USA) und geschätzten 2,9% (Euroraum) rückt dieses Ziel aber näher. Die Hoffnungen der Verbraucher auf Zinssenkungen steigen.
3. Das Niedrigwasser im Panamakanal wirkt sich verstärkt auf Lieferzeiten und -kosten aus. Die Folgen der andauernden Brände in Chile von denen auch der Hafen von Valparaíso betroffen ist, sind noch nicht absehbar.
4. Im weltweiten Schiffbau sind die Auftragsbücher wieder gut gefüllt, sowohl nach Anzahl der Schiffe als auch nach gewichteter Bruttoreaumzahl (Compensated Gross Tonnage/CGT). Mehr als 80% der weltweiten Aufträge ergingen im Jahr 2023 an chinesische (rd. 49%) und südkoreanische Werften (rd. 31%, jeweils nach CGT).

Vorgehensweise

Die vorgestellten Informationen basieren auf einer Sammlung offizieller Angaben sowie zumeist frei zugänglicher Quellen von Ministerien und Behörden der untersuchten Staaten, Auslandsvertretungen, internationalen und nationalen Organisationen, Verbänden, Wissenschaftseinrichtungen, Presseagenturen, Informationsdiensten, Datenbanken etc., die wir kontinuierlich sammeln, zusammenstellen und auswerten.

Die Recherche zu Asien, Europa und den USA wurde länderbezogen und nach den Teilbranchen Schiffbau (Werften, Zulieferer, ...), Schifffahrt (Reedereien, Makler, ...), Häfen (Hafenbetriebe, Port Authorities, ...) begonnen. Die Aufbereitung der gewonnenen Informationen in den betreffenden Abschnitten dieses Berichts folgt dieser Struktur.

Aktualität/Validität

Die in diesem Bericht zusammengestellten Informationen basieren auf Recherchen bis zum 20. Februar 2024. Wir weisen darauf hin, dass sich viele Informationen täglich ändern, d.h., innerhalb kurzer Zeit überholt sein können. Es lassen sich jedoch über einen längeren Beobachtungszeitraum Entwicklungen erkennen und Trends ableiten. Je nach Land und Teilbranche konnten unterschiedlich detaillierte Informationen gewonnen werden.

Vornehmlich werden in diesem Bericht die Entwicklungen seit der Veröffentlichung des [14. Berichts](#) am 27. November 2023 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 15. Bericht an einigen Stellen auf die vorangegangenen. Alle Berichte sind auf der [Webseite des Deutschen Maritimen Zentrums](#) zu finden.

Die Validität der genutzten Quellen wurde nicht gesondert geprüft. Zur besseren Einschätzung sind die Quellen angegeben.

2. Zusammenfassung

2.1 Welthandel generell

In vielen Ländern zeigen sich seit Ende 2022 vorsichtige Tendenzen hin zu einer Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung: Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ging im November 2023 von einem globalen BIP-Wachstum von 2,9% im Jahr 2023, 2,7% im Jahr 2024 und 3,0% im Jahr 2025 aus.⁴ Etwas optimistischer ist der Internationale Währungsfonds (IWF), der im Januar 2024 für das Jahr 2024 einen BIP-Anstieg von 3,1% und für 2025 von 3,2% erwartete, nachdem das globale BIP 2023 um 3,1% gestiegen war.⁵ 2019 hatte das Wachstum noch bei 2,8% gelegen, 2020 war das weltweite BIP um rd. 2,8% zurückgegangen.⁶

Nachdem die Aufhebung der Lockdowns in der Volksrepublik China Anfang 2023 zu einer globalen Entspannung und daraus resultierenden Hoffnungen auf wirtschaftlichen Aufschwung geführt hatte, kam es Mitte des Jahres zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten in der Volksrepublik, die sich in rückläufigen Im- und Exporten manifestierten. Dieses Abrutschen der Volksrepublik in die Deflation im Juli 2023 verschärfte die Sorge vor einer wirtschaftlichen Abkühlung.⁷ Dazu trug auch die Insolvenz und angekündigte Auflösung der Evergrande Holding bei.⁸

Laut IWF wird die globale Inflation im Jahr 2024 auf 5,8% sinken, 2025 wird ein Rückgang auf 4,4% erwartet.⁹ Für die G20-Staaten geht die OECD für 2024 von einer Inflationsrate in Höhe von 5,2% aus, und erwartet, dass sie 2025 auf 3,8% sinken wird.¹⁰ Die Versuche der Notenbanken, die Inflation einzudämmen, zeigen Wirkung. So sank die Inflation im Euroraum im Dezember 2023 auf einen Wert von 2,9% (nach einem Höchstwert von 10,6% im Oktober 2022),¹¹ in den USA nahm sie bis Dezember 2023 im Vergleich zum Jahreshöchststand 2022 um rd. 5,7 Prozentpunkte auf 3,4% ab.¹²

Die Welthandelsorganisation (WTO) gab in ihrem Jahresbericht von Ende Juli 2023 an, dass die Entwicklung des Welthandels 2023 gedämpft verlaufen werde. Die Ökonomen gehen davon aus, dass das weltweite Warenhandelsvolumen 2023 um 1,7% zunehmen wird. Im 1. Quartal 2023 ging der Welthandel allerdings zunächst um 1,0% zurück. Als ursächlich für diese Entwicklung werden v.a. der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Inflation und die Folgen des Klimawandels genannt.¹³ Das Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) sprach im Januar 2024 von einer stabilen Situation des Welthandels.¹⁴

2.2 Übersicht der betrachteten Krisen

Die weltweiten Krisen und Krisenherde sind schwer überschaubar und teils miteinander verwoben. Mit höchster Relevanz für die maritime Branche wurden von den Verfasser*innen folgende Themenkomplexe identifiziert, auf die in den späteren Kapiteln jeweils eingegangen wird:

2.2.1 Krieg im Nahen Osten und Situation im Roten Meer

Nach dem Massaker der palästinensischen Terrororganisation Hamas an 1.300 Menschen am 7. Oktober 2023 in Israel kam es zum bis heute andauernden Gegenschlag („Eiserne Schwerter“) der israelischen Streitkräfte (IDF). Im Gazastreifen und im Westjordanland sind zehntausende Menschen (Hamaskämpfer, palästinensische Zivilisten und israelische Soldaten) gestorben und verletzt worden. Auch israelisches Staatsgebiet und israelische Bürger*innen wurden wiederholt aus dem Libanon und den Palästinensergebieten attackiert. Israel reagierte auf die Angriffe mit der Abschottung des

⁴ <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2023/>, 08.02.2024.

⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEQ/2024/Update/January/English/text.ashx>, 08.02.2024.

⁶ https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEQ/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD, 08.02.2024.

⁷ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/china-wirtschaft-wachstum-drittes-quartal-100.html>, 08.02.2024.

⁸ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-evergrande-100.html>, 08.02.2024.

⁹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEQ/2024/Update/January/English/text.ashx>, 08.02.2024.

¹⁰ <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2023/#inflation>, 08.02.2024.

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 08.02.2024.

¹² <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 08.02.2024.

¹³ https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2023_e.pdf, 15.02.2024.

¹⁴ <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/frachtmenge-im-roten-meer-geht-weiter-zurueck-weniger-schiffe-in-hamburg/>, 08.02.2024.

Gazastreifens. Es kam zu erheblichen Zerstörungen der Infrastruktur.¹⁵ Zudem solidarisierten sich die Huthi (eine jemenitische Miliz, die auch als „Rebellen“ bezeichnet werden und in engem Verhältnis zu Iran stehen) mit der Hamas und den Palästinensern. Sie beschossen und kaperten zahlreiche Schiffe im Roten Meer, die „unter israelischer Flagge fahren, im Besitz israelischer Unternehmen sind oder von Firmen bzw. Personen in dem Land betrieben werden. Doch inzwischen sind Seeleute aller Nationen ist die gesamte zivile Schifffahrt in der Passage zwischen dem Suezkanal und der Meerenge Bab al-Mandeb gefährdet“¹⁶. Durch die Angriffe sind Seeleute aller Nationen gefährdet. Zwischen dem 19. November 2023 und dem 15. Dezember 2023 zählte Centcom 23 Angriffe auf die internationale Schifffahrt im Roten Meer.¹⁷ Der UN-Sicherheitsrat forderte am 11. Januar 2024 ein sofortiges Ende der Angriffe. Westliche Länder haben als Reaktion auf die Angriffe mehrfach Stellungen im Jemen bombardiert, von denen die Raketenangriffe ausgingen. Die USA bildeten mit zahlreichen Staaten (westliche Staaten aber auch arabische Staaten wie Bahrain) eine Koalition, die auf weitere Angriffe reagieren möchte.^{18, 19, 20} Die EU plant ebenfalls eine Militärmission im Roten Meer, die am 19. Februar starten soll. Die Deutsche Marine hat am 8. Februar 2024 die Fregatte „Hessen“ in die Region entsandt.²¹

2.2.2 Krieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine

Der Überfall der Russischen Föderation auf die Ukraine im Februar 2022 führte zu einem Drohnen- und Stellungskrieg im Süden und Osten der Ukraine und einer breiten Verurteilung der russischen Aggression.^{22, 23} Die EU und die USA verhängten zahlreiche und umfassende Sanktionen gegen die Russische Föderation, die die bestehenden Sanktionen nach der Annexion der Krim im Jahr 2014 ergänzten.²⁴ Als Folge kam es zu einem Lieferstopp von russischem Erdgas und Erdöl, was zu einer weitreichenden Diversifizierung der Handelsströme nach Europa sorgte.²⁵ Neben Erdgas aus Norwegen wurde primär Liquefied Natural Gas (LNG) aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada importiert.²⁶ Die Umstellung war teuer und trug erheblich zu den hohen Inflationsraten in Europa im Jahr 2023 bei. Wie sich die Ankündigung der USA „alle anstehenden Entscheidungen über die Genehmigungen für Projekte zur Ausfuhr von LNG zu überprüfen“²⁷ muss beobachtet werden.

2.2.3 Inflationskrise

Eng verbunden mit dem Krieg in der Ukraine ist die hohe Inflation, die das Jahr 2023 in Europa und den USA prägte. Neben den hohen Rohstoffpreisen trugen auch gestiegene Lebensmittelpreise zu den erheblichen Preissteigerungen bei. Durch das Eingreifen der Notenbanken in Form konsequenter Leitzinserhöhungen konnte die Inflation weitgehend gesenkt werden, liegt aber zumeist noch über dem gewünschten Niveau von rd. 2%. Für das Jahr 2024 wird auf beiden Seiten des Atlantiks mit Zinssenkungen gerechnet.²⁸

¹⁵ <https://www.nzz.ch/international/krieg-im-nahen-osten-die-aktuellsten-grafiken-im-ueberblick-ld.1774368>, 08.02.2024.

¹⁶ <https://www.deutschlandfunk.de/warum-greifen-huthi-rebellen-schiffe-im-roten-meer-an-102.html>, 09.02.2024.

¹⁷ <https://www.welt.de/politik/ausland/article249298858/Gaza-Krieg-Angriff-im-Roten-Meer-US-Helikopter-versenken-Huthi-Boote.html>, 08.02.2024.

¹⁸ <https://www.deutschlandfunk.de/huthi-rebellen-jemen-nahostkonflikt-100.html>, 08.02.2024.

¹⁹ <https://www.fr.de/politik/huthis-greifen-schiffe-im-roten-meer-an-usa-und-grossbritannien-verteidigen-mit-luftangriffen-zr-92788826.html>, 08.02.2024.

²⁰ <https://www.n-tv.de/politik/Huthi-attackieren-naechsten-Frachter-USA-beschiessen-Boote-article24715011.html>, 08.02.2024.

²¹ <https://www.spiegel.de/ausland/rotes-meer-bundeswehr-fregatte-hessen-zur-eu-mission-ausgelaufen-a-534b61d5-625b-4b0d-aa1e-ebce8d5a420a>, 08.02.2024.

²² <https://unric.org/de/generalversammlung-verurteilt-russlands-ueberfall-mit-grosser-mehrheit-nur-fuenf-gegenstimmen/>, 08.02.2024.

²³ <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/igh-zu-ukraine-101.html>, 08.02.2024.

²⁴ <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/>, 08.02.2024.

²⁵ <https://www.argusmedia.com/en/blog/2023/february/13/weight-of-freight-russian-trade-flows-pressure-dirty-tanker-freight>, 08.02.2024.

²⁶ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/lng-russland-gasversorgung-fluessiggas-terminals-gasspeicher-100.html>, 08.02.2024.

²⁷ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/gestoppte-lng-exporte-der-usa-europa-hat-es-eiskalt-erwischt-a-b05a3390-e948-4d4b-8938-db240171cf4a>, 08.02.2024.

²⁸ <https://www.ftd.de/finanzen/eurozone-inflation-aktuell-preis-entwicklung-in-januar-2024-und-zins-ausblick/>, 08.02.2024.

2.2.4 Niedrigwasser im Panamakanal

Seit mehr als einem halben Jahr herrscht am Panamakanal Niedrigwasser, was die Transite erschwert und zeitweise unmöglich gemacht hat. Zuletzt hat sich die Lage etwas gebessert, ist aber noch immer vom Normalzustand weit entfernt. Zurückzuführen ist das Niedrigwasser auf ausbleibende Regenfälle, was als Folge des Klimawandels gesehen wird.²⁹

2.2.5 Waldbrände in Chile und Bedrohung des Hafens von Valparaíso

Anfang 2024 kam es in Chile zu den schwersten Waldbränden seit 15 Jahren, die zu mehr als 100 Toten führten.³⁰ Die Brände bedrohen auch die Stadt Valparaíso, deren historischer Stadtkern 2023 zum UNESCO Weltkulturerbe erklärt wurde³¹ und den Hafen der Stadt, einem der wichtigsten Häfen für Früchte,³² über den, neben dem Hafen von San Antonio, ein Großteil des chilenischen Im- und Exports abgewickelt wird³³.

2.2.6 Klimawandel

Der Klimawandel ist ein bekanntes Jahrhundertproblem. Es würde den Rahmen des Berichts sprengen, alle Auswirkungen aufzuzählen. Er bedroht unsere Lebensgrundlage und wird von vielen Regierungen als gewichtiges Problem angesehen, was sich beispielsweise darin zeigt, dass zu seiner Begrenzung große Subventionspakete, wie der Inflation Reduction Act (IRA) in den USA und der Green Deal Industrial Plan (GDIP) in der EU, aufgelegt wurden. Ein Erfolg der Maßnahmen und damit ein Erreichen der angestrebten Ziele ist jedoch nicht sicher.³⁴

2.2.7 Corona-Pandemie

Nach den massiven Auswirkungen der Pandemie hat sich diese Krise weitgehend gelöst. Das Virus wurde endemisch und scheint kontrollierbar, trotz teilweise hoher Fallzahlen. Die Corona-Pandemie hat keine relevanten Auswirkungen mehr auf Politik und Welthandel. So sind auch Crewwechsel, die in den vergangenen Jahren von großen Problemen wegen zahlreicher Restriktionen geprägt waren, fast überall problemlos möglich.³⁵

2.3 Entwicklung und Handel nach Regionen

2.3.1 Asien-Pazifik

Laut IWF-Prognosen vom Januar 2024 wird das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum (ohne Japan) 2024 bei 5,2% liegen. Für das Jahr 2025 wird ein Wachstum von 4,8% vorhergesagt.³⁶ Im Dezember 2023 hob die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) ihre Prognose für das Jahr 2023 von 4,7% aus dem September 2023 auf 4,9% an. 2024 wird von einem Wachstum von 4,8% ausgegangen.³⁷ Im Januar 2024 erwartete die Weltbank, dass sich das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum voraussichtlich auf 4,5% im Jahr 2024 und auf 4,4% im Jahr 2025 belaufen werde.³⁸ Die Verlangsamung wird auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Volksrepublik China zurückgeführt.³⁹ Laut WTO betrug das Handelsvolumen Asiens im Jahr 2022 rd. 9,1 Bio. US-Dollar und ist seit 2019 um mehr als 2,3 Bio. US-Dollar gestiegen.⁴⁰

²⁹ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Panamakanal-bereitet-Hamburger-Reedern-weiter-Probleme.panamakanal162.html>, 08.02.2024.

³⁰ <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2024-02/chile-waldbraende-feuer-tote-usa-hilfe>, 08.02.2024.

³¹ <https://www.weltkulturerbe.com/suedamerika/chile/valparaiso.html>, 09.02.2024.

³² <https://www.fruitnet.com/eurofruit/mega-fires-hit-operations-at-port-of-valparaiso/258394.article>, 08.02.2024.

³³ <https://nowthatlogistics.com/fast-facts-what-you-need-to-know-about-chiles-port-of-valparaiso/>, 09.02.2024.

³⁴ <https://www.un.org/en/climatechange/what-is-climate-change>, 08.02.2024.

³⁵ <https://safety4sea.com/crew-change-indicator-suggests-situation-remains-stable/>, 08.02.2024.

³⁶ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 08.02.2024.

³⁷ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/931316/ado-december-2023.pdf>, 08.02.2024.

³⁸ <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/01/09/global-economic-prospects-january-2024-press-release>, 08.02.2024.

³⁹ <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/661f109500bf58fa36a4a46eeace6786-0050012024/related/GEP-Jan-2024-Regional-Highlights-EAP.pdf>, 08.02.2024.

⁴⁰ <https://stats.wto.org/>, 08.02.2024.

Expert*innen gehen von einer deutlichen Bedeutungszunahme des innerasiatischen Seehandels in den nächsten Jahrzehnten aus.⁴¹

Weitere Informationen zu den Entwicklungen in vier ausgewählten ostasiatischen Volkswirtschaften (VR China, SVZ Hongkong, Republik Korea und Singapur) finden sich in Kapitel 4.

