

Aktuelle Entwicklungen und Reaktionen auf die **Corona-Krise** im maritimen Sektor

Betrachtung ausgewählter Länder in Asien und Europa

11. Bericht | 16. Dezember 2022

Aktuelle Entwicklungen und Reaktionen auf die Corona-Krise im maritimen Sektor
Betrachtung ausgewählter Länder in Asien und Europa

Hamburg, 16.12.2022

Autoren:

Claus Brandt

Runa Jörgens

Ralf Plump

Bernhard Weidenbach

Redaktion und Lektorat:

Rita Gwardys

Dr. Regine Klose-Wolf

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	4
2. ZUSAMMENFASSUNG	5
3. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN	11
3.1 Volksrepublik China	11
3.1.1 Allgemeines	11
3.1.2 Schiffbau	11
3.1.3 Schifffahrt	12
3.1.4 Häfen	12
3.2 Hongkong	12
3.2.1 Allgemein	12
3.2.2 Schifffahrt	13
3.2.3 Häfen	13
3.3 Republik Korea/Südkorea	13
3.3.1 Allgemeines	13
3.3.2 Schiffbau	13
3.3.3 Schifffahrt	14
3.4 Singapur	14
3.4.1 Allgemeines	14
3.4.2 Schifffahrt	14
3.4.3 Häfen	15
4. LÄNDERÜBERSICHT EUROPA.....	15
4.1 Belgien	15
4.1.1 Allgemein.....	15
4.1.2 Schifffahrt	15
4.1.3 Häfen	15
4.2 Frankreich	15
4.2.1 Allgemein	15
4.2.2 Schifffahrt	15
4.2.3 Häfen.....	15
4.3 Italien	16
4.3.1 Allgemein	16
4.3.2 Schifffahrt	16
4.4 Niederlande	16
4.4.1 Allgemein	16
4.4.2 Schifffahrt	16
4.4.3 Häfen.....	16
4.5 Polen	17
4.5.1 Allgemein	17
4.5.2 Schifffahrt	17
4.5.3 Häfen	17

1. Einleitung

Der 11. Bericht „Aktuelle Entwicklungen und Reaktionen auf die Corona-Krise im maritimen Sektor“ stellt Informationen über die aktuelle Situation und die Entwicklungen im maritimen Sektor in ausgewählten Ländern Asiens und Europas dar. Dieser Bericht legt - wie die Berichte zuvor - seinen Schwerpunkt auf die aktuelle maritime Situation in den jeweiligen Staaten und betrachtet hierbei u.a. Entwicklungen in der Seeschifffahrt, in den Häfen und im Schiffbau. Ergänzt werden die Informationen durch eine Einordnung der aktuellen wirtschaftlichen Situation der betrachteten Staaten.

Dies ist der dritte Bericht seit Beginn des Krieges in der Ukraine. Wir weisen darauf hin, dass dessen Entwicklungen und wirtschaftlichen Auswirkungen teilweise die Auswirkungen der Corona-Pandemie überlagern und somit nicht immer voneinander zu trennen sind. Auch ergreifen viele der betrachteten Staaten keine spezifischen Corona-Maßnahmen mehr bzw. haben sie aufgehoben.

Vorgehensweise

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

Die Recherche zu Asien und Europa 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 12. Dezember 2022 in zumeist frei zugänglichen Quellen. 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 [10. Berichts](#) am 26. August 2022 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 11. 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

Welthandel generell

Im Jahr 2022 verschärfen sich einige der durch die Corona-Pandemie entstandenen weltwirtschaftlichen Probleme: Der Angriffskrieg der Russischen Föderation in der Ukraine führte zu gestörten Lieferketten, seit Jahrzehnten nicht erreichten Inflationszahlen in westlichen Ländern und sinkenden Wachstumsprognosen in zahlreichen Staaten. Steigende Energiepreise als Folge der Sanktionen gegen Russland sowie der Lieferstopp von Erdgas nach Europa von russischer Seite stellen Politik, Bevölkerung und Industrie vor große Herausforderungen.¹ Der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zufolge wurde 2022 rd. 17,7% des globalen BIP für Energiekosten aufgewandt (ein Jahr zuvor waren es noch weniger als 10% gewesen). 2022 erreichten die Energiekosten annähernd die Höchstwerte der zweiten Ölkrise (1982).² In ärmeren Regionen der Welt verschärfte sich zudem die Nahrungsmittelknappheit, da sowohl die Lieferungen Russlands als auch die der Ukraine (beide gehören zu den wichtigsten Getreideexporteuren der Welt) massiv zurückgingen.³

Nach den Projektionen der OECD hat sich das Wachstum der Weltwirtschaft abgeschwächt: Sie geht davon aus, dass es 2022 bei 3,1% liegen wird, für das Jahr 2023 wird ein Wachstum von 2,2% prognostiziert.⁴ Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht mit einer Prognose von 3,2% bzw. 2,7% von einem etwas optimistischeren Szenario aus.⁵ 2019 hatte das Wachstum noch bei 2,8% gelegen, 2020 ging das weltweite BIP um rd. 3,0% zurück.⁶

Laut IWF wird die globale Inflation von 4,7% im Jahr 2021 auf 8,8% im Jahr 2022 ansteigen. 2023 wird ein Rückgang auf 6,5% erwartet.⁷ Für seine Mitgliedsstaaten geht die OECD für 2022 von einer Inflationsrate von 9,4% aus, die 2023 auf 6,5% sinken wird.⁸ Die weltweit hohe Inflation schmälert das real verfügbare Einkommen und damit den Lebensstandard der Haushalte, was wiederum zu einem Rückgang des Verbrauchs führt – der OECD zufolge besitzt der Kampf gegen die hohe Inflation höchste Priorität.⁹ Die Versuche der Notenbanken, die Inflation einzudämmen, waren bislang nicht überall erfolgreich. So stieg die Inflation in der EU im Oktober 2022 auf einen Wert von 11,5%¹⁰, in den USA konnte sie hingegen bis November 2022 gegenüber dem Jahreshöchststand um rd. 2,0 Prozentpunkte auf 7,1% gesenkt werden.¹¹

