

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

Betrachtung ausgewählter Länder in Asien und Europa

10. Bericht | 26. August 2022

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

Hamburg, 26.08.2022

Autoren:

Claus Brandt

Runa Jörgens

Ralf Plump

Athanasios Tsitaies

Redaktion und Lektorat:

Rita Gwardys

Dr. Regine Klose-Wolf

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 1. EINLEITUNG | 5 |
| 2. ZUSAMMENFASSUNG | 6 |
| 3. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN | 12 |
| 3.1 Volksrepublik China | 12 |
| 3.1.1 Allgemeines..... | 12 |
| 3.1.2 Schiffbau | 12 |
| 3.1.3 Schifffahrt..... | 12 |
| 3.1.4 Häfen | 13 |
| 3.2 Hongkong | 13 |
| 3.2.1 Allgemein..... | 13 |
| 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 | 14 |
| 3.3.3 Schifffahrt..... | 14 |
| 3.4 Singapur | 14 |
| 3.4.1 Allgemeines..... | 14 |
| 3.4.2 Schiffbau | 15 |
| 3.4.3 Schifffahrt | 15 |
| 3.4.4 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 | 16 |
| 4.2.1 Allgemein | 16 |
| 4.2.2 Schiffbau | 16 |
| 4.2.3 Schifffahrt | 16 |
| 4.2.4 Häfen..... | 16 |
| 4.3 Italien | 16 |
| 4.3.1 Allgemein..... | 16 |
| 4.3.2 Schiffbau | 16 |
| 4.3.3 Schifffahrt..... | 16 |
| 4.4 Niederlande | 16 |
| 4.4.1 Allgemein | 16 |
| 4.4.2 Schiffbau | 17 |
| 4.4.3 Schifffahrt | 17 |
| 4.4.4 Häfen..... | 17 |
| 4.5 Polen | 17 |
| 4.5.1 Allgemein..... | 17 |

| | |
|-------------------------|----|
| 4.5.2 Schifffahrt | 17 |
| 4.5.3 Häfen | 17 |

1. Einleitung

Der 10. 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 zweite Bericht seit Beginn des Krieges in der Ukraine. Wir weisen darauf hin, dass sich die Entwicklungen in den jeweiligen Staaten teilweise mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie überlappen und somit nicht immer voneinander zu trennen sind.

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 17. August 2022 in 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 [9. Berichts](#) am 8. April 2022 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 10. 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

Die Null-Covid-Politik der Volksrepublik China und der Krieg in der Ukraine haben zu einem verlangsamten Wachstum der Weltwirtschaft und zu steigender Inflation geführt. Eine Situation, die es seit den 1970er Jahren nicht mehr gegeben hat. Die Inflation, die vornehmlich auf den hohen Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise zurückzuführen ist, bringt Menschen mit niedrigem Einkommen in Not und birgt ernste Risiken für die Ernährungssicherheit in den schwächsten Volkswirtschaften der Welt.¹

Nach den Projektionen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) wird sich die Weltwirtschaft stark abschwächen. Die OECD geht davon aus, dass das weltweite Wachstum 2022 bei 3% liegen wird – und damit 1,5% niedriger als die von der Organisation im Dezember 2021 prognostizierten 4,5% – und im Jahr 2023 bei 2,75%.²

Weiter geht die OECD geht davon aus, dass die Inflationsrate in den OECD-Ländern 2022 bei fast 9% liegen wird. Sie würde damit doppelt so hoch sein, wie noch zu Beginn des Jahres geschätzt wurde. Die weltweit hohe Inflation schmälert das real verfügbare Einkommen und den Lebensstandard der Haushalte, was wiederum zu einem Rückgang des Verbrauchs führt.³

Unternehmen halten sich aufgrund der Kriegsgeschehnisse und den damit verbundenen Unsicherheiten mit Investitionen zurück. Reduzierungen des Warenangebotes über mehrere Jahre sind nicht auszuschließen.

Zugleich führt die chinesische Null-Covid-Politik zu einer Unterbrechung der globalen Lieferketten und einer Schwächung des Binnenwachstums Chinas, was sich wiederum auf die Weltwirtschaft und die globalen Warenströme auswirkt.⁴

Europa

Nach Aussage der EU-Kommission treffen die gravierenden Auswirkungen des Ukrainekriegs die EU-Wirtschaft sowohl direkt als auch indirekt: Sie führen zu niedrigerem wirtschaftlichem Wachstum und einer höheren Inflation. Der Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise erhöht den Inflationsdruck, der die Kaufkraft der Haushalte schwächt. Dies wird eine schnellere geldpolitische Reaktion erfordern als bisher angenommen. Darüber hinaus verstärkt die Verlangsamung des Wachstums in den USA die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der chinesischen Null-Covid-Politik.⁵

Die Preise für einige Rohstoffe (u.a. Kupfer, Palmöl, Holz, Stahl und Eisen) gehen gegenüber den Höchstständen zu Beginn der 2020er Jahre zurück.⁶ Der Druck auf die EU-Wirtschaft nimmt dennoch zu. Das liegt in der hohen Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen aus Russland begründet. Mit Erdgaspreisen, die sich einem Allzeithoch nähern, nimmt die Inflation zu, da die höheren Energiekosten auf Dienstleistungen und andere Waren umgelegt werden. Auch die Preise für Lebensmittel steigen an.