2.3.2 Europa

Nach Aussage der EU-Kommission verlor die EU-Wirtschaft seit dem Winter 2022/2023 nach zunächst positiven Entwicklungen an Schwung: Gestiegene Lebenshaltungskosten, hohe Zinsen und der geschwächte Welthandel führten zu einer gedämpften Entwicklung. Für das Jahr 2023 wurde ein BIP-Wachstum von 0,6% erwartet, für 2024 von 1,3% und 2025 von 1,7%. (Eurozone: 1,2% [2024]; 1,6% [2025]).⁴²

Zur Bekämpfung der Inflation erhöhte die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen seit Juli 2022 zehnfach auf derzeit 4,5%. Das Ziel der EZB, die Inflation unter 2% zu halten, konnte bislang nicht erreicht werden.⁴³ Auch für die kommenden Jahre gehen die Prognosen von höheren Werten aus: Für 2024 und 2025 prognostiziert die Europäische Kommission Inflationsraten von 3,5% bzw. 2,4%.⁴⁴

In einer Befragung des Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) zur Entwicklung des Euroraums im Januar 2024, erwarten 37,2% der befragten Experten, dass sich die Konjunktur 2024 verbessern und 48,3%, dass es keine Veränderung geben werde. Mehr als 62% der Befragten erwarten ein Sinken der Inflation in 2024.⁴⁵ Laut WTO ist das Handelsvolumen der EU trotz aller Krisen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen und erreichte 2022 rd. 7,2 Bio. US-Dollar (2019: rd. 5,8 Bio. US-Dollar). Rd. 4,4 Bio. US-Dollar waren dabei auf Handel innerhalb der EU zurückzuführen. Die EU macht mit ihrem Handelsvolumen von 7,2 Bio. US-Dollar auch den maßgeblichen Teil des gesamten Europäischen Handels aus (8,7 Bio. US-Dollar).⁴⁶

Weitere Informationen zu den Entwicklungen in der EU und ausgewählten Mitgliedsstaaten finden sich in Kapitel 5.1. ff.

2.3.3 Vereinigte Staaten von Amerika

Die US-amerikanische Wirtschaft konnte sich laut Daten des Bureau of Economic Analysis (BEA) weiter erholen: Das reale BIP der Vereinigten Staaten stieg im 4. Quartal 2023 mit einer Jahresrate von 3,3%. Im 3. Quartal 2023 hatte das reale BIP um 4,9% zugenommen. In den ersten beiden Quartalen 2022 war das BIP jeweils gesunken, es kam demnach zur technischen Rezession (zwei aufeinanderfolgende negative Quartale). Seither konnte das BIP in jedem Quartal gesteigert werden. Maßgeblich für den Anstieg des realen BIP war den Daten zufolge eine Zunahme der privaten Investitionen, der Konsumausgaben, der Exporte und der Importe. Auch die Ausgaben des Bundes, der Bundesstaaten und der Gemeinden nahmen zu und die Anlageinvestitionen in Nicht-Wohngebäude stiegen.⁴⁷

Nachdem die Inflation in den USA bis Mitte 2023 deutlich schneller als in Europa gesenkt werden konnte, stieg sie im Dezember wieder auf 3,4%. Die US-Notenbank (Federal Reserve) hatte den Leitzins zuletzt im Juli 2023 auf eine Spanne von 5,25% bis 5,50% angehoben.⁴⁸

Die USA besaßen laut WTO im Jahr 2022 ein Handelsvolumen von rd. 2,1 Bio. US-Dollar, das seit 2019 um mehr als 420 Mrd. US-Dollar gestiegen ist.⁴⁹

Weitere Informationen zu den Entwicklungen in der in den USA finden sich in Kapitel 6.1.

⁴¹ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/globalisierung-in-asien-ist-lebendig-riesige-neue-haefen-entstehen-19281460.html>, 08.02.2024.

⁴² https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year_en, 08.02.2024.

⁴³ <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 08.02.2024.

⁴⁴ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year_en, 08.02.2024.

⁴⁵ https://download.zew.de/01_2024_Tabelle.pdf, 08.02.2024.

⁴⁶ <https://stats.wto.org/>, 08.02.2024.

⁴⁷ <https://www.bea.gov/sites/default/files/2024-01/gdp4q23-adv.pdf>, 08.02.2024.

⁴⁸ <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 08.02.2024.

⁴⁹ <https://stats.wto.org/>, 08.02.2024.

2.4 Seeverkehr generell

2.4.1 Entwicklung der Frachtraten und der wichtigsten Seehandelsrouten

Die Charrerraten für Containerschiffe sanken 2023 nach Mitteilung des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) deutlich. Zum Jahresende 2023 lag der New ConTex bei rund 514 Punkten und damit rd. 35% unter dem Niveau des Vorjahres.⁵⁰ Anfang Februar 2024 lag der Index wieder bei 653 Punkten.⁵¹

Der Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zeigte für Dezember 2023 einen leichten Rückgang des Containerumschlags, der sich mit 125,1 Punkten etwa auf Vormonatsniveau befand. Der Indexwert für die (nord-)europäischen Häfen stieg von 101,3 Punkten im November auf 102,3 Punkte im Dezember. Die Häfen der Volksrepublik China mussten dagegen leichte Verluste verbuchen (von 137,4 Punkten im Vormonat auf 136,9 Punkte). Bis Jahresbeginn hatte sich die Lage im Roten Meer laut RWI und ISL noch nicht ausgewirkt.⁵²

Laut DHL und Drewry lag die weltweite Kapazität der Containerschiffe im Jahr 2023 bei rd. 27,6 Mio. TEU. Für das Jahr 2024 wird ein Anstieg der Kapazität um rd. 6% auf 29,4 Mio. TEU erwartet, die Prognose schätzt für 2027 die Kapazität auf 32,6 Mio. TEU ein.⁵³

Auf dem Massengutmarkt kam es Anfang Dezember 2023 zu einem starken Anstieg. Zum Jahreswechsel lag der Handel mit Hauptfrachtgütern auf Standardrouten immer noch über dem Jahresmittelwert. Der für die Massengutschifffahrt einschlägige Branchenindex (Baltic Dry Index) lag Anfang Februar bei 1.487 Punkten und damit weniger als halb so hoch wie am 4. Dezember 2023, als der Index einen Wert von mehr als 3.300 Punkten erreicht hatte. Gegenüber dem Vorjahresmonat ist der Index jedoch um mehr als 146% gestiegen.⁵⁴

Der Rohölhandel per Schiff (Dirty Tanker) geriet nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine durch die geänderten Handelsströme unter Druck. Ein Rückgang der Nachfrage und der Mangel an russischem Rohöl verstärkte diesen Prozess.⁵⁵ Die Lage im Nahen Osten verschärfte die Situation weiter.⁵⁶ Demgegenüber wurde beim Verschiffen von Rohölprodukten (Clean Tanker) im 1. Quartal 2023 mit 738 Mrd. Tonnenmeilen (+21% gegenüber dem Vorjahresquartal) ein neuer Rekord aufgestellt. Die Situation wurde von S&P Global auch zum Jahresende 2023 als stabil eingeschätzt. Auch hier zeigte sich eine deutliche Veränderung der Handelsströme.^{57, 58}

⁵⁰ <https://www.thb.info/rubriken/international/detail/news/new-contex-beendet-2023-mit-514-punkten.html>, 08.02.2024.

⁵¹ <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>, 08.02.2024.

⁵² <https://www.isl.org/leistungen/rwiisl-containerumschlag-index-1223>, 08.02.2024.

⁵³ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁵⁴ <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>, 08.02.2024

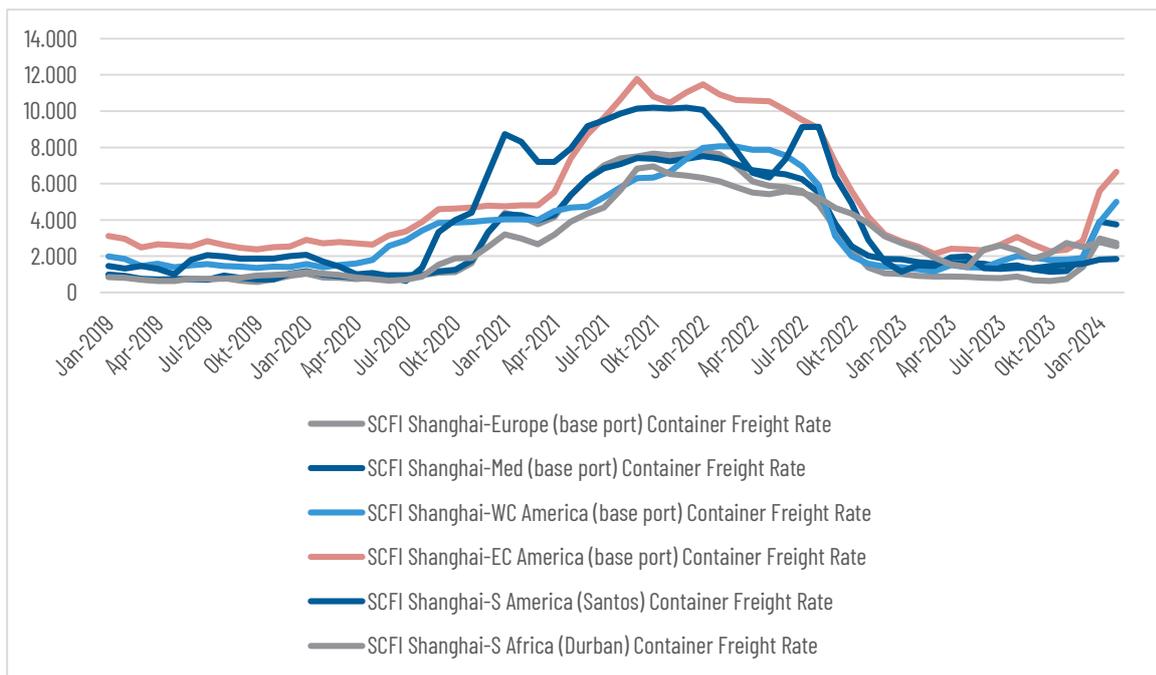
⁵⁵ <https://www.argusmedia.com/en/blog/2023/february/13/weight-of-freight-russian-trade-flows-pressure-dirty-tanker-freight>, 08.02.2024.

⁵⁶ <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/shipping/012424-west-of-suez-dirty-tanker-market-sees-heavy-fall-in-suezmax-vlcc-rates>, 08.02.2024.

⁵⁷ <https://www.kpler.com/blog/clean-tanker-ton-miles-post-another-record-quarter-with-even-more-to-come>, 08.02.2024.

⁵⁸ <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/121423-clean-tanker-market-to-remain-strong-into-2024-amid-firm-jet-petchem-deliveries>, 08.02.2024.

Abbildung 1: Monatliche Spotraten nach SCFI, ausgewählte Routen - 2019 bis 2024



Quelle: Clarksons SIN (2024)

Asien/Pazifik nach Europa

Die durch das Rote Meer und den Suez-Kanal transportierte Frachtmenge ist wegen der regelmäßigen Attacken der Huthi-Rebellen seit Dezember 2023 stark zurückgegangen. Im Januar passierten laut IfW Kiel 80% weniger Container als erwartet die wichtigste Seehandelsroute zwischen Europa und Asien. Die Containerschiffe wurden umgeroutet und nehmen nun den Umweg um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung, was zu rd. zwei Wochen Verzögerung führt. Davon sind rd. 10% aller weltweit verschifften Waren betroffen. Dennoch stieg die Menge weltweit verschickter Güter und Container im Januar weiter an. Damit wird annähernd der Höchststand von vor zwei Jahren erreicht.⁵⁹ Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Europa stiegen seit dem Herbst 2023, während die Frachtkapazität zurückging. Anfang Februar 2024 lag der SCFI Shanghai-Europe bei rd. 2.723 US-Dollar/TEU, im November 2023 hatte die entsprechende Rate noch bei rd. 741 US-Dollar/TEU gelegen.⁶⁰

Die Zuverlässigkeit der Handelsrouten zwischen Asien und Europa sank im 4. Quartal 2023 deutlich. So kamen im Dezember 2023 nur rd. 46% der Schiffe pünktlich, (d.h. ohne Verzögerungen von mehr als 24 Stunden an). Im Oktober 2023 hatte die Zuverlässigkeit noch bei 64% gelegen.⁶¹

Asien/Pazifik nach Nordamerika

Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Nordamerika stiegen seit dem Herbst 2023 deutlich (SCFI Shanghai-WC-America: rd. 5.005 US-Dollar/TEU im Februar 2024 ggü. rd. 1.799 US-Dollar/TEU im Oktober 2023), während die Kapazitäten leicht zurückgingen.⁶² Die Zuverlässigkeit der Handelsrouten zwischen Asien und Nordamerika stieg zwischen Oktober und Dezember leicht von 53% auf 57%.⁶³

⁵⁹ <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/frachtmenge-im-roten-meer-geht-weiter-zurueck-weniger-schiffe-in-hamburg/>, 08.02.2024.

⁶⁰ <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁶¹ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁶² <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁶³ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

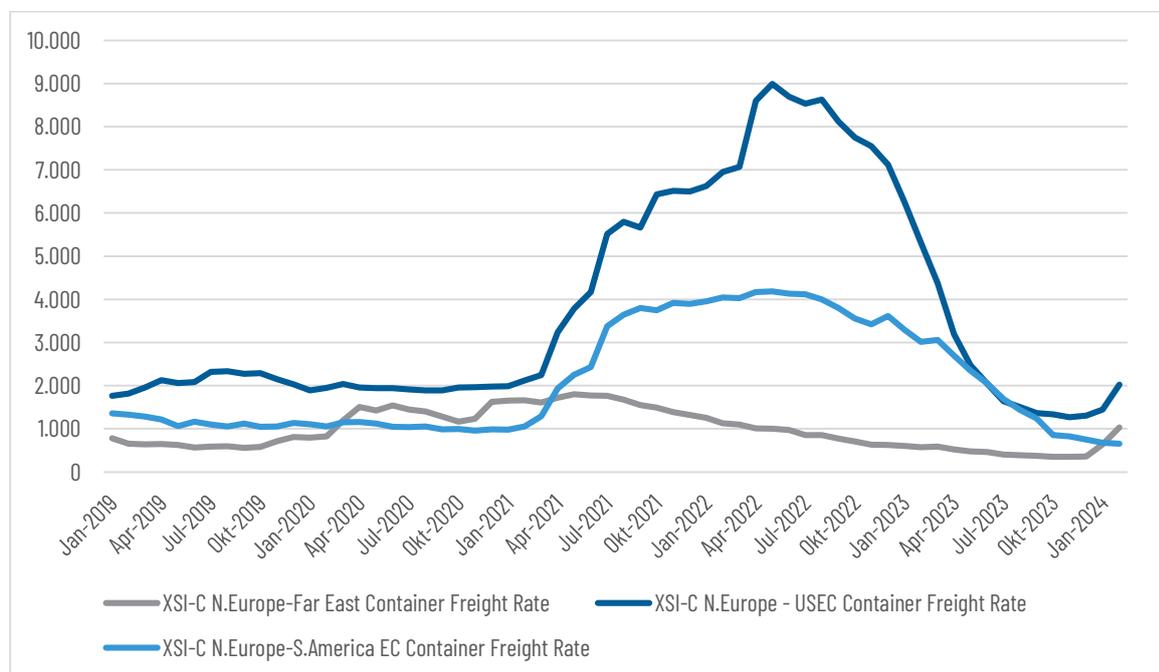
Asien/Pazifik nach Süd- und Mittelamerika

Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum zur Atlantikküste Süd- und Mittelamerikas stiegen im Vergleich mit Nordamerika nur leicht (von rd. 2.170,3 US-Dollar/TEU im Oktober 2023 auf rd. 2.552 US-Dollar/TEU im Februar 2024).^{64, 65} Die Situation des Niedrigwassers im Panamakanal hat sich etwas beruhigt.⁶⁶ Laut S&P Global konnten aber Mitte Januar 2024 nur rd. 24 statt der üblichen 38 bis 40 Schiffe den Kanal pro Tag passieren.⁶⁷ Dabei kommt es zunehmend zu einer Umfahrung des Kanals von Frachtschiffen, was dazu führt, dass der Kanal derzeit primär von Containerschiffen passiert wird.⁶⁸ Die Zuverlässigkeit der Frachtrouten war mit 66% relativ hoch.⁶⁹

Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Afrika

Die Routen des Asien-Pazifik-Raums in den Nahen Osten waren von den terroristischen Angriffen im Roten Meer betroffen. In der Folge verdreifachten sich die Frachtraten von rd. 1.147,3 US-Dollar/TEU im Oktober 2023 auf rd. 3.753 US-Dollar/TEU im Februar 2024.⁷⁰ Die Zuverlässigkeit der Routen blieb dennoch relativ hoch (63%).⁷¹ Die Frachtraten nach Afrika stiegen nur leicht (SCFI Shanghai-S Africa: rd. 2.552 US-Dollar/TEU im Februar 2024), die Zuverlässigkeit war mit 42% im Dezember 2023 gering.⁷²

Abbildung 2: Monatliche Spotraten nach XSI-C, ausgewählte Routen - 2019 bis 2024



Quelle: Clarksons SIN (2024)

⁶⁴ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁶⁵ <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁶⁶ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Panamakanal-bereitet-Hamburger-Reedern-weiter-Probleme.panamakanal162.html>, 08.02.2024.