Die Welthandelsorganisation (WTO) gab in ihrer am 5. Oktober 2022 veröffentlichten Prognose an, dass der Welthandel in der 2. Jahreshälfte 2022 an Schwung verlieren und auch 2023 gedämpft bleiben werde. Die Ökonomen der WTO gehen davon aus, dass das weltweite Warenhandelsvolumen 2022 um 3,5% zunehmen wird – eine Einschätzung, die etwas über den im April 2022 prognostizierten 3,0% liegt. Für 2023 rechnet die WTO mit einem Anstieg von nur 1,0%, was einen deutlichen Rückgang gegenüber der vorherigen Schätzung von 3,4% darstellt. Als ursächlich für den geringen Anstieg des Welthandels werden vor allem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Corona-Pandemie und die Folgen des Klimawandels genannt.¹²

Europa

Nach Aussage der EU-Kommission wird die EU-Wirtschaft besonders hart von den Folgen des Ukraine-Kriegs getroffen: dies liegt in der geografischen Nähe und der nach wie vor hohen Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen begründet, die bis Anfang 2022 noch zu einem großen Teil aus Russland bezogen wurden¹³, deren Preise jedoch zuletzt wieder zu sinken begannen.¹⁴ Trotz der widrigen Umstände konnte die EU-Wirtschaft im 1. Halbjahr 2022 stärker wachsen als prognostiziert (die Effekte der Inflation werden demnach erst verspätet eintreten). So wird für die EU ein reales BIP-Wachstum von 3,3% im Jahr 2022 und 0,3% im Jahr 2023 erwartet, in der Eurozone von 3,2% (2022) und ebenfalls 0,3% (2023). Auf das

¹ https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-outlook/volume-2022/issue-2_f6da2159-en, 09.12.2022.

² <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2022/>, 09.12.2022.

³ https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-outlook/volume-2022/issue-2_f6da2159-en, 09.12.2022.

⁴ <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2022/>, 09.12.2022.

⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 09.12.2022.

⁶ https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD, 14.12.2022.

⁷ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 09.12.2022.

⁸ <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2022/>, 09.12.2022.

⁹ https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-outlook/volume-2022/issue-2_f6da2159-en, 09.12.2022.

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/15265521/2-17112022-AP-DE.pdf>, 14.12.2022.

¹¹ <https://www.bls.gov/cpi/>, 14.12.2022.

¹² https://www.wto.org/english/news_e/pres22_e/pr909_e.htm, 12.12.2022.

¹³ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2022-economic-forecast-eu-economy-turning-point_en, 09.12.2022.

¹⁴ <https://www.imf.org/en/Research/commodity-prices>, 09.12.2022.

Gesamtjahr bezogen hat die EU-Kommission ihre Einschätzung gegenüber der Prognose vom Sommer 2022 um rund einen halben Prozentpunkt nach oben korrigiert, für das Jahr 2023 jedoch um mehr als einen Prozentpunkt nach unten.¹⁵ Zur Inflationsbekämpfung hat die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen im Jahr 2022 bereits dreimal erhöht: Um 0,5% im Juli und um jeweils 0,75% im September und Oktober. Das Ziel der EZB, die Inflation unter 2% zu halten, konnte 2022 jedoch nicht erreicht werden. Auch für die nächsten Jahre gehen die Prognosen von deutlich höheren Werten aus: 2022, 2023 und 2024 werden im Median Inflationsraten von 7,5%, 4,5% bzw. 3,0% erwartet.¹⁶

Vereinigte Staaten von Amerika

Nach Daten des Bureau of Economic Analysis (BEA) konnte sich die US-amerikanische Wirtschaft zuletzt wieder erholen: Das reale BIP der Vereinigten Staaten stieg im 3. Quartal 2022 mit einer Jahresrate von 2,9%. Im 1. und 2. Quartal war das reale BIP noch um 1,6% bzw. 0,6% zurückgegangen.¹⁷

Maßgeblich für den Anstieg des realen BIP war den Daten zufolge eine Steigerung des Exports um +15,3% verantwortlich. Auch die persönlichen Konsumausgaben, die Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden sowie die Anlageinvestitionen außerhalb von Wohngebäuden nahmen zu. Gleichzeitig kam es zu einem Rückgang der Importe (um - 7,3%), der privaten Investitionen und der Anlageinvestitionen in Wohngebäude.¹⁸

Die Inflation in den USA ist indes niedriger als in Europa: Sie konnte bis November 2022 auf 7,1% gesenkt werden, nachdem im Juni bereits mehr als 9% erreicht worden waren. Der Rückgang der Inflation liegt mutmaßlich im entschlossenen Vorgehen der US-Notenbank (Federal Reserve) begründet, die den Leitzins auf eine Spanne von 4,25 % bis 4,5% angehoben hat.¹⁹ Auch spielen die Energiepreise in den USA aufgrund des hohen Selbstversorgungsgrads mit fossilen Brennstoffen keine so große Rolle wie in Europa. Weiterhin wurde von der US-Regierung unter Präsident Joe Biden der sog. Inflation Reduction Act (IRA) verabschiedet, der Investitionen in Klimaschutz und Energiesicherheit sowie neue Unternehmenssteuern beinhaltet. Die EU und ihre Mitgliedsstaaten fürchten, dass dadurch der Wirtschaftsstandort Europa nachhaltig geschwächt werden könnte. Die Maßnahmen des IRA seien protektionistisch, da sie in den USA produzierende Unternehmen einseitig bevorteilten, was zu einer Abwanderung europäischer Unternehmen führen könnte.²⁰

Asien-Pazifik

Laut IWF-Prognosen vom Oktober 2022 wird das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum bei 4,0% liegen. Dies stellt eine Verlangsamung des Wachstums gegenüber dem Vorjahr (+6,5%) dar. Für das Jahr 2023 wird ein Wachstum von 4,3% vorhergesagt.²¹ Im September 2022 korrigierte auch die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) ihre Prognose aus dem April nach unten.²² Bereits im Juni 2022 erwartete die Weltbank, dass sich das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum voraussichtlich auf 4,4% im Jahr 2022 verlangsamen werde. Maßgeblich sei dies auf die wirtschaftlichen Entwicklungen in der Volksrepublik China zurückzuführen.²³

Die Verlangsamung des chinesischen Wirtschaftswachstums wird auch vom IWF festgestellt: So soll die Wirtschaft der Volksrepublik 2022 nur noch um 3,2% wachsen – nach 8,1% im Vorjahr. Als Grund dafür wird u.a. die Null-Covid-Politik der Regierung genannt, die zur Folge hatte, dass einige Millionenstädte wie Shanghai zeitweise abgeriegelt wurden.²⁴ Dennoch erwartet die Ratingagentur S&P Global Market Intelligence, dass der asiatisch-pazifische Raum 2023 der Wachstumsmotor der Weltwirtschaft sein wird, während für Europa²⁵ und die USA eine Rezession erwartet wird.²⁶ Einer der Gründe dafür ist, dass die hohen Inflationsraten, die Europa und die USA 2022 fest im Griff hatten, in China und den

¹⁵ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2022-economic-forecast-eu-economy-turning-point_en, 09.12.2022.