Insgesamt wird für die EU ein reales Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,7% im Jahr 2022 und 1,5% im Jahr 2023 erwartet, in der Eurozone von 2,6% im Jahr 2022 und 1,4% im Jahr 2023. Die projizierte Jahreswachstumsrate für 2022 wird durch die Dynamik der Erholung des letzten Jahres und ein stärkeres 1. Quartal 2022 (als zuvor angenommen) gestützt. Beides führt zu einem Wachstum von 2,7% für die EU und 2,4% für den Euroraum im 1. Quartal 2022. Im Jahr 2023 wird das Wirtschaftswachstum aufgrund eines robusten Arbeitsmarktes, einer moderateren Inflation, der Unterstützung durch die Aufbau- und Resilienz-Fazilität (AFR)⁷ und eines nach wie vor großen Ersparnisüberschusses zunehmen. Auf das Gesamtjahr bezogen hat die EU-Kommission ihre Einschätzung gegenüber der Prognose im Frühjahr 2022 um fast einen Prozentpunkt nach unten korrigiert.⁸

¹ <https://www.oecd.org/economic-outlook/>, 15.08.2022.

² <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/62d0ca31-en/index.html?itemId=/content/publication/62d0ca31-en>, 15.08.2022.

³ Ebd.

⁴ Ebd.

⁵ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/summer-2022-economic-forecast-russias-war-worsens-outlook_en, 15.08.2022.

⁶ <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/rohstoffpreise--fuer-viele-rohstoffe-fallen-die-preise-32605456.html>, 15.08.2022.

⁷ EU-Programm zur Überwindung der Corona-Krise mit einem Volumen von 672,5 Mrd. Euro.

⁸ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/summer-2022-economic-forecast-russias-war-worsens-outlook_en, 15.08.2022.

Den Projektionen zufolge wird die Inflation im Euroraum im 3. Quartal 2022 einen Wert von 8,4% erreichen. Es wird vermutet, dass der Druck durch Energiepreise und Versorgungsengpässe nachlassen wird und in der Folge die Inflation stetig zurückgehen und bis Ende 2023 unter 3% sinken wird.⁹

Die Risiken für die Konjunktur - und die Inflationsprognose hängen stark von der Entwicklung des Krieges in der Ukraine und des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie ab.¹⁰

Vereinigte Staaten von Amerika

Nach einer Vorab-Schätzung des Bureau of Economic Analysis sank das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Vereinigten Staaten von Amerika im 2. Quartal 2022 mit einer Jahresrate von 0,9%. Im 1. Quartal war das reale BIP um 1,6% zurückgegangen.^{11,12}

Der Rückgang des realen BIP spiegelt eine Abnahme der privaten Investitionen, der Anlageinvestitionen in Wohngebäude, der Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden sowie der Anlageinvestitionen außerhalb von Wohngebäuden wider, der teilweise durch einen Anstieg der Exporte und der persönlichen Konsumausgaben (PCE) ausgeglichen wurde. Die Einfuhren, die bei der Berechnung des BIP abgezogen werden, nahmen zu.¹³

Auch für die US-Wirtschaft gilt, dass die Wirtschaftsaussichten durch den anhaltenden Ukrainekrieg bedingt sind. Die zunehmenden Spannungen in Ostasien und die Unterbrechungen von Lieferketten sind ein ebenfalls zu berücksichtigender Faktor.

Darüber hinaus ist COVID-19 in einigen Teilen der Welt nach wie vor ein Einflussfaktor, der sich auf die Wachstumsaussichten auswirkt.¹⁴

Asien-Pazifik

Laut „[Global Economy Prospects](#)“-Report der Weltbank vom Juni 2022 wird sich das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum voraussichtlich auf 4,4% im Jahr 2022 verlangsamen. Dies sei auf die wirtschaftlichen Entwicklungen in der Volksrepublik China zurückzuführen. Das Wachstum in China wird voraussichtlich auf 4,3% im Jahr 2022 zurückgehen und damit unter den Schätzungen für das Potenzialwachstum¹⁵ liegen, was auf die anhaltenden Auswirkungen der Pandemie und die schwächere globale Nachfrage zurückzuführen ist.