⁶⁷ https://www.spglobal.com/commodityinsights/PlattsContent/_assets/_files/en/specialreports/shipping/ships-divert-from-panama-canal.html, 08.02.2024.

⁶⁸ <https://www.seatrade-maritime.com/panama/container-ships-defy-panama-canal-transit-trends>, 08.02.2024.

⁶⁹ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁷⁰ <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁷¹ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁷² <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

Europa nach Asien/Pazifik

Die Kapazitäten der europäischen Routen in den Asien-Pazifik-Raum blieben zuletzt konstant. Die Frachtraten stiegen dagegen im Februar 2024 auf rd. 1.028 US-Dollar/FEU an, während die Frachtrate im vergangenen Jahr deutlich niedriger gelegen hatte (XSI-C N.Europe-Far East; Oktober 2023: 354 US-Dollar/FEU).⁷³ Die Zuverlässigkeit lag bei rd. 65%.⁷⁴

Europa nach Nord- und Südamerika

Die Frachtraten für Routen von Europa nach Nordamerika stiegen zwar im Vergleich zu den Vormonaten auf rd. 2.025 US-Dollar/FEU (XSI-C N.Europe-USE) im Februar 2024, lagen aber erheblich unter dem Niveau des Vorjahresmonats (5.312 US-Dollar/FEU). Die Kapazitäten blieben weitgehend konstant. Die Frachtraten nach Südamerika sanken und lagen deutlich unter dem Niveau der Vorjahre (XSI-C N.Europe-S.America EC; Februar 2024: 658 US-Dollar/FEU).^{75, 76}

2.4.2 Stimmung der Seeleute

Die Mission to Seafarers hat 2015 den Seafarers Happiness Index ins Leben gerufen, um die Gedanken und Gefühle von Seeleuten über ihr Leben auf See zu erfassen. Ziel ist es, die Meinung der gesamten Gemeinschaft der Seeleute einzuholen, um die guten und schlechten Aspekte dieses herausfordernden Berufs zu verstehen, auch um Veränderungen in der Branche anstoßen zu können. Vierteljährliche Reports geben einen Überblick über den aktuellen Status. Auf diese Weise soll eine Übersicht der positiven und negativen Veränderungen entstehen und kommuniziert werden.

Im [Bericht für das 4. Quartal 2023 des Seafarers Happiness Index](#) ist zum wiederholten Mal ein Rückgang in der Zufriedenheit der Seeleute zu verzeichnen. So sank der ermittelte Indexwert gegenüber dem Vorquartal von 6,6 Punkten auf 6,36 von 10 Punkten. Nach der schlechten Stimmung im 1. Quartal 2022 (5,85 Punkte), die in den strengen Corona-Maßnahmen begründet lag, hatte sich die Stimmung an Bord zunächst etwas erholt, im Jahr 2023 aber kontinuierlich verschlechtert. In der jüngsten Umfrage klagten die Seeleute über fehlende Internetverbindung, besonders, wenn diese auf anderen Schiffen derselben Flotte gegeben ist. Ein weiterer Knackpunkt sind die Gehälter, die nicht mit der Inflation mithalten konnten. In fast allen abgefragten Punkten (Heuer, Konnektivität an Bord, Gesundheit, Interaktion, Arbeitsbelastung und Fürsorge) lagen die Werte unter denen des Vorquartals.

Der Bericht konstatiert nach den Einschränkungen durch die Pandemie, eine weitgehende Rückkehr zur Normalität. Die Seeleute fühlen sich jedoch nicht ausreichend wertgeschätzt und respektiert, manche fühlen sich ausgebeutet.⁷⁷

3. Krisenresilienz

3.1 Generell

Mit dem Beginn der Corona-Pandemie und weiterführend mit dem Beginn des Angriffskriegs auf die Ukraine und weiterer Kriege und unter Einbeziehung des rasant voranschreitenden Klimawandels wird untersucht, wie krisenresilient die maritime Branche ist. Wie hat sie sich gegenüber dem letzten „normalen“ Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie und anderer geopolitischer Krisen entwickelt?

⁷³ <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁷⁴ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁷⁵ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁷⁶ <https://www.clarksons.net>, 08.02.2024.

⁷⁷ https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_04_2023.pdf, 07.02.2024.

3.2 Übersicht der maritimen Teilbranchen

3.2.1 Seefahrt

In der Seefahrt konnten die Reedereien 2022 und 2023 weitgehend gute Jahre verbuchen. Die globalen Transport-Engpässe bescherten der Branche hohe Erträge und eine gesteigerte Nachfrage nach Containerfracht. Erst seit den Angriffen der Huthi auf Schiffe im Roten Meer kam es zu großen Verwerfungen in der Seeschifffahrt. Der Drewry World Container Index, der acht wichtige Ost-West-Verbindungen zusammenfasst, stieg von Ende November 2023 und rd. 1.400 US-Dollar/FEU auf rd. 3.800 US-Dollar/FEU.⁷⁸ Allerdings steckt laut IfW Kiel der Welthandel nicht in der Krise, da die Menge weltweit verschiffter Waren stabil geblieben sei. Einzelne Firmen könnten unter Lieferverzögerungen leiden, Engpässe bei Vorprodukten oder Konsumgütern seien jedoch unwahrscheinlich.⁷⁹ Die weltweite Kapazität der Containerschiffe hat laut DHL und Drewry in den vergangenen Jahren stetig zugenommen, die Kapazität werde bis 2027 sogar auf 32,6 Mio. TEU steigen.⁸⁰ Der Baltic and International Maritime Council (BIMCO) geht von einem leichten Anstieg des weltweiten Containerumschlags im Jahr 2023 aus (+0,5%). Für 2024 wird aber ein Wachstum von 3,5% und für 2025 von 4,0% erwartet.⁸¹

3.2.2 Häfen

Die Häfen profitierten 2023 weltweit von der boomenden Seefahrt, erreichten zumeist aber noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau. Dabei stellte sich die Verteilung regional sehr unterschiedlich dar. Im 2. Quartal 2023 stieg die Zahl der anlegenden Schiffe in Afrika (+10%), dem Nahen Osten und Indien (+7%) und im Mittelmeerraum im Vergleich zum 1. Quartal 2019 deutlich. In Nordamerika (-11%) und Nordostasien (-9%) sank die Zahl der Anläufe. Diese Entwicklung wird durch die gestiegene Größe der Schiffe relativiert: Die Zahl der Containerschiffe mit mehr als 8.500 TEU, die im 2. Quartal 2023 in nordamerikanischen Häfen anlegte, nahm gegenüber dem 1. Quartal 2019 um 43% zu. Die Frachtmengen werden damit tendenziell größer, auch wenn die Zahl der Schiffe zurückgeht.

Die Zahl der anlegenden Containerschiffe stieg in Mittel- und Südamerika in 80% der Häfen gegenüber dem 2. Quartal 2022 um mehr als 2%. In den Häfen Subsahara-Afrikas sowie den Häfen Südasiens und Ozeaniens nahm der Anteil der Containerschiffe in den Häfen um jeweils rd. 67% zu. Besonders hoch war die Zunahme an Massengutfrachtern (in 50% der Häfen mehr als 2% Zuwachs) und Tankern (in 56% der Häfen mehr als 2% Zuwachs), die in den Häfen von Subsahara-Afrika anlegten.⁸²

3.2.3 Schiffbau

Im Schiffbau setzt sich der Trend der Verlagerung der Fertigungszentren in die Volksrepublik China und nach Südkorea fort.⁸³ Laut Clarksons Research standen im Januar 2024 in der Gesamtheit aller Werften weltweit 4.478 Schiffe mit rd. 268,3 Mio. dwt in den Auftragsbüchern. Davon können (gemäß Clarksons' Definition) 1.426 Schiffe (rd. 32%) mit 105,4 Mio. dwt (rd. 39%) mit alternativen Brenn- oder Kraftstoffen, also mit alternativen Energieträgern betrieben werden.

Hierzu werden auch Schiffe mit Antriebssystemen gezählt, bei denen die Bauwerften LNG-, Methanol- oder Ammoniak-„ready“ oder auch „biofuel“ angegeben haben. Die Definition „ready“ beruht hier auf freiwilligen Klassezeichen der Klassifikationsgesellschaften. Was unter der technischen Vorbereitung der Schiffe auf die perspektivisch regenerativ erzeugbaren Energieträger zu verstehen ist, kann deutlich voneinander abweichen.

Schiffe, die z.B. mit Ammoniak als Brennstoff betrieben werden sollen, können bisher aufgrund fehlender Ergänzungen der IMO-Codes (hier: IGF-Code) noch nicht für die uneingeschränkte weltweite Fahrt zugelassen werden. Schon heute könnten alle Schiffe mit klassischen Dieselmotoren mit biologisch oder synthetisch (E-Fuels) CO₂-arm erzeugten Brennstoffen betrieben werden. Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Menge dieser Brennstoffe zu konkurrenzfähigen Preisen an den relevanten Schifffahrtsstandorten.

⁷⁸ <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>, 07.02.2024.

⁷⁹ <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/frachtmenge-im-roten-meer-geht-weiter-zurueck-weniger-schiffe-in-hamburg/>, 08.02.2024.

⁸⁰ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 08.02.2024.

⁸¹ https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20231128-smoo-container, 08.02.2024.

⁸² <https://www.hellenicshippingnews.com/iaph-world-ports-tracker-q2-2023-more-port-calls-with-less-cargo-truck-driver-shortages-appear-overall-liner-trade-connectivity-improves/>, 08.02.2024.

⁸³ <https://www.clarksons.net/>, 08.02.2024.

In Deutschland stieg 2023, erstmals seit Krisenbeginn 2020, die Zahl der Werftarbeiter*innen laut IG Metall wieder. Zurückzuführen ist dies auf eine Bedeutungszunahme des Marineschiffbaus, auf den beinahe die Hälfte der rd. 15.000 Beschäftigten entfallen.⁸⁴

Schiffsrecycling

Im Jahr 2023 wurden bis Jahresende 346 Schiffe mit insgesamt 10,7 Mio. dwt außer Dienst gestellt. Dabei stellen Massengutfrachter zurzeit die dominierende Tonnage dar.⁸⁵ Für diesen Schiffstyp werden aktuell von den Abwrackwerften 515 US-Dollar/Idt⁸⁶ in Pakistan, 510 US-Dollar/Idt in Bangladesch, bzw. 405 US-Dollar/Idt in der Türkei gezahlt.⁸⁷

In der Praxis findet derzeit der größte Teil der weltweiten Schiffsrecyclingaktivitäten in Bangladesch, Indien und Pakistan statt. Die Türkei ist Schwerpunkt des europäischen Schiffsrecyclings. Im internationalen Wettbewerb fallen die Anteile der anderen europäischen Länder marginal aus – es werden geringe Stückzahlen kleinerer und mittlerer Schiffe recycelt. Eine Trendwende ist derzeit nicht erkennbar. Expert*innen gehen davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren rd. 15.000 Schiffe abgewrackt werden.⁸⁸

3.3 Entwicklungen in Deutschland

3.3.1 Stimmung in Deutschland

Laut Konjunkturreport der IHK Nord (Dezember 2023) blieb die Stimmung der maritimen Branche im Herbst 2023 auf niedrigem Niveau. Im Bereich der Schifffahrt bewertete knapp ein Drittel (32,7%) der Befragten die aktuelle Geschäftslage als gut. Der Status der Hafenwirtschaft wurde von 26,2% der Befragten als gut bewertet. Hingegen bewertete keiner der Befragten die Lage im deutschen Schiffbau als positiv. Im Schiffbau und den Häfen wird von einer anhaltend gleichbleibenden Entwicklung der Geschäftslage ausgegangen, während knapp zwei Drittel der Befragten eine ungünstige Entwicklung in der Schifffahrt erwarteten.⁸⁹

Im Vergleich zum Frühjahr 2023 zeigte der IHK-Geschäftsklimaindex für die drei Teilbranchen verschiedene Erwartungen für die Zukunft. Zwischen Frühjahr und Herbst 2023 sank der Index für den Schiffbau von 118,3 auf 55,2 Punkte (von 200 Maximalpunkten). In der Schifffahrt sank der Index von 71 Punkten auf 68,2 Punkten (von 200 Punkten) nur leicht. Neben den Energie- und Rohstoffpreisen wurden die deutschen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen als kritisch eingeschätzt. Der Geschäftsklimaindex für den deutschen Schiffbau erreichte mit 93,3 Punkten (von 200 Punkten) als einzige Teilbranche in Deutschland einen gestiegenen Wert. In der Frühjahrsbefragung waren 83,1 Punkte erreicht worden. Zur positiven Index-Entwicklung trug eine leichte Entspannung der Energie- und Rohstoffpreise bei. Als größte Risiken werden wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und die Arbeitskosten gesehen.⁹⁰

3.3.2 Entwicklung der Häfen und des Güterumschlags

Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Der Vergleich der Umschlagszahlen zwischen Deutschland und den asiatischen Ländern zeigt einen Rückgang um rd. 20,4% im 3. Quartal 2023 gegenüber dem 3. Quartal des Vorkrisenjahres 2019. Das Handelsvolumen mit Indien konnte entgegen dem Trend um rd. 40% gesteigert werden, wozu Lieferungen von Energierohstoffen beitrugen. Der Güterumschlag mit der Volksrepublik China (dem wichtigsten Handelspartner Deutschlands in Asien) nahm um rd. 22,5% ab. Das Handelsvolumen mit der Republik Korea (Südkorea) brach um rd. 46% ein. Gründe für die Rückgänge waren konjunkturelle Schwierigkeiten in der Volksrepublik China, die sich auch auf die anderen Volkswirtschaften der Region auswirkten.

⁸⁴ https://kueste.igmetall.de/download/2023_Schiffbauumfrage.pdf, 08.02.2024.

⁸⁵ <https://www.clarksons.net/>, 08.02.2024.

⁸⁶ Mit light displacement tonnage (Idt) wird die Verdrängungstonnage der abzuwrackenden Schiffe bezeichnet.

⁸⁷ <https://www.clarksons.net/>, 05.02.2024.

⁸⁸ <https://dmz-maritim.de/wp-content/uploads/2023/12/Studie-Schiffsrecycling-2023.pdf>, 08.02.2024.

⁸⁹ <https://www.ihk-nord.de/blueprint/servlet/resource/blob/5989268/3636de22a8a7bf8efeb450431dcce5a3/ihk-nord-konjunkturreport-maritim-herbst-2023-data.pdf>, 05.02.2024

⁹⁰ Ebd., 05.02.2024.

Tabelle 1: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel ausgewählter asiatischer Handelspartner

Ein-/Ausladeregion	Q3/2019 (in 1.000 t)	Q3/2023 (in 1.000 t)	Q3/2023 ggü. Q3/2019
Asien gesamt	14.360	11.434	-20,37%
darunter:			
VR China	6.455	5.003	-22,49%
Singapur	1.153	1.076	-6,68%
Indien	694	968	39,54%
Südkorea	822	442	-46,29%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 05.02.2024.

Häfen Europa – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den europäischen Ländern ging im 3. Quartal 2023 im Vergleich zum 3. Quartal 2019 um insgesamt 18,0% zurück. Prozentual am stärksten rückläufig war der Handel mit Griechenland (-62,5%), Frankreich (-42,3%) und Italien (-30,2%). Der Güterumschlag zur See mit Russland wird seit 2022 nicht mehr ausgewiesen, dürfte aber analog zum Gesamthandel stark zurückgegangen sein.⁹¹ Der Umschlag mit Spanien (+42,1%), den Niederlanden (+35,4%) und Belgien (+19,7%) erfuhr hingegen eine deutliche Steigerung. Dies liegt auch in der Zunahme des LNG-Handels begründet, der über diese Handelsländer läuft.

Tabelle 2: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel ausgewählter europäischer Handelspartner

Ein-/Ausladeregion	Q3/2019 (in 1.000 t)	Q3/2023 (in 1.000 t)	Q3/2023 ggü. Q3/2019
Europa gesamt	40.916	33.546	-18,0%
EU*	23.405/26.655	22.190	-5,2%/-16,8%
Darunter:			
Schweden	5.876	5.448	-7,3%
Finnland	3.960	3.131	-20,9%
Dänemark	3.114	3.008	-3,4%
Niederlande	1.969	2.667	35,4%
Polen	1.213	1.436	18,4%
Belgien	1.142	1.367	19,7%
Spanien	895	1.272	42,1%
Litauen	1.392	1.109	-20,3%
Lettland	1.114	913	-18,0%
Frankreich	859	495	-42,3%
Estland	449	440	-1,9%
Portugal	282	222	-21,2%
Italien	403	281	-30,2%
Griechenland	481	181	-62,5%
Übrige europäische Länder*	14.261/17.511	11.356	-35,2%/-20,4%
darunter:			
Norwegen	6.433	6.498	5,8%
Großbritannien und Nordirland	3.172	3.840	-1,5%

* Linker Wert ohne Großbritannien und Nordirland, rechter Wert einschließlich dieser.

⁹¹ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_054_51.html, 08.02.2024.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 05.02.2024.

Häfen Nordamerika – Umschlagsentwicklungen

Positiv entwickelte sich der Umschlag Deutschlands mit den nordamerikanischen Häfen: Insgesamt nahm der Güterumschlag in Nordamerika zwischen dem 3. Quartal 2019 und dem 3. Quartal 2023 um rd. 42,4% zu. Der Umschlag mit Kanada steigerte sich um rd. 9,8%, die Entwicklung im Güterumschlag mit den USA fiel mit einem Plus von knapp 57,8% noch deutlicher aus. Die Zunahme des Handels mit beiden Ländern Nordamerikas ist auf die Lieferung von Erdgas und weiterer Energieträger zurückzuführen. Durch den Wegfall der Russischen Föderation als Handelspartner haben sich die Handelsströme deutlich diversifiziert.