¹⁶ <https://www.zew.de/presse/pressearchiv/inflationsziel-der-ezb-wird-bis-2024-weit-verfehlt>, 09.12.2022.

¹⁷ https://www.bea.gov/sites/default/files/2022-11/gdp3q22_2nd.pdf, 09.12.2022.

¹⁸ Ebd., 09.10.2022.

¹⁹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/fed-leitzins-erhoehung-101.html>, 09.12.2022.

²⁰ <https://www.deutschlandfunk.de/inflation-reduction-act-anti-inflationsprogramm-inflationsbekaempfungsgesetz-100.html>, 09.12.2022.

²¹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2022/October/English/text.ashx>, 09.12.2022.

²² <https://www.adb.org/outlook#developing-asia>, 12.12.2022.

²³ <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37224/9781464818431.pdf>, 12.12.2022.

²⁴ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2022/October/English/text.ashx>, 09.12.2022.

²⁵ Die Prognose von S&P bezieht sich auf Gesamteuropa und nicht wie die Prognose der EU ausschließlich auf den Euroraum.

²⁶ <https://www.cnbc.com/2022/10/27/asia-pacific-will-lead-global-economic-growth-in-2023-sp-says.html>, 12.12.2022.

anderen asiatisch-pazifischen Staaten nicht in vergleichbarer Dimension aufgetreten sind: So wird vom IWF für die Volksrepublik 2022 und 2023 jeweils eine Inflationsrate von rd. 2,2% erwartet.²⁷

Seeverkehr generell

Die Charterraten für Containerschiffe sinken nach Mitteilung des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) weiter. Der New ConTex hat gegenüber dem November 6,5% verloren. Nach Einschätzung der Schiffsmakler wird es kurzfristig keine erneute Belebung im Chartermarkt für Containerschiffe geben.²⁸ Vielmehr wird davon ausgegangen, dass sich die Raten auf dem augenblicklichen Niveau stabilisieren werden.²⁹

Der Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zeigt für Oktober³⁰ an, dass auch beim Containerumschlag in allen Weltregionen ein Rückgang zu beobachten ist. Dies deutet auf eine weltwirtschaftliche Schwächephase hin. Deutlich war der Rückgang in den nordeuropäischen Häfen (120,8 Punkte gegenüber 124,2 Punkten im Vormonat), in den chinesischen Häfen hingegen fiel der Rückgang geringer aus (von 130,8 Punkten im Vormonat auf 129,3 Punkte).³¹

Auf eine schwächere Weltwirtschaft führt das Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) den Rückgang bei den weltweiten Staus in der Containerschiffahrt zurück. Gemäß der Angaben befinden sich noch ca. 8% aller weltweit verschifften Waren im Stau (zur Hochzeit Ende 2021 waren es rd. 14% gewesen). Der November 2022 ist der zweite Monat in Folge mit einem deutlichen Rückgang bei den Containerstaus. Als ein Grund wird der nachlassende Seeverkehr in der Nordsee, als Resultat des schwachen Handels Deutschlands und der EU, angegeben.³²

Die Massengutmärkte scheinen positiv auf die Ankündigung der chinesischen Regierung zu reagieren, die Null-Covid-Strategie lockern zu wollen. So stieg in der vergangenen Woche z.B. die Nachfrage nach Verschiffungen von Eisenerz aus Südamerika in Richtung China an.³³ In Brasilien beginnt die Regenzeit, was zu Verzögerungen bei den Ladezeiten und somit zur Verknappung der zur Verfügung stehenden Tonnage führen kann. Auch bei der Verschiffung von Getreide von der Ostküste Südamerikas und für Mineralientransporte auf dem Nord-Atlantik war eine zunehmende Nachfrage zu beobachten, was zum Anstieg der Raten führte. In der Folge nahm der für die Massengutschiffahrt einschlägige Branchenindex, der Baltic Dry Index, um 4,68% gegenüber dem Vormonat zu.³⁴

Der Rohölhandel per Schiff profitierte 2022 von den geänderten Handelsströmen nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine. Die durchschnittlichen Tonnenmeilen stiegen seit Jahresbeginn um 5,1% bzw. 2,9% gegenüber dem Durchschnitt des Jahres 2021 an, die Tonnen-Tage nahm um 3,2% bzw. 4,5% zu.³⁵

Der LNG-Tanker-Markt befindet auf einem außergewöhnlich hohen Niveau. Die durchschnittliche Spotrate stieg auf mehr als das Doppelte der bisherigen Höchstwerte. Das ist darauf zurückzuführen, dass das Angebot an LNG-Tankern auf dem Spotmarkt schrumpfte und die großen Reedereien/Händler angesichts des volatilen Frachtpreisumfelds und des Risikos einer Tonnageknappheit nicht bereit waren, Tonnage neu zu verchartern.³⁶

Der Very-Large-Gas-Carrier-Markt (VLGC) erholte sich im Oktober 2022 und in der ersten Novemberhälfte deutlich und erzielte starke Raten Ende November, wobei die Marktaussichten für den Winter ebenfalls positiv ausfallen. Die VLGC-Einnahmen auf der Mittlerer-Osten-Golf-Japan-Route kletterten am 11. November auf 112.848 USD/Tag, was einem Plus von 67% gegenüber dem Oktober-Durchschnitt entspricht. Sie stehen damit auf dem höchsten Stand seit 2015.³⁷

Asien/Pazifik nach Europa

Der Chartermarkt für Containerschiffe von Asien/Pazifik nach Europa steht unter Druck, da die Spotraten schnell sinken und der Markt aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage schwach ist. Es wird erwartet, dass die Linienreedereien Leerfahrten durchführen werden, um die Nachfrage-/Angebotssituation bei der Tonnage auszugleichen.³⁸

²⁷ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 09.12.2022.

²⁸ <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>, 12.12.2022.

²⁹ https://toepfer-transport.com/wp-content/uploads/2022/11/Toepfer-Container-Monthly-Report_2022_10.pdf, 12.12.2022.