Die Weltbank nimmt an, dass das Wachstum in der Region Asien-Pazifik (ohne China) bei 4,8% liegen wird. Dies sei in der gestiegenen Inlandsnachfrage begründet, die die schwächeren Exporte ausgleicht. In der Prognose wird vorausgesetzt, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges in der Ukraine abnehmen werden. Es wird erwartet, dass rohstoffexportierende Volkswirtschaften aufgrund der aktuellen Preisentwicklung ein höheres Wachstum erzielen werden als rohstoffimportierende Länder. Die jährliche Gesamtinflation in der Region wird für 2022 mit voraussichtlich über 3% prognostiziert und übersteigt damit frühere Erwartungen. In einigen Ländern (Mongolei, Philippinen, Thailand) wird die obere Grenze der Inflationsziele überschritten werden.¹⁶

Das Wachstum in Indonesien wird 2022 aufgrund einer stärkeren Inlandsnachfrage und höherer Einnahmen aufgrund gesteigener Erträge aus Rohstoffverkäufen bei 5,1% und 2023 voraussichtlich bei 5,3% liegen. Es wird erwartet, dass sich die thailändische Wirtschaft in den nächsten zwei Jahren allmählich erholen wird, das Wachstum sich 2022 belebt und 2023 auf 4,3% ansteigen wird. Für die Philippinen wird für 2022 ein Wachstum von 5,7% prognostiziert, das auf anhaltende öffentliche Investitionen und einen sich erholenden privaten Verbrauch zurückzuführen ist. Das Wachstum wird sich auf 5,6% im Jahr 2023 abschwächen. In Malaysia zeichnet sich 2022 eine Wachstumserholung von 5,5% ab, da sich die Inlandsnachfrage aufgrund hoher Impfraten gegen COVID-19 verbessert hat, 2023 wird das Wachstum voraussichtlich auf 4,5% zurückgehen, da die Exporte abnehmen werden und die nationale Finanz- und Geldpolitik

⁹ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/summer-2022-economic-forecast-russias-war-worsens-outlook_en, 15.08.2022

¹⁰ Ebd.

¹¹ <https://www.bea.gov/news/2022/gross-domestic-product-second-quarter-2022-advance-estimate>, 15.08.2022

¹² Die am 28.07.2022 veröffentlichte BIP-Schätzung basiert auf Quelldaten, die unvollständig sind oder noch von dem/r Herausgeber*in überarbeitet werden können. Die revidierte Schätzung für das 2. Quartal 2022, die auf vollständigeren Daten beruht, wird am 25.08.2022 erscheinen.

¹³ <https://apps.bea.gov/scb/2022/04-april/pdf/0422-international-annual-revision-preview.pdf>, 15.08.2022.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Als Potenzialwachstum versteht man in der Volkswirtschaftslehre die langfristige Veränderung des Bruttoinlandsprodukts bei einem normalen Auslastungsgrad der Produktionskapazitäten. Somit stellt das Potenzialwachstum die Veränderung des Produktionspotenzials dar.

¹⁶ <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37224/9781464818431.pdf>, S. 93ff., 15.08.2022.

gestraft werden wird. Eine Belebung der Wirtschaftstätigkeit, die sich aus der Aufhebung der COVID-19-bedingten Beschränkungen ergibt, wird in Vietnam zu einem Wachstum von 5,8% im Jahr 2022 führen, das sich bis 2023 voraussichtlich weiter auf 6,5% erhöhen wird.¹⁷

Auch wenn sich die Wirtschaft im Raum Asien-Pazifik noch nicht vollständig erholt hat, wird erwartet, dass die Finanzpolitik in weiten Teilen der Region, mit Ausnahme Chinas, gestraft werden wird. Dies wird dazu beitragen, die Staatsverschuldung, die seit 2019 im Durchschnitt um mehr als 10 Prozentpunkte des BIP gestiegen ist, zu stoppen und auf hohem Niveau zu stabilisieren. Trotz des zunehmenden Wachstums wird die Produktion in allen Ländern der Region voraussichtlich bis mindestens 2023 unter dem vor der Pandemie prognostizierten Wachstum bleiben. Das Defizit wird in etwa der Hälfte der Volkswirtschaften im nächsten Jahr bei voraussichtlich über 10% liegen.

Es wird erwartet, dass das potenzielle Wachstum in den Asien-Pazifik-Staaten im Zeitraum 2022-2030 durchschnittlich 4,6% pro Jahr betragen wird - gegenüber 6,5% im Jahrzehnt vor der Pandemie. Die stärksten und langanhaltendsten Auswirkungen der Pandemie auf das Wirtschaftswachstum sind in den Ländern zu verzeichnen, die am meisten unter den COVID-19-Ausbrüchen und dem Zusammenbruch des globalen Tourismus und Handels, unter den Störungen durch Naturkatastrophen, innenpolitische Unsicherheit und den Einbruch resultierend aus der Differenz zwischen Export- und Importgutpreisniveau gelitten haben.¹⁸

Seeverkehr generell

Im Chartermarkt für Containerschiffe ist ein Abwärtstrend bei den Charter- und Frachtraten zu beobachten.¹⁹ So beendete der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex die 32. Kalenderwoche 2022 mit 3.123 Punkten und lag damit 1,9% niedriger als in der Vorwoche.²⁰ Der allgemeine Rückgang der Charraten erfolgt sehr langsam. Für die meisten Schiffe wird das zuletzt erreichte Kursniveau gehalten. Dies gilt allerdings nur für Charterverträge mit kurzer Laufzeit.²¹ Die geringe Zahl verfügbarer Schiffe verzögert im Augenblick einen schnelleren Rückgang der Raten.