Tabelle 3: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel ausgewählter nordamerikanischer Handelspartner

Ein-/Ausladeregion	Q3/2019 (in 1.000 t)	Q3/2023 (in 1.000 t)	Q3/2023 ggü. Q3/2019
Nordamerika gesamt	6.629	9.438	42,37%
darunter:			
USA	4.504	7.105	57,75%
Kanada	2.123	2.332	9,84%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 05.02.2024.

Warenmix – Güterumschlag

Im 3. Quartal 2023 wurden insgesamt rd. 65,5 Mio. t Waren im Seeverkehr Deutschlands umgeschlagen. Das waren rd. 10,2% weniger als im 3. Quartal 2019. Bei einem Vergleich der umgeschlagenen Warengruppen konnten Nahrungs- und Genussmittel (+8,6%), Maschinen u. Ausrüstungen u.ä. (+2,4%) sowie Landwirtschaft und verwandte Erzeugnisse (+2,0%) profitieren. Relative Einbußen gab es bei den Warengruppen Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (-38,0%), Sekundärrohstoffe, Abfälle (-31,8%) und Sammelgut (zu Sammeladungen zusammengefasste Transporte von Stückgut; -28,6%).

Tabelle 4: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr nach Güterabteilung NST-2007

Warengruppe	Q3/2019 (in 1.000 t)	Q3/2023 (in 1.000 t)	Q3/2023 ggü. Q3/2019
Gesamt	72.887	65.478	-10,2%
01 Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	3.830	3.907	2,0%
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	9.510	8.447	-11,2%
03 Erze, Steine u. Erden u.ä.	8.395	8.485	1,1%
04 Nahrungs- und Genussmittel	3.764	4.088	8,6%
05 Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	738	605	-18,0%
06 Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	6.228	3.860	-38,0%
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	4.191	3.394	-19,0%
08 Chemische Erzeugnisse etc.	6.174	5.117	-17,1%
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	1.175	982	-16,4%
10 Metalle und Metallerzeugnisse	2.871	2.859	-0,4%
11 Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	1.905	1.950	2,4%
12 Fahrzeuge	2.716	2.287	-15,8%
13 Möbel, Musikinstrumente u.ä.	632	505	-20,0%
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	874	596	-31,8%
15 Post, Pakete	0	0	-
16 Geräte u. Material zur Güterbef.	19	18	-4,9%
17 Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	0	0	-
18 Sammelgut	610	436	-28,6%
19 Nicht identifizierbare Güter	19.176	17.787	-7,2%
20 Sonstige Güter a.n.g.	78	155	98,7%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 05.02.2024.

4. Länderübersicht Asien

4.1 Volksrepublik China

4.1.1 Allgemeines

Das chinesische Statistikamt geht laut offiziellen Angaben davon aus, dass die Gesamtwertschöpfung der chinesischen Industrieunternehmen von Januar bis Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr um 4,0% auf rd. 126,1 Bio. Renminbi Yuan gestiegen ist. Im Vergleich zum 3. Quartal 2023 nahm die Gesamtwertschöpfung im 4. Quartal 2023 um 5,2% zu. Im Jahr

2023 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren von Waren auf knapp 41,8 Bio. Renminbi Yuan, was einem Anstieg von 3,0% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 5,8 Bio. Renminbi Yuan auf.⁹²

Der IWF erwartet für die Volksrepublik im Jahr 2024 ein BIP-Wachstum von 4,6%, im Jahr 2025 von 4,1%. 2023 war das BIP um 5,2% gestiegen.⁹³

Die Inflation in der Volksrepublik lag laut staatlichen Angaben im Dezember 2023 bei -0,3%.⁹⁴ Damit befand sich die VR China den dritten Monat in Folge im Jahr 2023 in Deflation, was in der Folge zu fallenden Preisen führte.^{95, 96}

4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die strikte Null-Covid-Politik der chinesischen Regierung führte mit Beginn der Pandemie bis Ende 2022 zur Sperrung zahlreicher Metropolen durch die Verhängung strenger Lockdowns.⁹⁷ Sie gilt neben der schwachen globalen Nachfrage als Folge des Kriegs in der Ukraine, als ursächlich für die wirtschaftliche Schwächephase, von der sich die Volksrepublik nur langsam erholt. Auch der Rückgang der Immobilienverkäufe und -investments stellte für die Wirtschaft ein Problem dar.^{98, 99}

Die von den chinesischen Behörden erlassene Vielzahl von Maßnahmen zur Eindämmung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und zur Förderung der Wirtschaft zeigten laut IWF seit Anfang 2023 Wirkung. Zu den Maßnahmen gehörten eine zusätzliche quantitative Lockerung (Ausweitung der Geldbasis durch Ankäufe von Vermögenswerten), Steuernachlässe für Unternehmen und Übergabe nicht abgeschlossener Bauprojekte. Es werden anhaltende Spillover-Effekte (wirtschaftliche Auswirkung und Beeinflussung auf internationale Ebene) für die gesamte Asien-Pazifik-Region erwartet. Die Staatliche Kommission für Entwicklung und Reform (SKER) kündigte in Kooperation mit zwei weiteren Ministerien im Juli 2023 einen Zweijahresplan an, der Maßnahmen für zahlreiche Branchen vorsieht, darunter die Automobilindustrie, der Immobiliensektor, die Elektronik- und die Dienstleistungsbranche. Sie beinhalten Konsumentenkredite, um Autoverkäufe und Verkäufe smarter Produkte zu steigern und sehen den Bau von Ladesäulen sowie bezahlbare Wohnungen für junge Leute vor.^{100, 101}

Für das Jahr 2024 plant die Regierung die Aufnahme höherer Schulden als ursprünglich geplant, um die Wirtschaft zu beleben.¹⁰² Im Januar 2024 wurde zudem von einem Hongkonger Gericht die Auflösung der seit einigen Jahren kriselnden Immobilienholding Evergrande beschlossen. Inwieweit die Entscheidung von der Regierung umgesetzt wird und ob dadurch zu einer Immobilienkrise kommen wird, lässt sich bislang aus Expertensicht nicht sagen.¹⁰³

4.1.3 Maritime Entwicklungen

Schiffbau

Die chinesische Schiffbauindustrie setzt ihren Erholungskurs im Verlauf des Jahres 2023 fort. Das Auftragsbuch umfasste Anfang Februar 2024 laut Clarksons 2.478 Schiffe mit rd. 61 Mio. CGT. Gegenüber dem Vorjahresmonat stieg die Zahl der Schiffe im Auftragsbuch um rd. 4,7%, die CGT nahm um rd. 5,4 Mio. (+9,6%) zu. Die Volksrepublik hatte damit mehr als die Hälfte (55%) der Schiffe im weltweiten Auftragsbuch und rund 49% der Schiffsmasse nach CGT.¹⁰⁴

⁹² https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202401/t20240117_1946605.html, 07.02.2024.

⁹³ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 07.02.2024.

⁹⁴ <https://tradingeconomics.com/china/inflation-cpi>, 07.02.2024.

⁹⁵ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-deflation-ausenhandel-100.html>, 07.02.2024.

⁹⁶ <https://www.forbes.com/sites/miltonezrati/2023/12/29/chinas-deflation-another-tell-of-serious-economic-trouble/>, 07.02.2024.

⁹⁷ <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/china-null-covid-politik-100.html>, 21.02.2024.

⁹⁸ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/07/10/world-economic-outlook-update-july-2023>, 07.02.2024.

⁹⁹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-deflation-ausenhandel-100.html>, 07.02.2024.

¹⁰⁰ <https://edition.cnn.com/2022/08/25/economy/china-stimulus-infrastructure-power-shortages-drought-intl-hnk/index.html>, 07.02.2024.

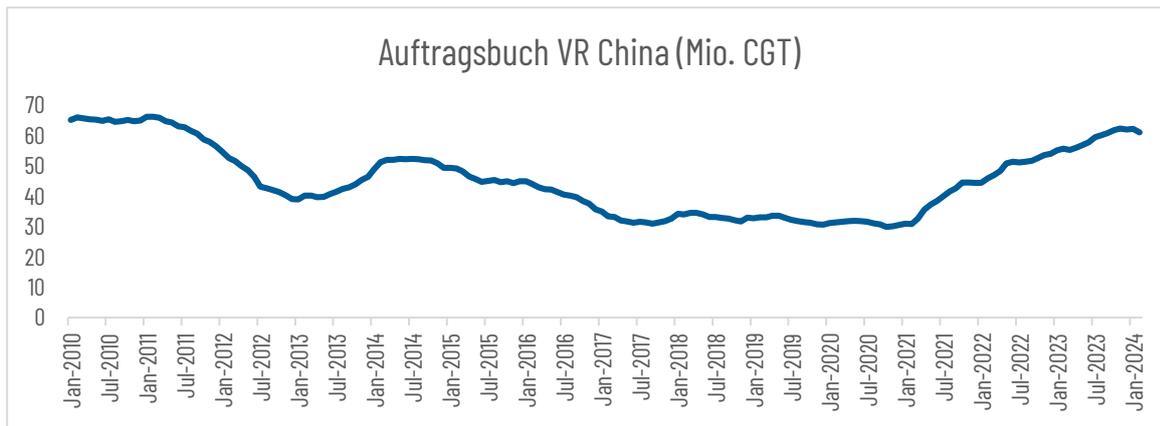
¹⁰¹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 07.02.2024.

¹⁰² <https://www.reuters.com/world/china/china-choose-fiscal-muscle-over-big-reforms-revive-economy-2023-10-24/>, 07.02.2024.

¹⁰³ <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Wie-lange-kann-sich-Evergrande-noch-ueber-Wasser-halten-article24704936.html>, 07.02.2024.

¹⁰⁴ <https://www.clarksons.net/>, 06.02.2024.

Abbildung 2: Auftragsstand in der VR China in Mio. Compensated Gross Tonnage - 2010 bis 2024



Quelle: Clarksons SIN (2023)

Häfen: Shanghai

Der Hafen von Shanghai konnte sich von den Einschränkungen der Corona-Pandemie erholen und war im Jahr 2023 mit einem Containerumschlag von rd. 49 Mio. TEU abermals größter Containerhafen der Welt.¹⁰⁵ Von Januar bis Dezember 2022 wurden rd. 47,3 Mio. TEU umgeschlagen. Damit konnte der Containerumschlag gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 3,6% gesteigert werden.^{106, 107}

Häfen: Ningbo-Zhoushan-Hafen

Im Ningbo-Zhoushan-Hafen konnten im Jahr 2023 rd. 35,1 Mio. TEU umgeschlagen werden. Dies bedeutet einen Anstieg von 5,5% gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2022. Damit ist er der dritte Hafen nach Shanghai und Singapur, der in einem Jahr einen Containerumschlag von mehr als 35 Mio. TEU erzielt hat.¹⁰⁸

4.2 Sonderverwaltungszone Hongkong

4.2.1 Allgemeines

Nach Angaben der Regierung Hongkongs setzte sich die wirtschaftliche Erholung fort: Im saisonbereinigten Vergleich stieg das BIP im 4. Quartal 2023 gegenüber dem Vorjahresquartal um 4,3%. Im Gesamtjahr 2023 konnte das BIP damit um rd. 3,2% gesteigert werden. Als Gründe werden das anhaltende Wachstum des privaten Konsums sowie der Dienstleistungsexport genannt.¹⁰⁹

Der IWF erwartet für die chinesische Sonderverwaltungszone für das Jahr 2023 einen BIP-Anstieg um 4,4% und für 2024 ein Wachstum von 2,9%.¹¹⁰

Die Warenexporte gingen 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,3%, die Importe um 8,5% zurück.¹¹¹ Bereits im Jahr 2022 waren die Exporte bereits um 8,6%, die Importe um 7,2% zurückgegangen.¹¹²

Die Inflation Hongkongs erreichte im September 2023 einen Stand von 2%.¹¹³ Dieser Wert deckt sich mit der Prognose der Regierung für 2023.¹¹⁴

¹⁰⁵ <https://english.shanghai.gov.cn/en-Latest-WhatsNew/20240103/fb3f56e6285a4f92bb5259c397cb5b1e.html>, 07.02.2024.

¹⁰⁶ <https://www.seatrade-maritime.com/ports/shanghai-retains-worlds-top-container-port-crown-marginal-growth>, 07.02.2024.

¹⁰⁷ <https://www.logisticsinsider.in/shanghai-port-retains-title-as-world-busiest-container-hub-in-2023/>, 07.02.2024.

¹⁰⁸ <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-ningbo-zhoushan-port-sees-record-container-throughput-in-2023/>, 07.02.2024.

¹⁰⁹ https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5380, 07.02.2024.

¹¹⁰ <https://www.imf.org/en/Publications/WE0/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 07.02.2023.

¹¹¹ https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5380, 07.02.2024.

¹¹² <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 07.02.2024.

¹¹³ <https://tradingeconomics.com/hong-kong/inflation-cpi>, 07.02.2024.

¹¹⁴ <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 07.02.2024.

4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Oktober 2023 kündigte die Regierung einige Initiativen zur Förderung der heimischen Wirtschaft an. So soll die Hong Kong Investment Corporation Ltd. gemeinsam mit der Provinzverwaltung von Guangdong und weiteren Institutionen und Unternehmen mittels des Greater Bay Area (GBA)-Investmentfonds gemeinsame Projekte im Perlfussdelta fördern. Ziel ist eine Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Lage in der GBA. Zudem will Hongkong weitere Wirtschafts- und Handelsbüros entlang der geplanten neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative/BRI) eröffnen. Damit soll eine bessere Vernetzung im ASEAN-Raum (Verband Südostasiatischer Nationen) und mit dem Nahen Osten erreicht werden. Weiterhin soll das sogenannte New Industrialisation Acceleration Scheme zur Entwicklung in den Bereichen Lebens- und Gesundheitstechnologien, KI und Datenwissenschaft, fortschrittliche Fertigung und neue Energietechnologien führen. Dafür werden rd. 10 Mrd. US-Dollar investiert.¹¹⁵ Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten Hongkongs werden von Experten aufgrund der niedrigen und einfachen Steuern sowie hoher Liquidität als grundsätzlich gut eingeschätzt.¹¹⁶

4.2.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Hongkong

Im Hafen von Hongkong wurden von Januar bis Dezember 2023 rd. 14,3 Mio. TEU umgeschlagen.¹¹⁷ Das entspricht einem Rückgang von 14% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Gesamtjahr 2022 lag das Umschlagsvolumen bei rd. 16,7 Mio. TEU, was einem Rückgang um 6,3% im Vergleich gegenüber 2021 entspricht.¹¹⁸

4.3 Republik Korea/Südkorea

4.3.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Economy and Finance (MOEF) zeigte sich das wirtschaftliche Wachstum zuletzt uneinheitlich. Die Gesamtproduktion stieg im November 2023 gegenüber dem Vormonat um 0,5% an, was das MOEF auf das Wachstum im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes (+3,3% gegenüber dem Vormonat) zurückführt. Der Dienstleistungssektor verzeichnete einen leichten Rückgang (-0,1% gegenüber dem Vormonat). Das Verarbeitende Gewerbe wuchs auf Jahressicht um 5,3%, während es im Dienstleistungssektor um 1,9% zunahm. Die Exporte stiegen 2023 um 5,9%, während die Importe um 10,7% abnahmen. Das MOEF sieht unterschiedliche Zukunftsperspektiven: so wird eine global wachsende IT-Branche als Chance und geopolitische Spannungen, gestörte Lieferketten, andauernde Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten als Bedrohung betrachtet. Aufgrund der Zinssatzerhöhung rechnet man mit einem Rückgang der Investitionen, des Konsums und der Exporte.¹¹⁹

Das MOEF erwartet im Januar 2024 ein BIP-Wachstum von 2,2% für das Gesamtjahr 2024 und gab für 2023 ein Wachstum von 1,4% an.¹²⁰ Der IWF schätzt die wirtschaftliche Entwicklung ähnlich ein (+1,4%), geht für die Jahre 2024 und 2025 anders als das MOEF von einem Wachstum von jeweils 2,3% aus.¹²¹

Nachdem im Herbst 2023 in der Republik Korea die Inflation wieder auf 3,8% angestiegen war, sank die Inflation im Januar 2024 auf 2,8%.¹²²

4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die südkoreanische Regierung hat bis Ende 2023 zahlreiche Krisenpakete verabschiedet. Dazu zählten Maßnahmen zur Stärkung des präventiven Risikomanagements, um den Export zu stärken und KMU zu unterstützen. Angeschlagene KMU sollen zudem von einem Fonds in Höhe von 1,1 Bio. Won profitieren, der zinsgünstige Kredite und Umschuldungen ermöglicht.¹²³ Südkoreanische Unternehmen, die Infrastrukturprojekte im Ausland übernehmen wollen, werden finanziell gefördert. Lieferkettenstörungen sollen durch ein neues und diversifiziertes System frühzeitig entdeckt und verhindert werden. Es wird an der Entwicklung einer New Growth Strategy 4.0 gearbeitet. Diese soll 15 Projekte in den Bereichen

¹¹⁵ <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 07.02.2024.

¹¹⁶ <https://eastasiaforum.org/2024/01/25/hong-kongs-economic-quagmire-continues/>, 07.02.2024.

¹¹⁷ Werte für November und Dezember vom Betreiber geschätzt.

¹¹⁸ https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf, 07.02.2023.

¹¹⁹ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5750>, 07.02.2024.