³⁰ Aktuellere Zahlen liegen nicht vor.

³¹ <https://www.isl.org/de/containerindex/oktober-2022>, 12.12.2022.

³² <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2022/staus-in-containerschiffahrt-sinken-deutlich-duistere-aussichten-fuer-deutschlands-aussenhandel/>, 12.12.2022.

³³ <https://www.nzz.ch/wirtschaft/china-covid-lockerungen-wuerden-die-wirtschaft-wachsen-lassen-nzz-ld.1712071>, 12.12.2022.

³⁴ <https://www.balticexchange.com/en/data-services/market-information/dry-services.html>, 12.12.2022.

³⁵ https://www.bimco.org/news/market_analysis/2022/20220912-smoo-tanker, 12.12.2022.

³⁶ <https://www.clarksons.net>, 12.12.2022.

³⁷ Ebd., 12.12.2022.

³⁸ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 12.12.2022.

Asien/Pazifik nach Nordamerika

Angesichts des rückläufigen Frachtaufkommens bei Containern sind die Spotraten für die Westküste der Vereinigten Staaten auf das Niveau vor der Pandemie zurückgegangen. Die Linien zögern, die Raten weiter zu senken. Die Spotraten an der Ostküste sinken weiter, was auf den noch immer anhaltenden Stau in den Häfen zurückzuführen ist. Die Verloader sind besorgt über einen möglichen Bahnstreik im Dezember 2022, die Gespräche zwischen den Sozialpartnern hierzu halten an.³⁹

Asien/Pazifik nach Südamerika

Im Containerschiffsverkehr zur Westküste Südamerikas wurden durch die Linienreedereien Kapazitätskürzungen vorgenommen, um so die Einführung einer allgemeinen Ratenerhöhung in der ersten Novemberwoche 2022 zu unterstützen. Eine weitere Ratenerhöhung wird für die zweite Dezemberwoche erwartet. Für Verkehre zur Ostküste Südamerikas wurde im November ein anhaltender Rückgang der Frachtraten beobachtet. Die Linienreedereien haben im Dezember Leerfahrten eingeführt, um damit die angekündigte allgemeine Ratenerhöhung zu unterstützen.⁴⁰

Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Afrika

Nach einer allgemeinen Erhöhung im Oktober 2022 sanken die Raten in der Containerschiffahrt für die Verkehre in den Nahen Osten im Folgemonat. Die Linienreedereien kündigten im Dezember eine allgemeine Ratenerhöhung vor dem erwarteten steigenden Ladungsaufkommen für das chinesische Neujahr an. Die Raten für Verkehre in den östlichen Mittelmeerraum sanken im November ebenfalls, da zusätzliche Schiffe von Reedereien eingesetzt wurden, die nicht in den Allianzen fahren. Die Marktprognosen gehen von einem Anstieg der Nachfrage ab der zweiten Dezemberhälfte aus, was für eine allgemeine Ratenerhöhung sprechen würde. Es ist zu erwarten, dass die Linienreedereien diese mit weiteren Leerfahrten im Fahrtgebiet unterstützen werden.⁴¹

Das Frachtvolumen in den Verkehren zwischen West- und Ostafrika fällt sehr gering aus, was zu einer Senkung der Raten führt. Die Raten für Verkehre nach Südafrika sind ebenfalls rückläufig, aber immer noch auf hohem Niveau. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage wird im Dezember 2022 keine größere Ratenerhöhung für Verkehre nach Afrika erwartet.⁴²

Europa nach Nordamerika

Die Beruhigung des Containerschiffmarktes führt zu einer Verringerung der Hafenüberlastungen und einem Rückgang der Wartezeiten für Schiffe. Die meisten Häfen kehren zu einem fast „normalen“ Schiffumschlag zurück. In Savannah, Houston, Oakland und Vancouver ist die Lage nach wie vor etwas angespannt. Die Schiffe werden weiterhin umgeleitet, um so die Fahrpläne wiederherzustellen. Die Lage bei den Hinterland-Transporten bleibt angespannt, was in einem andauernden Mangel an Eisenbahnwaggons, dem immer noch bestehenden Stau in den Inlandsterminals und der begrenzten Verfügbarkeit von Lkw-Fahrern begründet liegt. Aufgrund eines möglicherweise im Dezember 2022 anstehenden Bahnstreiks, könnte der Landtransport in den USA beeinträchtigt werden. In Kanada wird die Kapazität der Zufahrt von/nach Montreal nach wie vor durch den niedrigen Wasserstand des Sankt-Lorenz-Stroms beeinträchtigt, der unter dem durchschnittlichen Niveau für die Jahreszeit liegt. Infolge des Nachfragerückgangs pendeln sich die Seefrachtraten auf ein günstigeres Niveau ein, die Ratenunterschiede zwischen den einzelnen Linienreedereien werden geringer.⁴³

Europa nach Asien/Pazifik

Auf den Routen von Europa nach Asien gibt es keine Kapazitätsprobleme in der Containerschiffahrt. Mit Beeinträchtigungen durch Schiffsverspätungen und Staus ist weiter zu rechnen. Die Raten für Verkehre nach Asien sind immer noch leicht rückläufig.⁴⁴

Für die Dienste nach Australien und Neuseeland werden ebenfalls keine Platzprobleme gemeldet, der Direktdienst ist noch immer gut ausgelastet. Aufgrund sinkender Raten für Feeder-Dienste und keiner weiteren Überlastung in den

³⁹ Ebd., 12.12.2022.

⁴⁰ Ebd., 12.12.2022.

⁴¹ Ebd., 12.12.2022.

⁴² Ebd., 12.12.2022.

⁴³ Ebd., 12.12.2022.

⁴⁴ Ebd., 12.12.2022.

Umladungshäfen werden diese Dienste wieder genutzt. Es wird erwartet, dass die Raten sowohl für die Direktdienste als auch für die Feeder-Dienste zum Ende des Jahres 2022 sowie im 1. Quartal 2023 sinken werden.⁴⁵

Seeleute generell

Die Mission for 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 sollen einen Überblick über den aktuellen Status geben. Auf diese Weise soll ein regelmäßiger Überblick entstehen, in dem Verbesserungen und Verschlechterungen kommuniziert werden.