Anders sieht es beim kurzfristigen Einsatz von Spotfracht im transpazifischen Fahrtgebiet aus. Hier sinken die Charraten deutlich. Dies geschieht parallel zu den Frachtraten, die zuletzt erheblich gefallen sind. Die Abschlüsse für die 12-Monats-Charter von Schiffen ab 2.500 TEU gehen stärker zurück als Abschlüsse für 24 Monate.²²

Für den Massengutmarkt wird erwartet, dass die Frachtraten in den kommenden Jahren bei begrenztem Angebot und stabilem Wachstum im Handel unverändert bleiben.²³

Die Frachtraten-Prognosemodelle von IHS Markit sagen voraus, dass der Baltic Dry Index (BDI) zu Beginn des 3. Quartals 2022 im Vergleich zum 2. Quartal steigen wird. Es wird erwartet, dass die allgemeine Nachfrage aus Europa vor dem russischen Kohleimportstopp (August 2022) und der saisonalen Erholung der Verschiffungen sowie der anhaltenden Höhe der Rohstoffpreise wieder zunehmen wird. Der BDI wird in der 2. Jahreshälfte 2022 voraussichtlich um 20-30% fallen und damit voraussichtlich auf durchschnittlich 2.500 bis 3.000 Punkte zurückgehen.²⁴

Es ist davon auszugehen, dass sich Faktoren wie der Ukrainekrieg, die Null-Covid-Politik in der Volksrepublik China und der ab dem 21. August 2022 im britischen Hafen Felixstowe angekündigte Streik negativ auf die Lieferketten auswirken werden.

Asien/Pazifik nach Europa

Die Linienreedere melden eine schwächere Auslastung für das 3. Quartal 2022. Die Kapazitäten werden für die ersten beiden Oktoberwochen stark reduziert. Es wird erwartet, dass die Raten im Oktober 2022 insgesamt sinken werden.²⁵

Die Überlastung der Häfen in Europa stellt nach wie vor ein großes Problem dar, das zu Verzögerungen im Fahrplan führt. Linienreedere und Allianzen haben weitere Leerfahrten angekündigt. Die Lage beim Equipment bleibt angespannt, insbesondere bei 40 Fuß-High-Cube-Containern (40'HC).²⁶

¹⁷ <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37224/9781464818431.pdf>, S.93 15.08.2022.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ https://cdn.ihsmarket.com/www/pdf/0622/English_Shipping-market-outlook---Container-vs-Dry-bulk-Q2-2022.pdf, 17.08.2022.

²⁰ <https://www.vhbs.de/index.php?id=79>, 17.08.2022.

²¹ https://cdn.ihsmarket.com/www/pdf/0622/English_Shipping-market-outlook---Container-vs-Dry-bulk-Q2-2022.pdf, 17.08.2022.

²² Ebd.

²³ Ebd.

²⁴ <https://ihsmarket.com/Info/0622/shippingmarketoutlook2022.html>, 17.08.2022.

²⁵ <https://www.qw-world.com/newsletter/2019/east-asia/seafright-market-update-q3/>, 17.08.2022.

²⁶ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 17.08.2022.

Asien/Pazifik nach Nordamerika

Die Linienreederei haben für die ersten beiden Oktoberwochen 2022 Leerfahrten angekündigt. Es wird erwartet, dass die Raten aufgrund der geringeren Nachfrage während der Goldenen Woche in China (1. Oktober – 7. Oktober 2022) sinken werden.²⁷

In Shanghai kehrt nach dem Lockdown allmählich wieder Normalität ein, die Produktion in den Fabriken nimmt zu, das Frachtvolumen steigt seit Juli 2022 stetig an. Die International Longshore and Warehouse Union (ILWU) und die Pacific Maritime Association (PMA) haben erklärt, dass keine der beiden Parteien einen Streik oder eine Aussperrung plane. Es werde an der US-Westküste zu keinen Störungen im Hafenaufbau kommen.²⁸

Asien/Pazifik nach Südamerika

In den ersten beiden Oktoberwochen 2022 werden voraussichtlich die Frachtkapazitäten reduziert. Die Auslastung bleibt moderat bis stark. Die Raten sollen in der ersten Oktoberwoche leicht sinken, für die folgenden Wochen wird wieder ein allmählicher Anstieg erwartet.²⁹

Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Nordafrika

Die Gesamtmarktnachfrage nimmt nach dem Ende der Lockdowns in China zu. Es wird erwartet, dass der Markt im 3. Quartal weiter volatil bleibt.³⁰ Zudem wird aufgrund der Goldenen Woche in China und mehrerer Leerfahrten (laufende Scrubber-Upgrades) für Mitte/Ende November 2022 (Kalenderwoche 47/48) mit Kapazitätsproblemen in diesem Fahrtgebiet gerechnet.³¹

Europa nach Nordamerika

Die Raten bleiben stabil, aber auf einem hohen Niveau. Die steigenden Kraftstoffpreise führen in der Folge zu einem Anstieg der Bunkerbestände. Die Ausrüstungssituation bleibt in ganz Europa angespannt.³²