¹²⁰ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5744>, 07.02.2024.

¹²¹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 07.02.2024.

¹²² <https://tradingeconomics.com/south-korea/inflation-cpi>, 07.02.2024.

¹²³ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 07.02.2024.

neue Technologien, neuer Lebensstil und neue Märkte umfassen und einen Innovationsfonds im Umfang von rd. 25 Bio. Won bis 2027 beinhalten.¹²⁴

Für das Jahr 2024 kündigte die Regierung zahlreiche weitere Maßnahmen an, darunter Inflationsbekämpfung durch eine staatlich gesteuerte Preisstabilität für die Lebenshaltungskosten der Bürger*innen, Reduzierung von Einfuhrzöllen, eine Belebung der regionalen Wirtschaft, die Sicherung von Immobilienkrediten und zahlreiche weitere Ankündigungen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels, zur Steigerung der Innovation und zum Bürokratieabbau von Regulierungen.¹²⁵

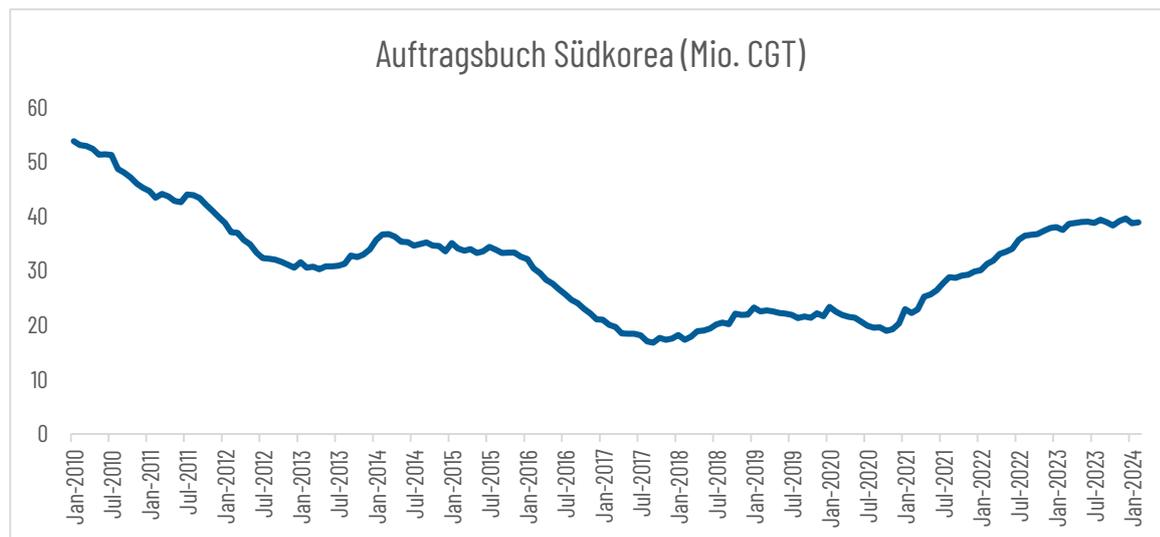
4.3.3 Maritime Entwicklungen

Schiffbau

Die Aufträge für südkoreanische Werften erreichten im Jahr 2023 ein 12-Jahres-Hoch¹²⁶, mit einem Höchststand im Dezember. Südkoreanische Werften hatten im Februar 2024 nach Anzahl der Schiffe rd. 16% der globalen Aufträge und gemessen an CGT rd. 31,2% der weltweiten Aufträge im Auftragsbuch (vgl. Abb. 3).¹²⁷ Zuletzt konnte die Volksrepublik China ihren Vorsprung im Schiffbau gegenüber Korea aber weiter ausbauen, was auf eine Vielzahl bestellter mit Methanol betriebener Schiffe zurückzuführen ist.¹²⁸ Anfang 2024 kam es zu einem besonders hohen Auftragseingang von LNG-Tankern in der Republik Korea.¹²⁹

Fachleute erwarten, dass Südkoreas Schiffbauer mit einem zunehmenden Arbeitskräftemangel konfrontiert sein werden, der sich im 3. Quartal 2023 auf ca. 13.000 Fachkräfte belaufen könnte. Mitte 2023 musste der Bau einiger Schiffe auf südkoreanischen Werften aufgrund von Fachkräftemangel und sinkender Frachtraten verschoben werden.¹³⁰ Zur Unterstützung der Branche kündigte die Regierung die Auflage neuer Programme zur Förderung und Subventionierung der Berufsausbildung an. So sollen junge Menschen ermutigt werden, Schiffbauer*innen zu werden.¹³¹ Außerdem beschloss die koreanische Regierung Ende 2023 die Anzahl der Arbeitsvisa für ausländische Fachkräfte um 37,5% zu erhöhen. Zudem sind nun Fachkräfte aus 16 statt zuvor elf Ländern Visaberechtigt.¹³²

Abbildung 3: Auftragsstand in der Rep. Korea (Südkorea) in Compensated Gross Tonnage - 2010 bis 2024



Quelle: Clarksons SIN (2024)

¹²⁴ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 07.02.2024.

¹²⁵ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5744>, 07.02.2024.

¹²⁶ <https://maritime-executive.com/article/korean-shipbuilders-orders-reach-12-year-high-adding-to-country-s-exports>, 06.02.2024.

¹²⁷ <https://www.clarksons.net/>, 06.02.2024.

¹²⁸ <https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=210842>, 07.02.2024.

¹²⁹ <https://maritime-executive.com/article/samsung-heavy-industries-books-largest-order-as-korean-shipbuilders-rebound>, 07.02.2024.

¹³⁰ <https://www.kedglobal.com/shipping-shipbuilding/newsView/ked202306190005>, 07.02.2024.

¹³¹ <https://www.shipnerdnews.com/the-problems-for-south-korea-shipbuilding-industry/>, 07.02.2024.

¹³² <https://www.kedglobal.com/economy/newsView/ked202311270013>, 07.02.2024.

4.4 Singapur

4.4.1 Allgemeines

Das Ministry of Trade and Industry (MTI) meldete Anfang 2024, einen Anstieg des BIP 2023 um rd. 1,1%. Für das Jahr 2024 wird ein Wachstum zwischen 1,5% und 3,0% erwartet.¹³³ Der IWF prognostizierte im Oktober 2023 ein BIP-Wachstum von 1,0% für 2023 sowie von 2,1% im Jahr 2024.¹³⁴

Im 4. Quartal 2023 wuchs die Wirtschaft Singapurs um 2,2% gegenüber dem Vorjahresquartal. Im Vergleich zum 3. Quartal 2023 wuchs das BIP saisonbereinigt um 1,2%. Im Sektor Transportation & Storage wurde im 4. Quartal 2023 ein Wachstum von 2,8% gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnet. Wichtigster Wachstumstreiber war der sich erholende Luftverkehrssektor, aber auch der Seeverkehr konnte Wachstum verzeichnen.¹³⁵ Die Inflation in Singapur lag im September 2023 bei 3,7%.¹³⁶

4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Regierung Singapurs hat zahlreiche Maßnahmenpakete und -programme verabschiedet. Zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie hatte die Regierung bereits 2020 das Programm Jobs Growth Incentive (JGI) initiiert, das Unternehmen finanziell unterstützte und dazu bringen sollte, trotz der Krise Stellen auszuscheiden und zu besetzen. Das Programm wurde im Februar 2023 als Erfolg bewertet, da im 4. Quartal 2022 das Beschäftigungsniveau von 2019 erreicht werden konnte.¹³⁷ Auch der IWF bescheinigt Singapur, dank des Programms, vergleichsweise gut durch die Corona-Krise gekommen zu sein.¹³⁸ Weiterhin wurden Maßnahmen zur Begrenzung der Folgen der hohen Inflation u.a. für Familien mit niedrigem Einkommen sowie KMU, die die Arbeits- und Energiekosten nicht aufbringen können, beschlossen.¹³⁹ Für das gesamte Jahr 2023 kündigte die Regierung monatliche Zahlungen und Rabatte (insbesondere auf die Mehrwertsteuer GST) an.¹⁴⁰ Die Zahlungen wurden im September 2023 ausgeweitet¹⁴¹ und sollen mit dem neuen Haushalt im Februar 2024 fortgeführt werden.¹⁴² Knapp die Hälfte der Unternehmen Singapurs wünscht sich eine stärkere Unterstützung seitens der Regierung.¹⁴³

Zudem wurde mit dem Enterprise Innovation Scheme (EIS) ein Programm etabliert, um die Forschung und Entwicklung in südkoreanischen Unternehmen voranzutreiben.¹⁴⁴

4.4.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Singapur

Die MPA Singapore veröffentlichte für Dezember 2023 einen Containerumschlag von rd. 3,4 Mio. TEU sowie einen Gesamtgüterumschlag in Höhe von rd. 50,2 Mio. t. Das entspricht einer Zunahme um 5,2% bzw. 2,4% gegenüber dem Vorjahresmonat. Im Gesamtjahr 2023 wurden rd. 591,7 Mio. t Güterumschlag verzeichnet - dies stellt gegenüber 2022 einen Anstieg um rd. 2,3% dar, im Vergleich zu 2019 jedoch einen Rückgang um rd. 5,6%.¹⁴⁵ Mit dem 2022 teileröffneten

¹³³ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2023/Economic-Survey-of-Singapore-2023/PR_AES2023.pdf, 15.02.2024.

¹³⁴ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 08.02.2024.

¹³⁵ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2023/Economic-Survey-of-Singapore-2023/PR_AES2023.pdf, 15.02.2024.

¹³⁶ <https://tradingeconomics.com/singapore/inflation-cpi>, 08.02.2024.

¹³⁷ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/FA_AES2022.pdf, 07.02.2024.

¹³⁸ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 07.02.2024.

¹³⁹ <https://www.straitstimes.com/singapore/spore-rolls-out-15b-package-to-help-lower-income-households-businesses-cope-with-inflation>, 07.02.2024.

¹⁴⁰ https://www.gov.sg/images/default-source/media/gov/budget2023/infographics/disbursement_calendar_english.png?sfvrsn=d9d872d2_1, 07.02.2024.

¹⁴¹ <https://www.mof.gov.sg/news-publications/press-releases/1.1-billion-cost-of-living-support-package-to-provide-more-relief-for-singaporean-households-especially-for-lower--to-middle-income-families>, 15.02.2024.

¹⁴² <https://www.gov.sg/features/cost-of-living>, 15.02.2024.

¹⁴³ <https://theindependent.sg/45-singapore-businesses-want-more-support-from-budget-2024-to-manage-high-inflation/>, 15.02.2024.

¹⁴⁴ [https://www.iras.gov.sg/schemes/disbursement-schemes/enterprise-innovation-scheme-\(eis\)](https://www.iras.gov.sg/schemes/disbursement-schemes/enterprise-innovation-scheme-(eis)), 07.02.2024.

¹⁴⁵ <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>, 07.02.2024.

Tuas-Hafen möchte Singapur zur Nummer 1 der Seehäfen aufsteigen. Nach der geplanten Fertigstellung in den 2040er Jahren sollen dort 65 Mio. TEU umgeschlagen werden, was Singapur zum weltgrößten Containerhafen machen würde.¹⁴⁶

¹⁴⁷

5. Länderübersicht Europa

5.1 Europäische Union

5.1.1 Allgemeines

Der Krieg in der Ukraine und seine Konsequenzen betreffen Europa und die EU in besonderem Maße, die Auswirkungen auf die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten fallen unterschiedlich aus. Das BIP der EU-Mitgliedsstaaten 2022 wuchs gegenüber dem Vorjahr um 3,7%.¹⁴⁸ 2023 fiel das Wachstum laut IWF mit 0,7% allerdings etwas geringer aus als ursprünglich prognostiziert. Im Januar 2024 prognostizierte der IWF für die Jahre 2024 und 2025 ein BIP-Wachstum von 1,2% bzw. 1,9%. Die Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung des Euroraums liegen etwas niedriger. Der IWF ging im Januar 2024 von 0,9% (2024) bzw. 1,7% (2025) aus, die OECD prognostizierte im November 2023 mit 1,1% (2024) ein geringfügig niedrigeres Wachstum.^{149, 150} Die Europäische Kommission erwartete im November 2023 ein BIP-Wachstum von 1,3% (2024) bzw. 1,7% (2025).¹⁵¹

In der EU lag die Inflation im Dezember 2023 bei 3,4% (Euroraum: 2,9%) und damit vergleichbar zu den USA.¹⁵² Eine Schätzung der Europäischen Kommission von Anfang Februar 2024 geht für den Januar von einem Rückgang der Inflation im Euroraum auf 2,8% aus.¹⁵³ Zur Eindämmung der Preissteigerungen und der Kaufkraftinbußen erhöhte die Europäische Zentralbank (EZB) von Juli 2022 bis August 2023 den Leitzins in zehn Schritten von 0,0% auf 4,5%.¹⁵⁴ Damit liegt das Zinsniveau deutlich über dem Niedrigzinsniveau des vergangenen Jahrzehnts, dennoch gelang es bisher nicht, die Inflation auf die gewünschten rd. 2% zu senken. Experten erwarten jedoch Zinssenkungen im Jahr 2024.¹⁵⁵

5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Februar 2021 wurde als Reaktion auf die Corona-Krise der europäische Wiederaufbaufonds mit einem Gesamtvolumen von rd. 2 Bio. Euro aufgelegt. Davon werden rd. 1,2 Bio. Euro über das EU-Budget bzw. den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) finanziert, die verbleibenden rd. 806,9 Mrd. Euro über den schuldenfinanzierten NextGenerationEU-Fonds. Kern von NextGenerationEU ist die Recovery and Resilience Facility (RRF), welche Kredite und Darlehen vergibt. Dieses Instrument verwaltet die Gelder, die die Mitgliedsstaaten auf Basis von Erholungs- und Resilienzplänen erhalten können. Zu den Programmen, die Teil von NextGenerationEU sind, gehören ReactEU, Horizon Europe, InvestEU, Rural Development, Just Transition Funds (JTF) und ResEU. Die Gelder des Wiederaufbaufonds und von NextGenerationEU können explizit auch zur allgemeinen Krisenbewältigung genutzt werden.^{156, 157} Eine Übersicht der geförderten Maßnahmen findet sich auf den

¹⁴⁶ <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/port-of-the-future>, 07.02.2024.

¹⁴⁷ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/globalisierung-in-asien-ist-lebendig-riesige-neue-haefen-entstehen-19281460.html>, 07.02.2024.

¹⁴⁸ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 07.02.2024.

¹⁴⁹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 07.02.2024.

¹⁵⁰ <https://www.oecd.org/economic-outlook/september-2023/>, 07.02.2024.

¹⁵¹ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year_en, 07.02.2024.

¹⁵² <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 07.02.2024.

¹⁵³ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18426685/2-01022024-AP-DE.pdf/684044f9-d3bd-c32d-cae4-d898bcc3187a>, 07.02.2024.

¹⁵⁴ <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 07.02.2024.

¹⁵⁵ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/finanzen/ezb-ratssitzung-leitzinsen-euroraum-100.html>, 07.02.2024.

¹⁵⁶ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe_de, 08.02.2024.

¹⁵⁷ <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559>, 08.02.2024.

Seiten der EU-Kommission.¹⁵⁸ Bis Ende März 2023 wurden bereits mehr als 150 Mrd. Euro an die Mitgliedsstaaten ausgezahlt.¹⁵⁹

Nach Einschätzung des IWF hat sich die europäische Wirtschaft im Hinblick auf die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine als resilienter erwiesen als zunächst erwartet. Handelseinbrüche und Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation haben der Wirtschaft nicht in so sehr geschadet, wie zunächst befürchtet. Zur Eindämmung der Energiekrise wurden rd. 1,3% des BIP der EU in finanzpolitische Stabilisierungs- und Fördermaßnahmen investiert.¹⁶⁰

Im Februar 2023 stellte die Europäische Kommission den Green Deal Industrial Plan (GDIP) vor, der auch als Reaktion auf den US-Inflation Reduction Act (IRA) verstanden werden kann. Der GDIP soll kurzfristig Kredite über den REPowerEU-Fonds mit einem Volumen von 250 Mrd. Euro bieten, um Unternehmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen anzuregen.^{161, 162} Ein geplanter langfristiger Souveränitätsfonds wurde hingegen eingestellt und durch eine Plattform für strategische Technologien für Europa (STEP) ersetzt. Diese wurde mit 10 Milliarden Euro ausgestattet, um damit Investitionen in digitale Technologien, grüne Technologien und Biotechnologie zu fördern.^{163, 164}

Im Juni 2023 wählte die EU-Kommission 107 Verkehrsinfrastrukturprojekte aus, die aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) mit 6 Mrd. Euro EU-Finanzhilfen gefördert werden sollen. Darunter sind Projekte, die ein effizienteres, umweltfreundlicheres und intelligenteres Netz von Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen und Seeverkehrsrouten im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zum Ziel haben.¹⁶⁵ Im September 2023 startete die EU einen Aufruf zur Einsendung von Vorschlägen für Förderungen in Höhe von 7 Mrd. Euro.¹⁶⁶ Zudem wurde eine Studie für die Machbarkeit grenzüberschreitender Projekte in Bereich erneuerbarer Energien ausgeschrieben.¹⁶⁷ Anfang Februar 2024 stellte die Europäische Kommission eine Folgenabschätzung vor, wie das vereinbarte Ziel, die Europäische Union bis 2050 klimaneutral zu machen, realisiert werden kann.¹⁶⁸

5.1.3 Maritime Entwicklungen

Der Rat der Europäischen Union nahm Ende Juli 2023 die Initiative FuelEU Maritime an. Es handelt sich um einen Rechtsakt zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs. Bis zum Jahr 2025 soll die Treibhausgasintensität im Schifffahrtssektor um 2% gesenkt werden, bis 2050 um 80%. Wichtige Elemente der Initiative sind Anreize zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe und zur Nutzung von Landstrom durch Passagier- und Containerschiffe in großen EU-Häfen ab dem Jahr 2030.¹⁶⁹ Innerhalb der Fazilität Connecting Europe (CEF) erhalten Seehäfen in Irland, Griechenland, Spanien, Lettland, Litauen, den Niederlanden und Polen Finanzmittel für den Ausbau der landseitigen Stromversorgung.¹⁷⁰ Die Initiative FuelEU Maritime gehört zum Paket Fit für 55, das die Europäische Kommission bereits im Juli 2021 vorgelegt hatte. Es soll die Mitgliedsstaaten unterstützen, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55%

¹⁵⁸ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility_de, 08.02.2024.