Der Bericht für das [3. Quartal 2022](#) legt den Schwerpunkt auf Landgang und Crewwechsel. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die Seeleute viel zufriedener mit ihrem Zugang zu Landgang sind und auch die Informationen bezüglich der Besatzungswechsel wieder verlässlicher werden als während der Hochphase der Pandemie. Dies führt zu einem allgemeinen Anstieg der Zufriedenheit. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Seeleute lassen weitgehend nach, auch wenn es in bestimmten Regionen (hauptsächlich in China) weiterhin Einschränkungen gibt. Das bedeutet, dass die Seeleute viel zuversichtlicher sind, rechtzeitig nach Hause zu kommen, was zu der positiven Entwicklung beigetragen hat. Darüber hinaus können sie mehr soziale Einrichtungen an Land (beispielsweise Seemann Clubs) in Anspruch nehmen.

Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass es nach den Einschränkungen durch die Pandemie in den letzten zwei Jahren, eine weitgehende Rückkehr zur Normalität gibt. Auch wenn die Bewertungen zumeist positiv ausfallen, werden nach wie vor Probleme mit der Verpflegung an Bord, der Auszahlung von Löhnen, der Arbeitsbelastung, dem Stress und der Realität des Lebens auf See gemeldet.⁴⁶

Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr Deutschlands mit den asiatischen Ländern fiel von Januar bis August 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringer aus. Der Rückgang ist auf einen niedrigeren Güterumschlag mit der Volksrepublik China und Südkorea zurückzuführen. Das Handelsvolumen mit Singapur und Indien konnte hingegen gesteigert werden.

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

Ein-/Ausladeregion	2022	2022	2021	Veränderung gegenüber		Januar bis August			
	Aug.	Jul.	Aug.	Vormonat	Vorjahresmonat	2022	2021	Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum	
	1.000 t			%		1.000 t		%	
Asien gesamt	4.373	3.579	4.002	22,2	9,3	32.103	32.692	-589	-1,8
darunter:									
VR China	1.778	1.424	1.861	24,9	-4,5	13.924	14.496	-572	-3,9
Singapur	524	316	356	65,7	47,3	3.338	2.917	421	14,4
Indien	304	184	191	65,4	58,9	1.905	1.663	242	14,6
Südkorea	164	178	218	-8,0	-24,7	1.352	1.894	-542	-28,6

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500221084.pdf?__blob=publicationFile, 02.12.2022.

⁴⁵ Ebd., 12.12.2022.

⁴⁶ <https://www.happyatsea.org/wp-content/uploads/2022/10/Seafarers-Happiness-Index-Q3-2022.pdf>, 12.12.2022.

Häfen Europa – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den europäischen Ländern ging von Januar bis August 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt um 4,4% zurück. Der Umschlag mit Lettland (+29,9%), Portugal (+15,7%) und den Niederlanden (+11,3%) erfuhr nichtsdestotrotz eine deutliche Steigerung.

Tabelle 2: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel Europas

Ein-/Ausladeregion	2022	2022	2021	Veränderung gegenüber		Januar bis August			
	Aug.	Jul.	Aug.	Vormonat	Vorjahresmonat	2022	2021	Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum	
	1.000 t			%		1.000 t		%	
Europa gesamt	12.356	12.027	13.599	2,7	-9,1	103.226	108.029	-4.803	-4,4
EU	8.341	7.747	8.078	7,7	3,3	65.247	66.507	-1.233	-1,9
darunter:									
Schweden	1.899	1.984	1.895	-4,3	0,2	16.514	17.493	-979	-5,6
Niederlande	1.454	1.210	1.337	20,1	8,8	7.978	7.166	812	11,3
Finnland	1.175	1.163	1.168	1,1	0,6	9.516	10.629	-1.112	-10,5
Dänemark	1.050	1.019	954	3,0	10,1	9.210	8.154	1.056	12,9
Belgien	615	536	552	14,9	11,5	4.526	4.706	-180	-3,8
Polen	481	466	421	3,0	14,1	4.141	3.759	382	10,2
Lettland	381	204	280	87,1	36,2	2.743	2.112	631	29,9
Litauen	292	256	525	13,9	-44,4	2.600	3.578	-978	-27,3
Spanien	272	265	285	2,8	-4,7	2.148	2.957	-809	-27,4
Estland	184	151	193	22,3	-4,7	1.315	1.305	11	0,8
Frankreich	164	159	127	3,3	29,3	1.706	1.816	-110	-6,0
Italien	141	78	113	80,7	25,3	745	724	21	2,8
Griechenland	100	101	89	-1,3	12,3	903	872	31	3,6
Portugal	97	108	90	-10,1	8,4	849	733	115	15,7
Irland	15	26	38	-41,8	-59,9	278	362	-84	-23,2
Übrige europ. Länder	4.015	4.280	5.522	-6,2	-27,3	37.952	41.522	-3.570	-8,6

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500221084.pdf?__blob=publicationFile, 02.12.2022.

3. Länderübersicht Asien

3.1 Volksrepublik China

3.1.1 Allgemeines

Die Gesamtwertschöpfung der Industrieunternehmen stieg nach offiziellen Angaben des chinesischen Statistikamts im Oktober 2022 um 4,0% gegenüber dem Vorjahresmonat. Im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2022 nahm die Gesamtwertschöpfung um 0,1% zu. Im Oktober 2022 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren auf eine Summe von 3.551,5 Mrd. Renminbi Yuan, eine Steigerung gegenüber dem Vorjahresmonat um 6,9%. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 586,8 Mrd. Renminbi Yuan auf.⁴⁷

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2022 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren von Waren auf 34,62 Bio. Renminbi Yuan, was einem Anstieg von 9,5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht.⁴⁸ Im November gingen die Ausfuhren in US-Dollar hingegen um 8,7% zurück, die Einfuhren um 10,6%. Damit lag der Rückgang des Außenhandels im November bei einem Minus von 9,5% gegenüber dem Vorjahresmonat.⁴⁹ Anfang Dezember verkündete die Volksrepublik China ein Ende ihrer Null-Covid-Maßnahmen und damit der Sperrung zahlreicher Metropolen durch die Verhängung strenger Lockdowns.⁵⁰ Die Lockdowns gelten neben der schwachen globalen Nachfrage als Folge des Krieges in der Ukraine als ursächlich für den Rückgang der Im- und Exporte.⁵¹

3.1.2 Schiffbau

Nach aktuellen Berichten westlicher Medien hat die Führung der VR China ihre strikte Null-Covid-Politik kurzfristig aufgegeben. Es wird eine neue Infektionswelle erwartet, die deutlich schwerer ausfallen könnte als die bisherigen Ausbrüche, da das Virus auf eine noch nicht ausreichend immunisierte Bevölkerung trifft.^{52, 53}