Verkehre in die USA: Die Tarifverhandlungen an der US-Westküste zwischen der ILWU und der PMA sind noch nicht abgeschlossen. Keine der Parteien bereitet nach eigenen Aussagen einen Streik oder eine Aussperrung vor. Die Parteien sind gewillt, eine Einigung zu erzielen.³³

Verkehre nach Kanada: Es ist weiterhin eine hohe Nachfrage bei allen Diensten nach Kanada zu beobachten. Die Abwicklung in den Häfen an der Ostküste läuft reibungslos, jedoch hat sich die Verweildauer der Ladung auf der Schiene in Montreal (ca. 8 Tage), Halifax (ca. 7,5 Tage) und Saint John (ca. 5 Tage) aufgrund von Staus und Verzögerungen im Schienennetz erhöht.³⁴

Vancouver ist nach wie vor stark überlastet, es wird erwartet, dass sich die Situation mit dem Eintreffen der Fracht, die sich noch in den chinesischen Häfen oder auf dem Weg aus den chinesischen Häfen in ihre Destinationen befindet, weiter verschlechtern wird.³⁵

Europa nach Asien/Pazifik

Verkehre nach Asien: Die Platzsituation ist nach wie vor entspannt, es gibt keine größeren Probleme mit der Kapazität. Bei den Frachtraten ist eine Reduzierung insbesondere in Asien zu beobachten. Der Bunker Adjustment Faktor für das 3. Quartal 2022 ist im Vergleich zum 2. Quartal um ca. 25-30% gestiegen.

Verkehre nach Australien und Neuseeland: Die Überlastungssituation hat sich etwas gebessert, die Verspätungen nehmen im Vergleich zu den Vormonaten ab. Die Direktverbindung zwischen Australien und Neuseeland ist nach wie vor gut ausgelastet. Die Lage in Neuseeland hat sich leicht zum Positiven verändert. Die Frachtraten sind immer noch auf hohem Niveau.³⁶

²⁷ <https://www.gw-world.com/newsletter/2019/east-asia/seafright-market-update-q3/>, 17.08.2022.

²⁸ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 17.08.2022.

²⁹ <https://www.gw-world.com/newsletter/2019/east-asia/seafright-market-update-q3/>, 17.08.2022.

³⁰ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 17.08.2022.

³¹ <https://www.gw-world.com/newsletter/2019/east-asia/seafright-market-update-q3/>, 17.08.2022.

³² <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 17.08.2022

³³ Ebd.

³⁴ Ebd.

³⁵ Ebd.

³⁶ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 17.08.2022.

Seeleute generell

Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat sich im Special Tripartite Committee (bestehend aus Reedern, Regierungen und Transportarbeitergewerkschaften) auf neue Maßnahmen zur Stärkung des Seearbeitsübereinkommens (kurz: Maritime Labour Convention/MLC) geeinigt, die auf den Erfahrungen mit der COVID-19-Pandemie basieren.

Die Delegierten einigten sich auf die Umsetzung von Änderungen, die unter anderem folgende Punkte betreffen:

- Verbesserung der rechtlichen Ansprüche von Seeleuten, damit sie Zugang zu medizinischer Versorgung an Land erhalten,
- Stärkung der Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen für persönliche Schutzausrüstung an Bord von Schiffen, um die Seeleute vor Unfällen zu schützen; und
- weitere Erleichterung der Kommunikation von Seeleuten mit ihren Angehörigen an Land.

Die beschlossenen Ergänzungen der MLC durch das ILO-Komitee sind die umfangreichsten seit dem Inkrafttreten des Seeleute-Übereinkommens im Jahr 2013.

Durch ein besonderes Beschlussverfahren der MLC ist sichergestellt, dass die Änderungen innerhalb von zwei Jahren in jeweiliges nationales Recht umgesetzt werden müssen.³⁷

Die ILO hat den Text der [beschlossenen Änderungen](#) auf ihrer Webseite in englischer Sprache veröffentlicht.

Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den asiatischen Ländern ist je nach Handelspartner unterschiedlich ausgeprägt.

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

| Ein-/ Ausladeregion | 2022 | 2022 | 2021 | Veränderung gegenüber | | Januar bis Mai | | | |
|------------------------|---------|-------|-------|--------------------------|---------------------|----------------|--------|---------------------------------------|-------|
| | Mai | Apr. | Mai | Vormonat | Vorjahres- monat | 2022 | 2021 | Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum | |
| | 1.000 t | | | % | | 1.000 t | | % | |
| Asien gesamt | 4.268 | 4.155 | 3.940 | 2,7 | 8,3 | 20.726 | 20.433 | 293 | 1,4 |
| darunter: | | | | | | | | | |
| VR China | 1.877 | 1.804 | 1.741 | 4,0 | 7,8 | 9.265 | 8.908 | 357 | 4,0 |
| Singapur | 474 | 523 | 346 | -9,3 | 36,9 | 2.130 | 1.789 | 340 | 19,0 |
| Indien | 249 | 242 | 234 | 2,7 | 6,5 | 1.207 | 1.101 | 106 | 9,7 |
| Südkorea | 196 | 158 | 176 | -24,4 | 11,3 | 854 | 1.153 | -299 | -25,9 |

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500221054.pdf;jsessionid=13A715E9F241629181E1ACD53210A9E5.live711?__blob=publicationFile, 16.08.2022.