¹⁵⁹ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/coronavirus-response/timeline-eu-action_de, 08.02.2024.

¹⁶⁰ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 08.02.2024.

¹⁶¹ <https://www.deutschlandfunk.de/inflation-reduction-act-anti-inflationsprogramm-inflationsbekaempfungsgesetz-100.html>, 07.02.2024.

¹⁶² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_de, 07.02.2024.

¹⁶³ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/europaparlament-kommission-soll-2025-vorschlag-fuer-souveraenitaetsfonds-vorlegen-19249646.html>, 15.02.2024.

¹⁶⁴ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/eu-haushalt-von-der-leyen-gibt-souveraenitaetsfonds-auf-fordert-aber-66-milliarden-euro-von-mitgliedstaaten/29217124.html>, 15.02.2024.

¹⁶⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3436, 07.02.2024.

¹⁶⁶ https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/transport-eur-7-billion-available-infrastructure-projects-across-european-union-2023-09-26_en, 07.02.2024.

¹⁶⁷ https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-energy-eur-1-million-support-preparatory-studies-cross-border-renewable-energy-projects-2023-09-19_en, 07.02.2024.

¹⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_24_588, 07.02.2024.

¹⁶⁹ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 07.02.2024.

¹⁷⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3436, 07.02.2024.

gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.¹⁷¹ 2024 startet die Implementierungsphase in den Mitgliedsstaaten.¹⁷²

Die Ausweitung des EU-Emissionshandels (EU-ETS) gilt seit Januar 2024 auch für die Schifffahrt, die Umsetzung in den Mitgliedsstaaten ist jedoch teilweise noch offen. Damit müssen Schiffseigner, -betreiber und -charterer für die Emissionen der Schiffe zahlen bzw. Zertifikate erwerben.^{173, 174} Das EU-Emissionshandelssystem gilt ab Anfang 2024 für Güter- und Fahrtgastschiffe ab 5.000 BRZ und soll ab 2027 ebenso für Offshore-Schiffe ab 5.000 BRZ gelten. Das EU-ETS gilt zunächst für die CO₂-Emissionen der Schiffe. Ab 2026 gilt das System zudem für die Methan- und Stickoxidemissionen. Um den Übergang zu erleichtern wird ein Einführungszeitraum eingerichtet. Die Schifffahrtsunternehmen müssen für 40% der für das Jahr 2024 gemeldeten Emissionen zahlen, für 70% der Emissionen, die für 2025 gemeldet wurden, und für 100% der Emissionen, die für 2026 gemeldet wurden.¹⁷⁵ Bislang zählten zu den vom Emissionshandel erfassten Sektoren, die Strom- und Wärmeerzeugung, die Eisen- und Stahlverhüttung, die Zement- und Kalkherstellung und die gewerbliche Luftfahrt. Zwischen 2005 und 2019 konnten in diesen Sektoren die Emissionen um rd. 35% reduziert werden.¹⁷⁶

Im Februar 2024 wurde bekannt, dass die deutsche Bundesregierung dem geplanten und ausgehandelten [EU-Lieferkettengesetz](#) nicht zustimmen wird, womit dessen Umsetzung scheitern würde. Das Gesetz sah vor, dass EU-Unternehmen und ausländische Unternehmen, die in der EU Geschäfte machen, auch für das Verhalten von Geschäftspartnern des Unternehmens und teilweise auch für nachgelagerte Tätigkeiten wie Vertrieb oder Recycling verantwortlich gemacht werden können. Damit sollten Zwangs- und Kinderarbeit verhindert und eine Kompatibilität mit dem Pariser Abkommen zum Klimawandel sichergestellt werden.^{177, 178}

5.2 Belgien

5.2.1 Allgemeines

Das BIP Belgiens betrug im 3. Quartal 2023 nach vorläufigen Angaben rd. 141,9 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Rückgang um 2,8% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 145,9 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 135,4 Mrd. Euro) war ein Zuwachs um 4,8% zu verzeichnen. Vergleicht man die 3. Quartale der Jahre 2019 und 2023 ergibt sich ein Wachstum von 21,8%.¹⁷⁹

Für das Gesamtjahr 2022 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 3,2% aus, das sich 2023 jedoch auf 1,0% verringern sollte. 2024 wird ein Wachstum von 0,9% erwartet.¹⁸⁰

Die Inflation erreichte in Belgien im Dezember 2023 einen Stand von 0,5%.¹⁸¹

5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die belgische Regierung hat zahlreiche Maßnahmen zur Bekämpfung der verschiedenen Krisen ergriffen. Dazu zählen eine Unterstützung der Haushalte bei den Energiekosten,¹⁸² steuerfreie Boni für Beschäftigte¹⁸³ und ein automatischer

¹⁷¹ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 07.02.2024.

¹⁷² <https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/now-factsheets-zu-eu-rechtsvorschriften-fuer-erneuerbare-kraftstoffe/>, 07.02.2024.

¹⁷³ <https://www.dvz.de/politik/detail/news/bmwk-bereitet-gesetz-fuer-emissionshandel-vor.html>, 07.02.2024.

¹⁷⁴ <https://www.seatrade-maritime.com/regulation/complexities-compliance-eu-emissions-trading-scheme>, 07.02.2024.

¹⁷⁵ <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/monitoring-reporting-and-verification-of-ships-emissions.html>, 08.02.2024.

¹⁷⁶ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/emissionshandel.html>, 07.02.2024.

¹⁷⁷ <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/heil-lieferkettengesetz-100.html>, 07.02.2024.

¹⁷⁸ <https://www.thb.info/rubriken/maritime-wirtschaft/detail/news/eu-mit-neuem-lieferkettengesetz.html>, 07.02.2024.

¹⁷⁹ Eurostat 2024, 05.02.2024.

¹⁸⁰ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 05.02.2024.

¹⁸¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

¹⁸² <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2021/10/12/die-belgische-regierung-ergreift-massnahmen-gegen-zu-hohe-energi/>, 06.02.2024.

¹⁸³ <https://www.euractiv.de/section/europa-kompakt/news/belgische-regierung-bietet-steuerfreien-bonus-fuer-arbeitnehmer/>, 06.02.2024.

Indexlohn. Die genannten Maßnahmen belasten den belgischen Staat erheblich. Belgien wird nach Einschätzung der Europäischen Kommission 2023 und 2024 das höchste Haushaltsdefizit der EU aufweisen.¹⁸⁴

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Belgien einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind bis zum Jahr 2026 insgesamt 119 Maßnahmen und 40 Reformen geplant, darunter nun auch ein Kapitel zu REPowerEU. Die Maßnahmen und Reformen zielen mehrheitlich (51%) auf Erfüllung der Klimaziele und werden von der EU mit rd. 5,0 Mrd. Euro unterstützt.¹⁸⁵

5.2.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Antwerpen-Brügge

Im Hafen Antwerpen-Brügge belief sich der Gesamtumschlag im Jahr 2023 auf rd. 271,3 Mio. t, was einem Rückgang um 5,5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag ging mit 136,7 Mio. t bzw. 12,5 Mio. TEU um 5,9% bzw. 7,2% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück. Der Umschlag mit Flüssig- und Massengut war, nachdem 2022 hohe Steigerungen erreicht werden konnten, im Jahr 2023 rückläufig.¹⁸⁶

Anfang 2024 wurde die digitale Freigabe von Containern („Certified Pick“) eingerichtet.^{187, 188} Zudem konnte der maximale Tiefgang im Hafen auf 16 m erhöht werden¹⁸⁹. Der Hafen von Antwerpen-Brügge will sich an der Entwicklung des Hafens Lumut in Malaysia beteiligen.¹⁹⁰ Beim Zukunftsthema grüner Wasserstoff planen der Hafen Antwerpen und der Duisburger Binnenhafen (Duisport) eine Kooperation.¹⁹¹

5.3 Deutschland

5.3.1 Allgemeines

Das BIP Deutschlands erreichte im 3. Quartal 2023 einen Umfang von rd. 1,0 Bio. Euro. Damit stieg es im Vergleich zum Vorquartal (ebenfalls rd. 1,0 Bio. Euro) leicht (+2,6%). Gegenüber dem Vorjahresquartal (rd. 976,6 Mrd. Euro) nahm es um 6,0% zu. Seit dem 3. Quartal 2019 (vor Beginn der Corona-Pandemie) hat das BIP in Deutschland um 17,8% zugenommen.¹⁹²

Im Jahr 2023 sank das deutsche BIP laut IWF um 0,3%, für 2024 wird ein Zuwachs von 0,5%, für 2025 von 1,6% prognostiziert.¹⁹³ Damit korrigierte der IWF seine Prognose aus dem Oktober 2023 nach unten. Zu diesem Zeitpunkt wurde für das Jahr 2024 von einem Anstieg um 0,9% ausgegangen.¹⁹⁴ Das Institut der Deutschen Wirtschaft (IW) geht sowohl für 2023 als auch für 2024 von einem BIP-Rückgang von 0,5% aus.¹⁹⁵

In Deutschland sank die Inflation im Januar 2024 laut Statistischem Bundesamt nach vorläufigen Angaben auf 2,9% und damit auf den geringsten Wert seit Juni 2021.¹⁹⁶ Die Bundesbank schätzt, dass die Teuerungsrate 2024 auf 2,7% sinken wird.¹⁹⁷

¹⁸⁴ <https://www.euractiv.de/section/eurozone/news/belgien-wird-zum-schuldenkoenig-der-eurozone/>, 06.02.2024.

¹⁸⁵ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/belgiums-recovery-and-resilience-plan_en, 05.02.2024.

¹⁸⁶ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/geopolitical-tensions-and-slowng-economic-growth-are-reflected-in-the-annual-figures-of-port-of-antwerp-bruges>, 05.02.2024.

¹⁸⁷ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/first-phase-of-certified-pick-a-major-step-in-the-digitalisation-of-container-transport>, 05.02.2024.

¹⁸⁸ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/second-phase-of-certified-pick-up-roll-out-starts-on-22-january>, 05.02.2024.

¹⁸⁹ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/reception-of-the-largest-container-ships-possible-thanks-to-official-16-meters-draft-in-the-deurganck-dock>, 05.02.2024.

¹⁹⁰ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-international-poabi-is-to-develop-malaysian-port-lumut-into-a-maritime-hub>, 05.02.2024.

¹⁹¹ <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/-flandern-ist-das-powerhaus-fuer-uns-in-belgien--34340242.html>, 06.02.2024.

¹⁹² Eurostat 2024, 05.02.2024.

¹⁹³ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 05.02.2024.

¹⁹⁴ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 05.02.2024.

¹⁹⁵ <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/bip-schrumpft-2024-um-halbes-prozent.html>, 06.02.2024.

¹⁹⁶ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/01/PD24_042_611.html, 05.02.2024.

¹⁹⁷ <https://www.bundesbank.de/de/presse/pressemitteilungen/deutschland-prognose-der-bundesbank-sinkende-inflation-aber-noch-keine-entwarnung-920336#>, 08.02.2024.

5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Bundesregierung hat während der Corona-Pandemie zahlreiche steuerliche Hilfen und Vereinfachungen erlassen, z.B. die Möglichkeit zur Stundung von Steuerzahlungen oder Erleichterungen bei Steuervorauszahlungen.¹⁹⁸ Zur Bekämpfung der Inflation verabschiedete die Bundesregierung drei Pakete mit einem Gesamtvolumen von rd. 300 Mrd. Euro.¹⁹⁹ Im Sommer 2023 wurde vom Bundesfinanzministerium (BMF) ein neues Steuergesetz zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft vorgeschlagen, das sogenannte Wachstumschancengesetz.²⁰⁰ Das Gesetz sieht u.a. Investitionen im Jahr 2024 aus dem Klima- und Transformationsfonds in Höhe von 58 Mrd. Euro vor.²⁰¹ Der im Rahmen des Wachstumschancengesetzes vorerst ausgeklammerte Industriestrompreis, ein Strompreispaket zur Entlastung der Wirtschaft, wurde im November 2023 beschlossen.²⁰²

Ein Sondervermögen in Höhe von 60 Mrd. Euro, das 2021 aus nicht abgerufenen Corona-Sondervermögen zu einem Klimafonds umgewidmet wurde, erklärte das Bundesverfassungsgericht Mitte November 2023 für verfassungswidrig.²⁰³ Die Genehmigung des Haushalts 2024 konnte aus diesem Grund erst Anfang Februar 2024 von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden.²⁰⁴

Deutschland war 2023 unter den großen Volkswirtschaften Schlusslicht bei der Entwicklung des BIP. Während die Wirtschaft des Euroraums, der USA, Kanadas, Japans und des Vereinigten Königreichs wuchs, musste Deutschland einen Rückgang verbuchen und soll auch dem IWF zufolge 2024 Schlusslicht bleiben.²⁰⁵ Die schwache wirtschaftliche Entwicklung führte zu zahlreichen Debatten und Vorschlägen.²⁰⁶ So gab es zum Beispiel Anfang des Jahres von Seiten der Politik und einiger Ökonomen die Forderung nach Entlastung der deutschen Unternehmen, auch durch die endgültige Abschaffung des Solidaritätszuschlags.^{207, 208}

Der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung zum Trotz wurde 2023 der höchste Exportüberschuss seit vier Jahren erzielt. Damit wurde 2023 das Niveau von vor der Corona-Pandemie und vor dem russischen Überfall auf die Ukraine erreicht. Ein Grund für den Überschuss ist die günstige Entwicklung der Preise im Außenhandel.²⁰⁹

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte die Bundesrepublik einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind insgesamt 41 Maßnahmen geplant, die von der EU mit rd. 28 Mrd. Euro gefördert werden. Im Dezember 2023 wurde der Plan leicht erweitert, insgesamt beziehen sich nun 47% des Plans auf die Erfüllung der Klimaziele.²¹⁰

¹⁹⁸ <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Corona/steuerliche-massnahmen-corona.html>, 06.02.2024.

¹⁹⁹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/aktuell-energie.html>, 06.02.2024.

²⁰⁰ https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_IV/20_Legislaturperiode/2023-09-08-WtChancenG/O-Gesetz.html, 06.02.2024.

²⁰¹ <https://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/bundesregierung-beschliesst-massnahmen-gegen-wirtschaftskrise-a-308227f1-5017-44d2-92d3-8de7b133c2c9>, 06.02.2024.

²⁰² <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/bundesregierung-einigt-sich-auf-strompreissenkung-fuer-wirtschaft.Tv79evw>, 06.02.2024.

²⁰³ <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/bundesverfassungsgericht-nachtragshaushalt-102.html>, 06.02.2024.

²⁰⁴ <https://www.tagesschau.de/inland/haushalt-bundestag-130.html>, 06.02.2024.

²⁰⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2024/Update/January/English/text.ashx>, 06.02.2024.

²⁰⁶ <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/bundesregierung-lindner-nennt-standortdebatte-ueberfaellig/29639860.html>, 06.02.2024.

²⁰⁷ <https://www.welt.de/wirtschaft/article249933286/Scholz-bremst-Lindner-und-Habeck-in-Steuerdebatte.html>, 06.02.2024.

²⁰⁸ <https://www.sueddeutsche.de/politik/steuersenkung-unternehmen-wirtschaftspolitik-habeck-lindner-experten-1.6344279>, 06.02.2024.

²⁰⁹ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/exportueberschuss-deutschland-steigt-2023-auf-209-milliarden-euro-drei-jahres-hoch/>, 06.02.2024.

²¹⁰ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/germanys-recovery-and-resilience-plan_en, 05.02.2024.

5.3.3 Maritime Entwicklungen

Allgemeines

Ab dem 1. Januar 2024 wird der Seeverkehr in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen werden. Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWK) arbeitet an einer Novelle des nationalen Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes (TEHG). Damit müssen Seeverkehrsunternehmen Zertifikate für 40% ihrer Emissionen erwerben, bis 2026 für 100%. Bereits ab Anfang 2024 sollen Fahrten zwischen EU-Häfen zu 100% unter das EU-ETS fallen.²¹¹ Bisher fehlen die Rechtsakte zur Umsetzung in deutsches Recht.