Die chinesische Schiffbauindustrie hat sich nach den durch die Null-Covid-Regelungen bedingten Ausfällen im 1. Halbjahr 2022 etwas erholt, sieht sich aber einem Auftragsrückgang im Vergleich zum Vorjahr gegenüber. Nach Angaben des chinesischen Verbands der nationalen Schiffbauindustrie (CANSI) erhielt die Schiffbauindustrie Aufträge in Höhe von 15,39 Mio. dwt, was einem Rückgang von fast 45% im Vergleich zum Vorjahr entspricht.^{54, 55}

Bei den Aktivitäten zu der Entwicklung und dem Bau von Kreuzfahrtschiffen wird ein Joint-Venture aus China State Shipbuilding Corporation (CSSC) und Carnival in Kürze unter dem Namen Adora Cruises den Betrieb aufnehmen. Das erste Schiff im Rahmen dieser Kooperation, dessen Design auf der Vista-Klasse (130.000 BRZ mit 16 Decks) von Carnival und Costa basiert, soll Ende 2023 ausgeliefert werden. Parallel dazu entwickelt CSSC auf der Werft Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding ein neues eigenständiges 80.000-BRZ-Design, das ebenfalls für Adora Cruises und den asiatischen Kreuzfahrtmarkt in Dienst gestellt werden soll.⁵⁶

Des Weiteren will China am derzeitigen Auftragsboom bei LNG-Tankern partizipieren. Insbesondere die Dalian-Werft unternimmt hier große Anstrengungen und hat, aktuellen Meldungen zufolge, ein Team von 1.000 Ingenieuren und Ingenieurinnen sowie Technikern und Technikerinnen aufgebaut.⁵⁷ Zurzeit werden Aufträge für LNG-Tanker im Wesentlichen an südkoreanische Werften vergeben.

⁴⁷ http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202211/t20221115_1890234.html, 07.12.2022.

⁴⁸ Ebd., 07.12.2022.

⁴⁹ <https://www.wiwo.de/politik/konjunktur/schwache-globale-nachfrage-chinas-exporte-brechen-ein/28851496.html>, 07.12.2022.

⁵⁰ <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/china-covid-lockerung-101.html>, 07.12.2022.

⁵¹ <https://www.wiwo.de/politik/konjunktur/schwache-globale-nachfrage-chinas-exporte-brechen-ein/28851496.html>, 07.12.2022.

⁵² <https://www.nzz.ch/international/china-die-zahl-der-coronainfektionen-explodiert-ld.1716504>, 11.12.2022.

⁵³ <https://www.zeit.de/politik/ausland/2022-12/corona-china-null-covid-massenausbrueche>, 11.12.2022.

⁵⁴ <https://www.hellenicshippingnews.com/chinese-shipbuilders-see-slowng-of-orders-amidst-covid-19-impact/>, 08.12.2022.

⁵⁵ <https://maritime-executive.com/article/chinese-shipbuilding-sees-slowng-of-orders-and-coivd-impact-in-2022>, 08.12.2022.

⁵⁶ <https://cruise-arabia.com/2022/11/29/china-takes-on-european-shipyards-with-more-large-cruise-ship-newbuilds/>, 08.12.2022.

⁵⁷ <https://news.cgtn.com/news/2022-11-23/-Path-to-the-Future-A-look-at-China-s-achievements-in-shipbuilding-1fcuQ5EGQ6I/index.html>, 11.12.2022.

3.1.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel chinesischer Staatsangehöriger können vorbehaltlich einer behördlichen Genehmigung durchgeführt werden. Andere Staatsangehörige können vorbehaltlich der Genehmigung durch örtliche Behörden abmustern.⁵⁸

3.1.4 Häfen

Shanghai

Durch die coronabedingten Lockdowns wurden die chinesischen Häfen vor große Herausforderungen gestellt. Im Oktober 2022 waren die auf dem Seeweg ein- und ausgeführten Ladungsmengen in Shanghai deutlich rückläufig. Der Rückgang des Seeverkehrsvolumens im Oktober lag zeitweise bei rd. 15%.⁵⁹ Die Stausituation vor dem Hafen von Shanghai entspannte sich bis Anfang November etwas.⁶⁰

Im September 2022 wurde im Hafen von Shanghai ein Leercontainer-Umschlagzentrum in Betrieb genommen. Dieses soll den Transport von Leercontainern in die Region des Jangtse-Deltas und in Häfen entlang des Jangtse-Flusses ermöglichen. Durch diese Maßnahme soll die Kapazität des Hafens von Shanghai gesteigert werden: Der Wasser-zu-Wasser-Umschlag von Containern erreichte zuletzt eine Quote von mehr als 50%.⁶¹

Ningbo-Zhoushan-Hafen

Der Hafen Ningbo-Zhoushan ist von den Lockdowns besonders betroffen: Von Anfang Oktober bis Anfang November 2022 sank das Umschlagsvolumen um 29%.⁶² Für das Gesamtjahr 2022 prognostizierte der Hafen einen Rückgang des Umschlags um 14%.⁶³

3.2 Hongkong

3.2.1 Allgemein

Nach Angaben der Regierung Hongkongs schwächte sich die wirtschaftliche Entwicklung zuletzt ab: Im saisonbereinigten Vergleich wurde im 3. Quartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal ein Rückgang von 2,6% verzeichnet. Die innerwirtschaftliche Lage wird als stabil eingeschätzt, die Regierung betrachtet die finanziellen Entwicklungen als Folge der Zinserhöhung zahlreicher Notenbanken als herausfordernd im Hinblick auf die Konsumbereitschaft der Bevölkerung.⁶⁴ Der IWF geht für die chinesische Sonderverwaltungszone für das Jahr 2022 von einem BIP-Rückgang um 0,8% aus, für 2023 wird wieder ein höheres Wachstum erwartet.⁶⁵

Die Warenexporte verzeichneten im 3. Quartal 2022 einen Rückgang von 15,6% im Vergleich zum Vorjahresquartal. Sowohl die Ausfuhren in die USA als auch in die EU gingen deutlich zurück und auch im Austausch mit den asiatischen Handelspartnern verlangsamte sich die Wachstumsrate.⁶⁶ Für die nahe Zukunft rechnet die Regierung mit Belastungen der Wirtschaft durch äußere Einflüsse: Eine hohe Inflation, zinspolitische Eingriffe der Notenbanken sowie eine angespannte weltpolitische Lage stellen die Sonderverwaltungszone vor große Herausforderungen.⁶⁷

⁵⁸ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

⁵⁹ <https://www.dvz.de/rubriken/region/laender/china/detail/news/die-zusammenarbeit-mit-china-auf-dem-pruefstand-die-zusammenarbeit-mit-china-auf-dem-pruefstand.html>, 02.12.2022.