³⁷ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_836883.pdf, 17.08.2022.

Häfen Europa – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den europäischen Ländern ist im Vergleich zum Vorjahr teils deutlich zurückgegangen.

Tabelle 2: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel Europas

| Ein-/Ausladeregion | 2022 | 2022 | 2021 | Veränderung gegenüber | | Januar bis Mai | | | |
|----------------------|---------|--------|--------|-----------------------|----------------|----------------|--------|------------------------------------|-------|
| | Mai | Apr. | Mai | Vormonat | Vorjahresmonat | 2022 | 2021 | Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum | |
| | 1.000 t | | | % | | 1.000 t | | % | |
| Europa | 13.497 | 12.825 | 13.287 | 5,2 | 1,6 | 66.390 | 67.067 | -677 | -1,0 |
| EU | 8.259 | 8.108 | 8.107 | 1,9 | 1,9 | 40.867 | 41.164 | -297 | -0,7 |
| darunter: | | | | | | | | | |
| Schweden | 2.247 | 1.969 | 2.256 | 14,1 | -0,4 | 10.472 | 11.335 | -863 | -7,6 |
| Finnland | 1.303 | 1.102 | 1.390 | 18,3 | -6,2 | 5.972 | 6.702 | -730 | -10,9 |
| Dänemark | 1.275 | 1.264 | 979 | 0,9 | 30,3 | 5.963 | 5.001 | 962 | 19,2 |
| Niederlande | 707 | 943 | 833 | -25,0 | -15,1 | 4.356 | 3.850 | 506 | 13,1 |
| Belgien | 648 | 580 | 447 | 11,8 | 44,9 | 2.809 | 3.025 | -216 | -7,1 |
| Polen | 539 | 555 | 492 | -3,0 | 9,6 | 2.622 | 2.379 | 243 | 10,2 |
| Lettland | 404 | 407 | 273 | -0,9 | 47,7 | 1.879 | 1.319 | 560 | 42,5 |
| Litauen | 289 | 358 | 385 | -19,2 | -24,8 | 1.729 | 2.138 | -409 | -19,1 |
| Spanien | 211 | 288 | 324 | -26,7 | -34,9 | 1.415 | 1.923 | -509 | -26,4 |
| Estland | 180 | 124 | 137 | 44,8 | 31,3 | 758 | 746 | 12 | 1,6 |
| Frankreich | 167 | 205 | 228 | -18,8 | -27,0 | 1.141 | 1.056 | 85 | 8,0 |
| Griechenland | 142 | 86 | 153 | 64,7 | -7,5 | 577 | 557 | 20 | 3,5 |
| Portugal | 91 | 117 | 110 | -22,9 | -17,7 | 555 | 438 | 118 | 26,9 |
| Italien | 43 | 57 | 55 | -23,7 | -21,8 | 389 | 365 | 25 | 6,8 |
| Irland | 13 | 49 | 34 | -74,3 | -63,1 | 194 | 254 | -59 | -23,4 |
| Übrige europ. Länder | 5.238 | 4.717 | 5.179 | 11,0 | 1,1 | 25.523 | 25.903 | -380 | -1,5 |

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500221054.pdf;jsessionid=13A715E9F241629181E1ACD53210A9E5.live?__blob=publicationFile, 16.08.2022.

3. Länderübersicht Asien

3.1 Volksrepublik China

3.1.1 Allgemeines

Nach offiziellen Angaben des chinesischen Statistikamts vom 15. August 2022 wuchs die Gesamtwertschöpfung der Industrieunternehmen im Juli 2022 um 3,8% gegenüber dem Vorjahresmonat, sie ging jedoch gegenüber Juni 2022 um 0,1% zurück. Der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren im Juli 2022 belief sich auf 3.804,6 Mrd. Renminbi, was einem Zuwachs von 2,3% gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 682,7 Mrd. Renminbi auf.³⁸

In den ersten sieben Monaten des Jahres 2022 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr von Waren auf 23.604,1 Mrd. Renminbi, was einem Anstieg von 10,4% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht.³⁹

3.1.2 Schiffbau

Seit dem Erscheinen des [9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums war, laut öffentlichen Quellen, die chinesische Schiffbauwirtschaft erneut von einer COVID-19-Infektionswelle zu Beginn des 2. Quartals dieses Jahres betroffen. Sie führte zu einem Rückgang der bisherigen Gesamtproduktion im Schiffbau im Jahr 2022 um 9% zum Vergleichszeitraum des Vorjahres. Der Auftragseingang für zu exportierende Neubau-Tonnage ging in den ersten vier Monaten im Vergleich zum Rekordjahr 2021 um 45% zurück.^{40,41} Die Werften berichten, dass sie daran arbeiten, schnell wieder ihre volle Produktionskapazität zu erreichen, nachdem sie sowohl im April als auch im Mai 2022 die meiste Zeit geschlossen waren. Nach Angaben der China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI) sind die Werften zum jetzigen Zeitpunkt wieder auf vollem Produktionsniveau. Die Auftragsbücher sind weiterhin gut gefüllt, Ende April 2022 lag der Auftragsbestand bei 102,47 Mio. dwt und damit um mehr als 20% höher als 2021.