Häfen: Hamburg

Im 1. Halbjahr 2023 sank der Seegüterumschlag im Hafen Hamburg gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 5,8% auf 58,21 Mio. t.²¹² Im Gesamtjahr 2022 waren rd. 119,9 Mio. t umgeschlagen worden.²¹³ Der Containerumschlag in Tonnen ging von Januar bis August 2023 um 8,5% zurück, der Massengutumschlag nahm um 0,1% zu.²¹⁴ Im September kündigte die Stadt Hamburg gemeinsam mit der Schweizer Container-Reederei MSC an, dass ein Einstieg des Unternehmens bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vorgesehen sei. Derzeit hält die Stadt Hamburg rd. 69% an der HHLA. Diese soll künftig in einem Gemeinschaftsunternehmen geführt werden, wobei die Stadt 50,1% und MSC 49,9% der Anteile halten sollen. Gegen die Übernahme gibt es Widerstand seitens der Beschäftigten der HHLA und von Gewerkschaften.²¹⁵ Anfang November 2023 gaben Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA ein positives Votum zur Übernahme ab.²¹⁶ Im Januar 2024 verkündeten die Containerreedereien Hapag-Lloyd und Maersk eine Kooperation („Gemini Corporation“) ab Februar 2025. Die künftige Allianz soll aus Wilhelmshaven, Bremerhaven und Rotterdam bestehen, weswegen auf den Hamburger Hafen rd. 10% weniger Ladung entfallen wird.^{217, 218}

Die Bauernproteste im Januar 2024 führten zur zeitweisen Blockierung des Hamburger Hafens.²¹⁹ Anfang Februar sank ein 80 Meter langes Frachtschiff im Hamburger Hafen vor dem Kalikai.²²⁰

Häfen: Wilhelmshaven

In Wilhelmshaven ging der Containerumschlag in den ersten zehn Monaten des Jahres 2023 um 19,7% zurück, während der Massengutumschlag um 3,0% sank. Gegenüber den ersten zehn Monaten 2019 konnten sowohl Containerumschlag (+48,8%) als auch Massengutumschlag (+10,8%) gesteigert werden.²²¹ Die Wilhelmshavener Häfen sollen von der Gemini Corporation profitieren. Auf den Jade-Weser-Port sowie Bremerhaven sollen ab 2025 rund 200.000 Container zusätzlich entfallen.²²²

Im Januar 2024 waren auch die Häfen Wilhelmshaven zeitweise von den Bauernprotesten blockiert.²²³

Häfen: Bremen und Bremerhaven

Die Häfen des Landes Bremen hatten bis zum Oktober 2023 gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Umschlagsrückgang zu verzeichnen: Der Umschlag lag laut Statistischem Bundesamt von Januar bis Oktober 2023 bei rd. 2,9 Mio. Containern.

²¹¹ <https://www.dvz.de/politik/detail/news/bmwk-bereitet-gesetz-fuer-emissionshandel-vor.html>, 06.02.2024.

²¹² <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/hamburger-hafen-in-herausforderndem-umfeld/>, 15.02.2024.

²¹³ <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/seegueterumschlag/>, 15.02.2024.

²¹⁴ <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 05.02.2024.

²¹⁵ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Demonstration-gegen-geplanten-Teilverkauf-der-HHLA-an-MS-C,hhla518.html>, 15.02.2024.

²¹⁶ <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/erhebliche-investitionen-in-den-hamburger-hafen-durch-eigenkapital-staerkung-bei-der-hhla/>, 15.02.2024.

²¹⁷ <https://www.thb.info/rubriken/haefen/detail/news/hamburg-buesst-hapag-lloyd-ladung-ein.html>, 06.02.2024.

²¹⁸ <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/hafen-bremerhaven-jade-weser-port-100.html>, 06.02.2024.

²¹⁹ <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article249814166/Bauernprotest-Strassenblockade-erst-nach-fast-24-Stunden-aufgeloest.html>, 06.02.2024.

²²⁰ <https://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article241591820/80-Meter-langes-Frachtschiff-sinkt-vor-Terminal-in-die-Elbe.html>, 06.02.2024.

²²¹ <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 05.02.2024.

²²² <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/hafen-bremerhaven-jade-weser-port-100.html>, 06.02.2024.

²²³ <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg-ostfriesland/Bauernproteste-am-JadeWeserPort-sind-nach-drei-Tagen-beendet.bauernproteste546.html>, 06.02.2024.

Dies stellt gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang um 10,9% dar, gegenüber 2019 einen Rückgang von 2,8%. Auch der Umschlag von Massengut nahm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (-3,7%) und 2019 (-8,7%) deutlich ab.²²⁴

5.4 Frankreich

5.4.1 Allgemeines

Das BIP Frankreichs betrug im 3. Quartal 2023 rd. 690,7 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Rückgang von 1,3% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 700 Mrd. Euro), im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 654,6 Mrd. Euro) einer Zunahme um 5,5%. Seit dem 3. Quartal 2019 ist das französische BIP um 14,6% gestiegen.²²⁵

Laut Prognose des IWF nahm das BIP Frankreichs 2023 um 0,8% zu, für 2024 wird ein Wachstum von 1,0% und für 2025 von 1,7% erwartet.²²⁶

Die Inflation betrug in Frankreich im Dezember 2023 laut Eurostat 4,1%.²²⁷

5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Frankreich erließ zahlreiche Maßnahmen zur Eindämmung der Krisen und plant Investitionen mit einem Gesamtvolumen von rd. 45 Mrd. Euro. Die Maßnahmen sollen mit Steuergeldern und durch Gewinnabschöpfung von Energieunternehmen finanziert werden. Weiterhin wurde eine Strom- und Gaspreisbremse für Privathaushalte etabliert, hinzu kamen Entlastungen für Unternehmen, die mehr als 3% ihres Umsatzes für Strom oder Gas ausgeben (je bis zu 2 Mio. Euro) sowie für energieintensive Unternehmen (je bis zu 50 Mio. Euro).^{228, 229} Ende August 2023 kündigte die französische Regierung die Bereitstellung von rd. 4 Mrd. Euro für kohlenstoffarme Wasserstoffprojekte an.²³⁰

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Frankreich einen Aufbau- und Resilienzplan vor, der im Juni 2023 modifiziert wurde: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind nun 73 Investitionsmaßnahmen und 24 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 40,3 Mrd. Euro unterstützt und zielen zu 49,5% auf den Klimaschutz.²³¹

5.4.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Le Havre, Rouen und Paris (Haropa)

Im 1. Jahr 2023 sank der gesamte Seegüterumschlag von Le Havre und Rouen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 4,5% auf rd. 81,3 Mio. t. Ursächlich dafür war der gesunkene Containerumschlag (-2,6 Mio. TEU) und Umschlag trockener Massengüter. Der Umschlag flüssiger Massengüter konnten hingegen um 5,0% auf 42,1 Mio. t. gesteigert werden. Der Umsatz der Hafengesellschaft stieg um knapp 10%.²³²

Im ersten Halbjahr 2024 sollen am Port 2000 Konstruktionsarbeiten zur Verbesserung der Flusssanbindung beginnen.²³³ Auch die letzten beiden der insgesamt geplanten 14 Liegeplätze sollen in Betrieb genommen werden.²³⁴

²²⁴ <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 05.02.2024.

²²⁵ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²²⁶ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEQ/2024/Update/January/English/text.ashx>, 05.02.2024.

²²⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²²⁸ <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 06.02.2024.

²²⁹ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 06.02.2024.

²³⁰ <https://www.h2-view.com/story/france-set-to-unveil-e4bn-subsidy-package-for-low-carbon-hydrogen/>, 06.02.2024.

²³¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3495, 05.02.2024.

²³² <https://www.haropaport.com/en/news/2023-haropa-port-stays-course-and-displays-growth-financial-results>, 06.02.2024.

²³³ <https://www.haropaport.com/en/news/construction-starts-la-chatiere-port-2000>, 05.02.2024.

²³⁴ <https://www.haropaport.com/en/port-2000>, 05.02.2024.

5.5 Griechenland

5.5.1 Allgemeines

Das griechische BIP betrug im 3. Quartal 2023 rd. 60,3 Mrd. Euro. Dies entspricht einem Anstieg von 10,4% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 54,7 Mrd. Euro). Verglichen mit dem Vorjahresquartal (rd. 57 Mrd. Euro) war ein Zuwachs um 6,0% zu verzeichnen. Bei einem Vergleich der 3. Quartale der Jahre 2019 und 2023 ergibt sich ein Wachstum von 21,4%.²³⁵ Für das Gesamtjahr 2022 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 5,9% aus, das sich 2023 und 2024 auf 2,5% bzw. 2,0% abschwächen soll.²³⁶

Im Dezember 2023 betrug die Inflation in Griechenland laut Eurostat 3,7%.²³⁷

5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die griechische Regierung führte zahlreiche Entlastungsmaßnahmen für Bürgerinnen und Bürger ein. Dazu zählen Zulagen für einkommensschwache Haushalte für Strom- und Kraftstoffe sowie für Lebensmittel. Die Maßnahmen werden durch die Erhebung einer Übergewinnsteuer von Erdölraffinerien finanziert werden.²³⁸ Griechenland kam relativ gut durch die Krisen und konnte in den letzten Jahren Schulden abbauen. Aus diesem Grund wurde Griechenland vom britischen Economist 2023 zur besten Wirtschaft des Jahres gekürt.^{239, 240}

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Griechenland einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sind zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung 103 Investitionsmaßnahmen und 75 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 18,77 Mrd. Euro Zuschüssen und 17,73 Mrd. Euro Darlehen unterstützt. Der Plan wurde im Dezember 2023 um ein REPowerEU-Kapitel erweitert. Knapp die Hälfte der Maßnahmen sind auf den Klimaschutz fokussiert.²⁴¹

5.5.3 Maritime Entwicklungen

Allgemeines:

Im Dezember 2023 verkündete der neu ernannte griechische Minister für Schifffahrt, dass die griechische Regierung mit der Europäischen Kommission in Verhandlungen zur Förderung des Green Shipping sei. Im Rahmen des National Strategic Reference Framework (NSRF) könnten rd. 80 Mio. Euro bereitgestellt werden, die auf bis zu 500 Mio. Euro erhöht werden könnten.²⁴²

Schifffahrt:

Seit die US-Regierung im November 2023 eine Verschärfung der Sanktionen gegen die Russische Föderation ankündigte, die auf Reedereien und Händler von russischem Rohöl zielte, kam es zu einem deutlichen Rückgang der Beteiligung griechischer Schiffseigner am Transport russischen Öls.²⁴³

5.6 Italien

5.6.1 Allgemeines

Das BIP Italiens betrug im 3. Quartal 2023 rd. 504,8 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Anstieg von 0,2% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 503,8 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 482 Mrd.

²³⁵ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²³⁶ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 05.02.2024.

²³⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²³⁸ <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 05.02.2024.

²³⁹ <https://www.economist.com/leaders/2023/12/20/the-economists-country-of-the-year-for-2023>, 06.02.2024.

²⁴⁰ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/economist-kuert-griechenland-zur-besten-wirtschaft-des-jahres-a-454f397b-2ee8-4fc6-8ec7-9df77b2a502b>, 06.02.2024.

²⁴¹ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/greeces-recovery-and-resilience-plan_en, 05.02.2024.

²⁴² <https://www.ekathimerini.com/economy/1227970/greece-in-negotiations-with-brussels-over-green-shipping/>, 06.02.2024.

²⁴³ <https://gcaptain.com/greek-shipowners-are-stamped-out-of-the-russian-oil-trade/>, 06.02.2023.

Euro) war eine Zunahme um 4,7% zu verzeichnen. Betrachtet man das letzte Vorkrisenquartal (3. Quartal 2019), hat das BIP Italiens seither um 13% zugenommen.²⁴⁴

Insgesamt erzielte Italien 2023 laut dem IWF ein BIP-Wachstum von 0,7%, im Jahr 2024 wird ein Anstieg von ebenfalls 0,7% erwartet, 2025 von 1,1%.²⁴⁵

Die Inflation in Italien betrug im Dezember 2023 0,5% und lag damit deutlich unter dem EU-Durchschnitt von 3,4%.²⁴⁶

5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Italien hat in bis August 2022 drei Maßnahmenpakete mit einem Gesamtvolumen von rund 47 Mrd. Euro verabschiedet. Diese beinhalteten Hilfsprogramme für Familien mit niedrigen Einkommen, einen Preisrabatt auf Benzin und Diesel sowie Steuererleichterungen für energieintensive Unternehmen. Diese Maßnahmen sollen durch Extragewinne von Energiekonzernen finanziert werden, die als Sonderabgabe in Höhe von 25% vom Staat eingezogen werden. Auch die Rentenzahlungen wurden temporär erhöht.^{247, 248, 249} Im 1. Halbjahr 2023 wurden rd. 26 Mrd. Euro zur Senkung der Belastung durch Strom- und Gaspreise von der italienischen Regierung bereitgestellt. Im Juni 2023 sah die Regierung aufgrund der sinkenden Energiepreise keine Notwendigkeit für weitere Hilfspakete,²⁵⁰ der Haushalt 2024 sieht jedoch einige Steuererleichterungen für die Bürgerinnen und Bürger vor.²⁵¹

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Italien einen Aufbau- und Resilienzplan vor, der im Dezember 2023 u.a. um ein Kapitel zu REPowerEU ergänzt wurde: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind jetzt 150 Investitionsmaßnahmen und 66 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 71,8 Mrd. Euro Zuschüssen und 122,6 Mrd. Euro Darlehen unterstützt und sollen zu knapp 40% dem Klimaschutz dienen.²⁵²

5.6.3 Maritime Entwicklungen

Schiffbau:

Die Hafenbehörde (ADSP) „Mittlere Adria“ kündigte gemeinsam mit dem Schiffbauer Fincantieri an, die Schiffbaukapazitäten von Ancona zu erhöhen. Dazu werden 80 Mio. Euro investiert (davon die Hälfte öffentlich finanziert), welche die Infrastruktur wie Trockendocks, Kräne und Piers in Ancona vergrößern und damit die Kapazität steigern sollen.²⁵³

Häfen: Trieste

Die Nationale Agentur für die Sicherheit der Eisenbahnen und der Straßen- und Autobahninfrastrukturen (ANSFISA) räumte Ende 2023 der Hafenbehörde „Östliche Adria“ (die für den Hafen Triest verantwortlich ist) in ihrem Wirkungsbereich weitreichende Kompetenzen für den Schienengüterverkehr ein.²⁵⁴

²⁴⁴ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²⁴⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 05.02.2024.

²⁴⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²⁴⁷ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/konjunktur/italien-verabschiedet-milliardenpaket-gegen-inflation-18001345.html>, 06.02.2024.

²⁴⁸ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/fiskalpolitik-erneutes-milliardenpaket-italien-verabschiedet-weitere-hilfen-gegen-inflation/28576612.html>, 06.02.2024.

²⁴⁹ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 06.02.2024.

²⁵⁰ <https://www.reuters.com/business/energy/italy-sees-no-need-new-anti-inflation-package-energy-prices-fall-sources-say-2023-06-21/>, 06.02.2024.

²⁵¹ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/etat-italien-verabschiedet-haushalt-fuer-2024-hohe-mehrausgaben/100004577.html>, 06.02.2024.

²⁵² https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/italys-recovery-and-resilience-plan_en, 05.02.2024.

²⁵³ <https://www.bairdmaritime.com/ship-world/port-world/italys-ancona-port-to-be-upgraded-for-future-shipbuilding-projects/>, 06.02.2024.

²⁵⁴ <https://www.railfreight.com/infrastructure/2024/02/01/the-port-of-trieste-gains-rail-infrastructure-manager-status/>, 06.02.2024.

5.7 Niederlande

5.7.1 Allgemeines

Das BIP der Niederlande betrug im 3. Quartal 2023 rd. 254,7 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Rückgang von 3,0% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 262,4 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 238,5 Mrd. Euro) handelt es sich um eine Zunahme um 6,8%, seit dem 3. Quartal 2019 um 27,5%.²⁵⁵

Nach Angaben des IWF erreichte das BIP-Wachstum in den Niederlanden 2023 einen Wert von 0,2%, 2024 wird es voraussichtlich um 0,7%, 2025 um 1,3% steigen.²⁵⁶

Im Dezember 2023 lag die Inflationsrate der Niederlande nach Eurostat-Angaben bei 1,0% und damit deutlich unter dem EU-Durchschnitt.²⁵⁷

5.7.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Ende 2021 senkte die niederländische Regierung die Abgaben und Steuern auf Strom, Benzin und Diesel. Zu Beginn des Jahres 2023 wurden diese Vergünstigungen durch Preisobergrenzen ersetzt. Ende 2022 gab es Einmalzahlungen für private Haushalte und auch 2023 wurden Unterstützungszahlungen geleistet.²⁵⁸

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legten die Niederlande einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind bis 2026 insgesamt 28 Investitionsmaßnahmen und 22 Reformen vorgesehen, deren Umsetzung von der EU mit rd. 5,4 Mrd. Euro bezuschusst wird. 55% der Maßnahmen zielen auf den Klimaschutz, im Dezember 2023 wurde der Plan um ein Kapitel zu REPowerEU erweitert.²⁵⁹

5.7.3 Maritime Entwicklungen

Schiffbau:

Ende Oktober 2023 kündigte die niederländische Regierung ein Maßnahmenpaket zur Förderung des Schiffbaus in den Niederlanden an, das insbesondere auf nachhaltige und umweltfreundliche Methoden setzt.^{260, 261}

Häfen: Rotterdam

Der Hafen Rotterdam vermeldete für die ersten neun Monate des Jahres 2023 einen Gesamtumschlag von 329,9 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang um 6% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Containerverkehr in TEU ging von Januar bis September 2023 um 7,2% (in Tonnen: -8,1%) zurück. Als Gründe für den Rückgang nennt die Port of Rotterdam Authority die Abnahme der weltweiten Nachfrage nach Gütern aufgrund von Inflation, begrenztem Wirtschaftswachstum, geopolitischen Spannungen und höheren Ausgaben für Dienstleistungen. Der Umschlag von flüssigem Massengut ging um 2,4% zurück, auch der LNG-Umschlag stieg jahreszeitlich bedingt nur leicht gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf rd. 8,7 Mio. t an. In der 1. Jahreshälfte 2023 wurden von der Hafenbehörde und Rotterdam World Gateway Verträge für eine Erweiterung der Containerkapazitäten unterzeichnet.²⁶²

Zugleich kündigte die Port of Rotterdam Authority an, in einen klimaneutralen Hafen investieren zu wollen. Der niederländische Staatsrat hatte im Oktober 2023 die Investition in das Transport- und Speicherprojekt Porthos

²⁵⁵ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²⁵⁶ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 05.02.2024.