⁶⁰ <https://www.dvz.de/rubriken/logistik/industrie-und-handelslogistik/detail/news/coronavirus-sorge-um-hafenstadt-guangzhou.html>, 02.12.2022.

⁶¹ <https://www.wallstreet-online.de/nachricht/16249403-xinhua-silk-road-shanghai-international-shipping-center-tritt-phase-umfassenden-entwicklung>, 02.12.2022.

⁶² <https://www.dvz.de/rubriken/region/laender/china/detail/news/die-zusammenarbeit-mit-china-auf-dem-pruefstand-die-zusammenarbeit-mit-china-auf-dem-pruefstand.html>, 02.12.2022.

⁶³ <https://www.seatrade-maritime.com/ports/container-volume-ningbo-zhoushan-port-exceeds-2021-total>, 02.12.2022.

⁶⁴ https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/22q3_pr.pdf, 07.12.2022.

⁶⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

⁶⁶ https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/22q3_pr.pdf, 07.12.2022.

⁶⁷ Ebd., 07.12.2022.

3.2.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich der Genehmigung durch die Behörden möglich.⁶⁸ Informationen zu den Vorschriften, die bei einem Crewwechsel einzuhalten sind, finden sich auf der [Webseite der Regierung](#)⁶⁹ der Sonderverwaltungsregion.

3.2.3 Häfen

Im Hafen von Hongkong wurden von Januar bis Oktober 2022 rd. 13,9 Mio. TEU umgeschlagen. Das entspricht einem Rückgang von 6,0% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁷⁰ Die Stausituation vor dem Hafen entspannte sich bis Anfang November.⁷¹

3.3 Republik Korea/Südkorea

3.3.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Economy and Finance (MOEF) verlangsamte sich das wirtschaftliche Wachstum zuletzt. Die Industrieproduktion ging im September 2022 um 0,6% gegenüber dem Vormonat zurück, was das MOEF vor allem auf die Rückgänge im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes (-1,8% gegenüber dem Vormonat) sowie im Dienstleistungssektor (-0,3% gegenüber dem Vormonat) zurückführt. Beide Sektoren sind von Januar bis September 2022 gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Das MOEF erkennt insgesamt eine Erholung des Konsumklimas, sieht sich jedoch vor außenpolitische Herausforderungen gestellt.⁷²

Das MOEF rechnete im Sommer 2022 für das Jahr 2022 mit einem BIP-Wachstum von 2,6%. Für das Jahr 2023 wird ein Wachstum von 2,5% erwartet.⁷³ Der IWF schätzt die wirtschaftliche Entwicklung für 2022 ähnlich ein, prognostiziert für 2023 aber ein geringeres Wachstum von 2,0%.⁷⁴

3.3.2 Schiffbau

Explizite Einschränkungen des Werftbetriebs in Südkorea wurden seit Erscheinen des 10. Corona-Berichts des Deutschen Maritimen Zentrums in öffentlichen Quellen nicht erwähnt.

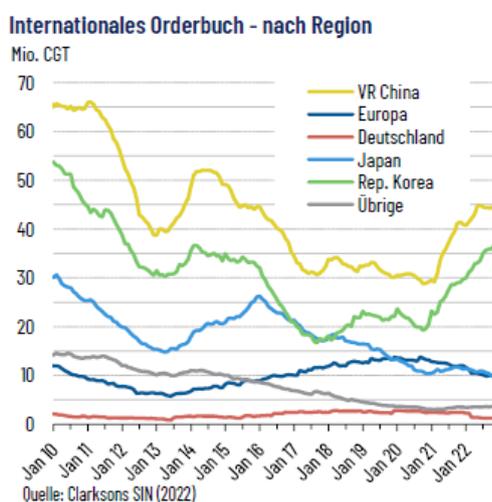


Abbildung 1: Auftragsbestand in den wichtigsten Schiffbau-Regionen in Compensated Gross Tonnage - 2010 bis 2022

Die südkoreanische Werftindustrie war in den ersten sechs Monaten dieses Jahres weltweit führend bei der Annahme von Neubaufträgen. Die chinesischen Konkurrenten hatten unterdessen mit COVID-19-bedingten Beschränkungen zu kämpfen.

Die Position der südkoreanischen Werften könnte sich jedoch zeitnah ändern. Nach Angaben von Clarksons Research hatten die südkoreanischen Werften im Oktober 2022 42% der globalen Aufträge im Auftragsbuch, 53% der Aufträge lagen bei chinesischen Werften (siehe Abb. 1.).

Experten gehen davon aus, dass Südkoreas Schiffbauer mit einem wachsenden Arbeitskräftemangel konfrontiert sein werden, der sich bis Mitte 2023 auf ca. 10.000 Fachkräfte im Schiffbau belaufen könnte. Zur Unterstützung der Branche kündigte die Regierung die Auflage neuer Programme zur Förderung und Subventionierung der Berufsausbildung an. So sollen junge Menschen ermutigt werden,

⁶⁸ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

⁶⁹ <https://www.coronavirus.gov.hk/eng/inbound-travel.html>, 08.12.2022.

⁷⁰ https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf, 02.12.2022.

⁷¹ <https://www.dvz.de/rubriken/logistik/industrie-und-handelslogistik/detail/news/coronavirus-sorge-um-hafenstadt-guangzhou.html>, 02.12.2022.

⁷² <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5450>, 07.12.2022.

⁷³ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5366>, 07.12.2022.