Bedingt durch die strikte Null-Covid-Politik der Volksrepublik führen oft schon kleine Herde neuer COVID-19-Infektionen zu drastischen Lockdowns, die nicht nur den Schiffbau, sondern die produzierende Wirtschaft insgesamt hart treffen.⁴² Anfang August 2022 hat auf der zur China State Shipbuilding Gruppe (CSSC) gehörenden Werft Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding mit dem Brennstart der ersten Stahlteile der Bau eines zweiten Kreuzfahrtschiffes auf dieser Werft begonnen.⁴³ Das erste seit letztem Jahr im Bau befindliche Kreuzfahrtschiff ist zu ca. 60% fertiggestellt und soll in der 2. Jahreshälfte 2023 ausgeliefert werden. Auftraggeber beider Schiffe ist die CSSC Carnival Cruise Shipping - ein Gemeinschaftsunternehmen der chinesischen CSSC und Carnival Cruises, dem weltgrößten Kreuzfahrtunternehmen. Der Bauvertrag beinhaltet eine Option für vier weitere Schiffe. Chinesische Quellen berichten im Zusammenhang mit diesem Auftrag davon, dass der chinesische Schiffbau mit diesem Auftrag zeige, alle Kerntechnologien zum Entwurf und Bau dieser Schiffstypen vorzuhalten.⁴⁴

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.⁴⁵

³⁸ http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202208/t20220815_1887339.html, 15.08.2022.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ <https://maritime-executive.com/article/chinese-shipbuilding-sees-slowing-of-orders-and-coivid-impact-in-2022>, 16.08.2022.

⁴¹ <https://www.hellenicshippingnews.com/chinese-shipbuilders-see-slowing-of-orders-amidst-covid-19-impact/>, 16.08.2022.

⁴² <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-tianjin-halts-some-businesses-in-fresh-covid-curbs/>, 16.08.2022.

⁴³ <https://www.ship-technology.com/news/construction-china-second-cruise-ship/>, 16.08.2022.

⁴⁴ <https://www.globaltimes.cn/page/202208/1272471.shtml>, 17.08.2022.

⁴⁵ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

3.1.4 Häfen

Shanghai

Nach einem zweimonatigen Lockdown im April und Mai 2022 normalisiert sich die Situation im Hafen von Shanghai wieder. Die Anzahl der Hafenanläufe von Containerschiffen war im Mai 2022 zwischenzeitlich um 15% gegenüber dem Vorjahresmonat zurückgegangen.⁴⁶ Bereits Ende Mai wurden wieder rd. 95% des normalen Umschlagsniveaus erreicht.⁴⁷ Für Juli 2022 meldet die Shanghai International Port Group einen Rekordumschlag von 4,3 Mio. TEU im Containersegment.⁴⁸

Ningbo-Zhoushan-Hafen

Auch der Ningbo-Zhoushan-Hafen meldete zuletzt ein starkes Wachstum. Der Containerumschlag betrug im Juli 2022 rd. 3,87 Mio. TEU, was einem Zuwachs von 23,6% gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht.⁴⁹

3.2 Hongkong

3.2.1 Allgemein

Nach Angaben der Regierung Hongkongs verbesserte sich die Wirtschaftslage insgesamt, wenn auch in einem schwächeren Ausmaß als zuvor erwartet. Dies wird auf die insgesamt rückläufige globale Nachfrage sowie auf die anhaltenden, grenzüberschreitenden Transportstörungen zurückgeführt. Im saisonbereinigten Vergleich verzeichnete das BIP im 2. Quartal 2022 einen Anstieg von 1,0% gegenüber dem Vorjahresquartal.⁵⁰

Die Warenexporte verzeichneten im 2. Quartal 2022 einen Rückgang um 8,6% im Vergleich zum Vorjahresquartal. Die Ausfuhren in die USA und in die EU verzeichneten ein moderates, nicht näher benanntes Wachstum.⁵¹

Für das verbleibende Jahr 2022 rechnet die Regierung mit einer starken Belastung der Exportleistung aufgrund des sich deutlich verschlechternden wirtschaftlichen Umfelds. Darüber hinaus erwartet sie eine Abschwächung der globalen Wachstumsdynamik.⁵²

3.2.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich der Genehmigung durch die Behörden möglich.⁵³ Informationen zu den Vorschriften, die bei einem Crewwechsel einzuhalten sind, finden sich auf der [Webseite der Regierung](#)⁵⁴ der Sonderverwaltungsregion.