²⁵⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²⁵⁸ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 06.02.2024.

²⁵⁹ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-netherlands_en, 06.02.2024.

²⁶⁰ <https://maritime-executive.com/article/netherlands-plans-to-invest-in-strengthening-domestic-shipbuilding-industry>, 06.02.2024.

²⁶¹ <https://www.offshore-energy.biz/dutch-govt-maritime-sector-pledge-eur-60-million-to-turbocharge-shipbuilding-innovation/>, 06.02.2024.

²⁶² <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/umschlag-im-rotterdam-hafen-sinkt-bis-zum-dritten-quartal-um>, 15.02.2024.

beschlossen, mit dem 2,5 Mio. t CO₂ pro Jahr aufgefangen und dauerhaft gespeichert werden sollen. Es wird von der Port of Rotterdam Authority umgesetzt.²⁶³ Gemeinsam mit dem Binnenhafen Duisburg (duisport) beschloss der Hafen Rotterdam zudem die Durchführung einer Machbarkeitsstudie im Bereich Wasserstoff.²⁶⁴ Ende Januar 2024 unterzeichneten der Hafen von Rotterdam und Shannon Foynes (Irlands größter Massenguthafen) eine Vereinbarung, um einen Lieferkettenkorridor für den Export von grünen Kraftstoffen zu schaffen.²⁶⁵ Schon im Juli 2023 war in Rotterdam eine Verlängerung des World Port Climate Action Program (WPCAP) beschlossen worden. Dieses wurde 2018 aufgesetzt und legt den Fokus auf Landstrom, alternative Antriebe und Umweltschutz in der Seeschifffahrt. Neben dem Hafen von Rotterdam gehören dem Programm die Häfen von Brügge, Barcelona, Göteborg, Hamburg, des französischen HAROPA-Netzwerks, Long Beach, Los Angeles, New York/New Jersey, Valencia, Vancouver und Yokohama an.²⁶⁶

5.8 Polen

5.8.1 Allgemeines

Das BIP Polens betrug im 3. Quartal 2023 rd. 187,9 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Anstieg um 4,4% gegenüber dem 2. Quartal 2023 (rd. 180,0 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 164,8 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 14% zu verzeichnen, gegenüber dem 3. Quartal 2019 um 42,8%.²⁶⁷

Für Polen gab der IWF für das Gesamtjahr 2023 einen BIP-Zuwachs von 0,6% an, für 2024 werden 2,8% und für 2024 3,2% prognostiziert.²⁶⁸

Die Inflation in Polen erreichte im Dezember 2023 rd. 6,2%, damit lag die Rate über dem EU-Durchschnitt von 3,4%.²⁶⁹ Die Polnische Nationalbank (NBP) senkte im Oktober 2023 die Zinssätze auf 5,75%.²⁷⁰

5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Als Reaktion auf die Corona-Pandemie hat die NBP seit 2020 die Zinsen gesenkt und Rückkaufmaßnahmen von Anleihen initiiert. Bis Ende 2021 wurden von der NBP staatliche und staatlich garantierte Anleihen im Wert von 135,8 Mrd. Zloty (PLN) gekauft und die Zinsen erhöht. Die Inflation in Polen wird insbesondere durch die hohen Energiekosten angetrieben, weshalb die Regierung eine Politik der Diversifizierung betreibt. Erdgas soll zukünftig primär über das europäische Pipelinesystem, direkt aus Norwegen als LNG eingekauft werden. Saudi-Arabien soll die Russische Föderation als Erdöllieferant ersetzen, während die Kohleimporte aus der Ostukraine und Russland nur schwer zu kompensieren sein werden.²⁷¹

Als Unterstützungsmaßnahmen verabschiedete die polnische Regierung bis September 2022 drei Pakete, die eine Senkung der Mehrwertsteuer für Strom- und Heizkosten, Zuschüsse an die Haushalte mit niedrigsten Einkommen sowie Kohlezuschüsse und Unterstützung für Fernwärme beinhalten. Insgesamt belaufen sich die Maßnahmen auf 2,1% des polnischen BIP.²⁷² Für 2024 sind zudem zwei Erhöhungen des Mindestlohns geplant.²⁷³

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Polen einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sollen zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung 56 Investitionsmaßnahmen und 55

²⁶³ Ebd., 06.02.2024.

²⁶⁴ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/neue-machbarkeitsstudie-haefen-rotterdam-duisburg-zusammenarbeit-wasserstoff>, 06.02.2024.

²⁶⁵ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/europas-groesster-hafen-rotterdam-und-shannon-foynes-wollen-die>, 06.02.2024.

²⁶⁶ <https://sustainableworldports.org/port-leaders-extend-climate-action-program-for-greener-shipping/>, 06.02.2024.

²⁶⁷ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²⁶⁸ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 06.02.2024.

²⁶⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²⁷⁰ <https://www.ceicdata.com/de/indicator/poland/policy-rate>, 06.02.2024.

²⁷¹ <https://www.fes.de/finanzpolitik/inflation/was-tun-gegen-die-inflation/was-tun-gegen-die-inflation-polen>, 06.02.2024.

²⁷² Ebd., 06.02.2024.

²⁷³ <https://www.polskieradio.pl/400/7764/artikel/3219242.polen-plant-2024-erneut-mindestlohn-anzuheben>, 06.02.2024.

Reformen umgesetzt werden. Dabei wird Polen von der EU mit rd. 25,3 Mrd. Euro Zuschüssen und 34,5 Mrd. Euro Darlehen unterstützt. Auch Polen ergänzte im Dezember 2023 ein Kapitel zu REPowerEU.²⁷⁴

5.8.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt:

Zum 1. Januar 2024 wurde der polnische Reederverband Vollmitglied der European Community Shipowners' Associations (ECSA).²⁷⁵

Häfen: Gdańsk (Danzig)

Im Jahr 2023 verzeichnete der Hafen von Danzig ein hohes Umschlagswachstum. Mit rd. 81 Mio. t wurden rd. 12,7 Mio. t mehr als im Vorjahr umgeschlagen. Besonders im Bereich Energierohstoffe war dabei ein hohes Wachstum zu verzeichnen. Der Umschlag von Flüssigtreibstoff stieg um 47% auf 37,6 Mio. t, der Umschlag von Kohle und Containern stieg nur leicht.²⁷⁶ Im Jahr 2022 war im Hafen von Danzig ein Gesamtgüterumschlag von rd. 68,2 Mio. t erreicht worden.²⁷⁷ Die im Januar 2023 von der die EU-Kommission beschlossene Förderung des Danziger Hafens²⁷⁸ in Höhe von rd. 100 Mio. Euro wurde im Oktober endgültig unterzeichnet. Finanziert werden sollen u.a. vier neue Kaianlagen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.900 m sowie die dafür notwendige Infrastruktur. Weiterhin soll die Möglichkeit der Landstromversorgung von im Hafen liegenden Schiffen geprüft werden.²⁷⁹ Dies geschieht im Rahmen von FuelEU Maritime/Connecting Europe (vgl. Kapitel 5.1.3.).²⁸⁰

5.9 Spanien

5.9.1 Allgemeines

Das spanische BIP betrug im 3. Quartal 2023 rd. 359,7 Mrd. Euro und sank damit gegenüber dem Vorquartal (rd. 366,5 Mrd. Euro) um 1,8%. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 334,5 Mrd. Euro) und dem 3. Quartal 2019 (rd. 306 Mrd. Euro) nahm das BIP um 7,5% bzw. 17,5% zu.²⁸¹ Der IWF weist für 2023 ein BIP-Wachstum von 2,4% aus und erwartet für 2024 und 2025 mit 1,5% bzw. 2,1% weiteres Wachstum.²⁸² Die Inflation lag im Dezember 2023 bei 3,3%.²⁸³

5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Regierung in Madrid verabschiedete bis Februar 2023 drei Entlastungspakete. Diese beinhalten eine Senkung der Steuern und Abgaben für Energie und Grundnahrungsmittel, eine Begrenzung des Gaspreises für die Stromerzeugung, eine Begrenzung des Anstiegs von Wohnungsmieten, eine Senkung der Preise im ÖPNV sowie einen Tankrabatt. Hinzu kommen Einmalzahlungen für einkommensschwache Familien und eine Erhöhung der Grundsicherung.²⁸⁴ Laut dem spanischen Statistikamt INE sind die Preise für Benzin, Diesel und Strom infolge der Maßnahmen stark zurückgegangen.²⁸⁵ Die spanische Wirtschaft zeigte sich recht resilient, von Januar bis Oktober wurde mit einem

²⁷⁴ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-poland_en, 05.02.2024.

²⁷⁵ <https://www.ecsa.eu/index.php/news/polish-shipping-association-joins-ecsa-membership>, 06.02.2024.

²⁷⁶ <https://www.portgdansk.pl/en/events/liquid-fuels-contribute-to-record-breaking-cargo-handling-at-the-port-of-gdansk/>, 06.02.2024.

²⁷⁷ <https://www.portgdansk.pl/en/events/68-2-million-tons-port-of-gdansk-breaks-yet-another-record/>, 06.02.2024.

²⁷⁸ Titel des Projekts: „Improving the Port of Gdańsk infrastructure and analysing the implementation of a low-carbon OPS system for the sustainable development of the TEN-T network“.

²⁷⁹ <https://www.portgdansk.pl/en/events/we-have-it-a-grant-agreement-worth-nearly-eur-100-million-has-been-signed/>, 06.02.2024.

²⁸⁰ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 06.02.2024.

²⁸¹ Eurostat 2024, 05.02.2024.

²⁸² <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2024/Update/January/English/text.ashx>, 05.02.2024.

²⁸³ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18343103/2-17012024-AP-DE.pdf/e971fc0f-da0f-6900-7350-bddcb3aaf378>, 05.02.2024.

²⁸⁴ <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 06.02.2024.

²⁸⁵ <https://neuezeit.at/spanien-inflation/>, 06.02.2024.

Exportvolumen von 319,9 Mrd. Euro ein Allzeithoch erreicht. Zudem halbierte sich das Handelsdefizit gegenüber dem Vorjahreszeitraum annähernd auf rd. 34,7 Mrd. Euro.²⁸⁶

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Spanien einen Aufbau- und Resilienzplan bis zum Jahr 2026 vor, der im Oktober 2023 um ein Kapitel zu REPowerEU erweitert wurde: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind 142 Investitionsmaßnahmen und 111 Reformen geplant, die von der EU mit rd. 80 Mrd. Euro (zuvor: rd. 69,5 Mrd. Euro) unterstützt werden. Rd. 40% des Plans dienen der Erfüllung von Klimazielen.²⁸⁷

5.9.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Valencia

Der Gesamtgüterumschlag im Hafen von Valencia lag von Januar bis Dezember 2023 bei rd. 77,2 Mio. t. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von rd. 2,8%. Der Containerumschlag ging um rd. 5,1% auf rd. 4,8 Mio. TEU zurück. Das Passagieraufkommen stieg im selben Zeitraum - nach Aufhebung der meisten Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie - um mehr als 13,4% auf rd. 1,6 Mio. an.²⁸⁸

6. Länderübersicht Vereinigte Staaten von Amerika

6.1 Vereinigte Staaten von Amerika

6.1.1 Allgemeines

Im 4. Quartal 2023 wiesen die USA ein BIP von rd. 27,9 Bio. US-Dollar auf. Damit stieg es gegenüber dem Vorquartal (rd. 27,6 Bio. US-Dollar) um 1,2%. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 26,4 Bio. US-Dollar) nahm das BIP um 5,8% zu, verglichen mit dem letzten Vorkrisenquartal im Jahr 2019 (rd. 21,9 Bio. US-Dollar) um 27,6%.²⁸⁹

Die Inflation stieg in den USA im Dezember 2023 leicht auf 3,4% und lag damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in der EU.²⁹⁰ Die Federal Reserve hob den Leitzins bis Ende Juli 2023 auf eine Spanne von 5,25% bis 5,50% an. Seitdem wird der Zins gehalten, Zinssenkungen sind für 2024 geplant, bislang aber nicht angekündigt.²⁹¹

6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die wichtigste Maßnahme zur Krisenbekämpfung und Ankurbelung der US-amerikanischen Wirtschaft stellt der, im August 2022 von Präsident Joe Biden unterzeichnete, Inflation Reduction Act of 2022 (IRA) dar. Dabei handelt es sich um eine Kompromissvariante des zunächst geplanten umfassenderen Build Back Better Act.²⁹² Der IRA sieht einen Defizitabbau von 300 Mrd. US-Dollar vor und hält für einen Zeitraum von zehn Jahren Investitionen von rd. 369 Mrd. US-Dollar für Maßnahmen zur Energiesicherheit und Bekämpfung des Klimawandels bereit.²⁹³ Dies beinhaltet z.B. Steuervorteile beim Erwerb von Wärmepumpen, Batterien, Solarzellen sowie Elektroautos aus US-amerikanischer Produktion. Zudem sind rd. 27 Mrd. US-Dollar für einen Fonds zur Verringerung von Treibhausgasemissionen sowie zur Finanzierung von emissionsarmen und -freien Technologien vorgesehen. Weiterhin gibt es ein Zuschuss- und Darlehensprogramm für US-Bundesstaaten und Stromversorgungsunternehmen mit einem Umfang von rd. 30 Mrd. US-Dollar zur Steigerung der sauberen Stromerzeugung sowie Subventionen in Höhe von 3 Mrd. US-Dollar zur Verringerung der Luftverschmutzung in Häfen.²⁹⁴ Laut Berechnungen der Investmentbank Goldman Sachs werden die tatsächlichen Kosten des IRA bei rd. 1,2 Bio. US-Dollar liegen.²⁹⁵ Nach Experteneinschätzung ist es den USA durch den IRA gelungen, ihre

²⁸⁶ <https://www.euronews.com/business/2023/12/18/spanish-economy-shows-resilience-as-exports-boom>, 06.02.2024.

²⁸⁷ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/spains-recovery-and-resilience-plan_en, 05.02.2024.

²⁸⁸ <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2312-Statistical-Report-December-2023.pdf>, 05.02.2024.

²⁸⁹ <https://fred.stlouisfed.org/series/GDP>, 06.02.2024.

²⁹⁰ <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 06.02.2024.

²⁹¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/usa-inflation-dezember-100.html>, 06.02.2024.

²⁹² <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 06.02.2024.

²⁹³ https://www.democrats.senate.gov/imo/media/doc/inflation_reduction_act_one_page_summary.pdf, 06.02.2024.

²⁹⁴ <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 06.02.2024.

²⁹⁵ <https://www.wiwo.de/unternehmen/energie/deindustrialisierung-nur-die-ruhe-diese-subventionen-halten-die-usa-nicht-lange-durch/29276632.html>, 06.02.2024.

Industrie klimafreundlicher zu machen, die Ansiedlung von Unternehmen zu steigern und Arbeitsplätze zu schaffen.^{296, 297} Zuletzt kamen allerdings Befürchtungen auf, dass die Konjunktur sich dennoch verlangsamen könnte.²⁹⁸ In der EU stieg angesichts der hohen Energiepreise in Europa und der attraktiven US-Subventionen die Sorge vor einer Abwanderung europäischer Unternehmen in die USA. Als Reaktion der EU darauf gilt der Green Deal Industrial Plan (GDIP). Er ist das Ergebnis der Verhandlungen der Taskforce von EU-Kommission und Weißem Haus, nachdem in der EU Forderungen nach einem WTO-Verfahren gegen den IRA aufgekommen waren.²⁹⁹

6.1.3 Maritime Entwicklungen

Häfen: Los Angeles

Der Hafen von Los Angeles verzeichnete im Jahr 2023 einen Containerumschlag von rd. 8,6 Mio., was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum von rd. 12,9% entspricht.³⁰⁰ Die zweite Jahreshälfte war deutlich stärker als die erste, der Containerumschlag konnte von August bis Dezember 2023 jeden Monat gegenüber dem Vorjahresmonat gesteigert werden.³⁰¹ Zudem kündigte die Hafenbehörde (LAHD) an, ein neues Dock zu planen.³⁰²

²⁹⁶ <https://w3.windmesse.de/windenergie/news/44909-inflation-reduction-act-ira-usa-vestas-colorado-gesetz-grun-ausbau-energiewende-investition-lieferkette-jobs-arbeitsplatz-fertigung>, 06.02.2024.

²⁹⁷ <https://www.zeit.de/wirtschaft/2023-07/usa-inflation-reduction-act-subventionen-industriepolitik>, 06.02.2024.

²⁹⁸ <https://www.gtai.de/de/trade/usa/wirtschaftsumfeld/us-konjunkturmotor-beginnt-zu-stottern-240670>, 06.02.2024.

²⁹⁹ <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 06.02.2024.

³⁰⁰ <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/container-statistics>, 06.02.2024.

³⁰¹ https://www.portoflosangeles.org/references/2024-news-releases/news_011624_jan_cargo, 06.02.2024.

³⁰² <https://kentic.portoflosangeles.org/getmedia/ffe722d6-f2a0-46fd-bb7e-b407f20c51da/Berth-44-Boatyard-Public-Notice>, 06.02.2024.