⁷⁴ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

3.4.3 Häfen

Die MPA Singapore veröffentlichte für Oktober 2022 einen Containerumschlag von rd. 3,1 Mio. TEU sowie einen Gesamtgüterumschlag von rd. 46,8 Mio. t. Das entspricht einem Zuwachs von 2,9% bzw. einem Rückgang von 3,9% gegenüber dem Vorjahresmonat.⁸⁴

4. Länderübersicht Europa

4.1 Belgien

Das BIP Belgiens betrug im 3. Quartal 2022 nach vorläufigen Angaben rd. 139,2 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einer Zunahme von 1,5% gegenüber dem 2. Quartal (rd. 137 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 127,6 Mrd. Euro) war ein Zuwachs von knapp 9,1% zu verzeichnen.⁸⁵

Für das Gesamtjahr 2022 erwartet der IWF ein BIP-Wachstum von 2,4%, das sich 2023 jedoch auf 0,4% verringern soll.⁸⁶

4.1.1 Allgemein

4.1.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind in Belgien ohne Einschränkungen möglich.⁸⁷

4.1.3 Häfen

Antwerpen-Brügge

Im Hafen Antwerpen-Brügge belief sich der Gesamtumschlag in den ersten neun Monaten des Jahres 2022 auf rd. 217,4 Mio. t, was einem Anstieg um 0,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag ging mit 110,3 Mio. t bzw. 10,2 Mio. TEU um 8,8% bzw. 5,0% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück.⁸⁸

4.2 Frankreich

4.2.1 Allgemein

Das BIP Frankreichs betrug im 3. Quartal 2022 rd. 662,1 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 1,4% gegenüber dem 2. Quartal (rd. 652,8 Mrd. Euro), im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 635,6 Mrd. Euro) einer Zunahme um 4,2%.⁸⁹

Nach Prognose des IWF wird Frankreichs BIP 2022 um 2,5% wachsen, für 2023 wird ein geringeres Wachstum von 0,7% erwartet.⁹⁰

4.2.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich und ohne Ausnahmen möglich.⁹¹

4.2.3 Häfen

Der zum nationalen Hafenverbund Haropa gehörende Hafen Le Havre bereitet sich auf die Abfertigung von Mega-Carriern von bis zu 24.000 TEU vor. Für die Umsetzung des Vorhabens werden Kosten von rd. 700 Mio. Euro und ein Zeitraum von sechs Jahren veranschlagt. Dabei soll unter anderem die Anzahl der Containerbrücken von derzeit zehn am Bestandsterminal auf 20 verdoppelt werden.⁹²

⁸⁴ <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>, 02.12.2022.

⁸⁵ Eurostat 2022, 07.12.2022.

⁸⁶ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

⁸⁷ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

⁸⁸ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-slight-growth-despite-ongoing-challenges>, 02.12.2022.

⁸⁹ Eurostat 2022, 07.12.2022.

⁹⁰ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

⁹¹ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

⁹² <https://www.thb.info/rubriken/haefen/detail/news/le-havre-macht-sich-fit-fuer-24000-teu-carrier.html>, 02.12.2022.

4.3 Italien

4.3.1 Allgemein

Das BIP Italiens betrug im 3. Quartal 2022 rd. 473,2 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 0,4% gegenüber dem 2. Quartal (rd. 471,4 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 453,1 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 4,5% zu verzeichnen.⁹³

Insgesamt rechnet der IWF für 2022 mit einem BIP-Wachstum von 3,2%, im Jahr 2023 wird ein leichter Rückgang um 0,2% erwartet.⁹⁴

4.3.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel für Besatzungsmitglieder aus Indien, Sri Lanka und Bangladesch sind aufgrund von COVID-19-Eindämmungsmaßnahmen vorübergehend ausgesetzt. Alle anderen Besatzungswechsel sind möglich.⁹⁵

4.4 Niederlande

4.4.1 Allgemein

Das BIP der Niederlande betrug im 3. Quartal 2022 rd. 237,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 2,0% gegenüber dem 2. Quartal (rd. 232,6 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 218,3 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 8,7% zu verzeichnen.⁹⁶

Nach Schätzung des IWF wird das BIP-Wachstum in den Niederlanden 2022 einen Wert von 4,5% erreichen, 2023 wird es voraussichtlich auf 0,8% sinken.⁹⁷

4.4.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.⁹⁸ Weitere Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der niederländischen Regierung zu finden.⁹⁹

4.4.3 Häfen

Rotterdam

Der Hafen Rotterdam meldete für die ersten neun Monate des Jahres 2022 einen Gesamtumschlag von 351 Mio. t. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Vor allem der Umschlag von LNG und Kohle stieg deutlich an. Der Containerverkehr von und nach Russland kam zum Erliegen.^{100, 101}

⁹³ Eurostat 2022, 07.12.2022.

⁹⁴ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

⁹⁵ <https://www.wilhelmsen.com/port-services/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>, 08.12.2022.

⁹⁶ Eurostat 2022, 07.12.2022.

⁹⁷ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

⁹⁸ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

⁹⁹ <https://www.government.nl/documents/regulations/2022/03/28/merchant-shipping-protection-regulation-and-explanatory-notes>, 08.12.2022.

¹⁰⁰ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/umschlag-im-rotterdam-hafen-auf-vorjahresniveau>, 02.12.2022.

¹⁰¹ Es kann davon ausgegangen werden, dass die Aussage auf viele europäische Häfen zutrifft – dies wird jedoch in anderen Quellen nicht explizit erwähnt.

4.5 Polen

4.5.1 Allgemein

Das BIP Polens betrug im 3. Quartal 2022 rd. 161,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Rückgang von 0,3% gegenüber dem 2. Quartal (rd. 161,8 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 143,2 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 12,7% zu verzeichnen.¹⁰²

Für Polen prognostiziert der IWF für das Gesamtjahr 2022 einen BIP-Zuwachs von 3,8%, 2023 werden noch 0,5% erwartet.¹⁰³

4.5.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.¹⁰⁴ Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der polnischen Regierung zu finden.¹⁰⁵

4.5.3 Häfen

Gdańsk (Danzig)

Von Januar bis Juli 2022 verzeichnete der Hafen von Danzig einen Gesamtgüterumschlag von rd. 36,2 Mio. t, was einem Zuwachs von etwa 20% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Nach eigenen Angaben bleibt der Hafen damit auf Platz 2 der umschlagstärksten Seehäfen (nach Gesamtumschlag) an der Ostsee und belegt gemessen am Containerumschlag sogar Platz 1.¹⁰⁶

¹⁰² Eurostat 2022, 07.12.2022.

¹⁰³ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2022/October/English/text.ashx>, 07.12.2022.

¹⁰⁴ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 08.12.2022.

¹⁰⁵ <https://www.gov.pl/web/coronavirus/travel>, 08.12.2022.

¹⁰⁶ <https://www.portgdansk.pl/en/events/port-of-gdansk-ranks-second-in-the-baltic-sea/>, 02.12.2022.