3.2.3 Häfen

Im Hafen von Hongkong wurden von Januar bis Mai des Jahres 2022 rd. 5,5 Mio. TEU umgeschlagen. Das entspricht einem Rückgang von 8,3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁵⁵

3.3 Republik Korea/Südkorea

3.3.1 Allgemeines

Das Ministry of Economics and Finance (MOEF) rechnet für das Jahr 2022 mit einem BIP-Wachstum von 2,6%, nachdem es zuvor von einem Wachstum des BIP in Höhe von 3,2% ausgegangen war. Für 2023 wird ein Wachstum von 2,5% erwartet. Vor dem Hintergrund der sich zunehmend verschlechternden Lage im Inland hat die Regierung Leitlinien für eine Neuausrichtung ihrer Wirtschaftspolitik vorgestellt. Diese sehen unter anderem vor, die Wirtschaft zu stärken sowie verschiedene Bereiche (öffentlicher Dienst, Arbeitsmarkt, Bildung, Finanzmärkte) zu reformieren.⁵⁶

⁴⁶ <https://maritime-executive.com/article/shanghai-s-port-is-nearing-normal-operations-after-two-month-lockdown>, 16.08.2022.

⁴⁷ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-exporte-importe-103.html>, 16.08.2022.

⁴⁸ <https://maritime-executive.com/article/shanghai-handles-a-record-4-3-million-teu-in-july>, 16.08.2022.

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ <https://www.info.gov.hk/gia/general/202208/12/P2022081200479.htm>, 15.08.2022.

⁵¹ Ebd.

⁵² Ebd.

⁵³ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁵⁴ <https://www.coronavirus.gov.hk/eng/inbound-travel.html>, 17.08.2022.

⁵⁵ https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf, 17.08.2022.

⁵⁶ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5366>, 15.08.2022.

3.3.2 Schiffbau

Explizite Einschränkungen des Werftbetriebs in Südkorea wurden seit Erscheinen [des 9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums in öffentlichen Quellen nicht erwähnt. Es sei darauf verwiesen, dass die offizielle Zahl der Neuansteckungen mit der Omikron-Subvariante des Coronavirus im Lande seit Mitte August 2022 auf ein Vier-Monats-Hoch gestiegen ist.⁵⁷

Die südkoreanische Werftindustrie leidet zurzeit unter ihrem eigenen Erfolg bei der [Akquisition](#) von Neubaufträgen. Durch den aktuell sprunghaften Anstieg der Aufträge für hochpreisige LNG-Tanker haben die drei größten Schiffbauunternehmen des Landes – Korea Shipbuilding & Offshore Engineering Co. (KSOE), Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME) und Samsung Heavy Industries Co. – schon knapp 90% ihrer jährlichen Auftragsziele erreicht.⁵⁸ Die neu angenommenen Aufträge liegen im Preisniveau deutlich über denen des vergangenen Jahres und sind somit profitabler. Südkorea steht mit seiner Schiffbauindustrie wieder knapp vor der VR China bezogen auf Neubautonnage und Auftragswert. Den Werften fehlen jedoch die Arbeitskräfte, um das Neubauvolumen abzuwickeln.⁵⁹ Nach Angaben der Korea Offshore & Shipbuilding Association (KOSHIPA) liegt die Zahl der Beschäftigten in der koreanischen Schiffbauindustrie derzeit unter 100.000 – weniger als die Hälfte der über 200.000 Arbeitnehmende des Beschäftigungs-Höhepunkts 2014. Bedingt u.a. durch die hohe Inflation fordern die Arbeitnehmende der Werften wie auch die Subunternehmer, die für die Werften eine wichtige Rolle spielen, deutliche Lohnerhöhungen. Ende Juli 2022 endete bei DSME ein Streik der Subunternehmer. Die Streikenden hatten zu Beginn eine 30%ige Erhöhung der Gehälter gefordert, die Einigung lag schließlich bei 15%. Bedingt durch den Streik kündigte die Werft Verzögerungen von zwei bis fünf Wochen bei acht Projekten an.^{60,61}

Um den Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu kompensieren, verhandeln der koreanische Schiffbauverband und die Regierung mit dem thailändischen Arbeitsministerium, um die Einwanderungsquote aus Thailand nach Südkorea deutlich zu erhöhen und bisherige bürokratische Hürden zu abzubauen.^{62,63}

3.3.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich einer behördlichen Genehmigung möglich.⁶⁴ Informationen zu den Bedingungen, unter denen Crewwechsel durchgeführt werden können, sind auf der [Webseite](#) des südkoreanischen Justizministeriums zu finden.⁶⁵

3.4 Singapur

3.4.1 Allgemeines

Das Ministry of Trade and Industry (MTI) hat die BIP-Wachstumsprognose für das Jahr 2022 von ursprünglich 3,0-5,0% auf 3,0-4,0% gesenkt.⁶⁶

Im 2. Quartal 2022 wuchs die Wirtschaft Singapurs um 4,4% gegenüber dem Vorjahresquartal. Im Vergleich zum Vorquartal sank das BIP saisonbereinigt um 0,2%. Im Sektor „Transportation & Storage“ war im 2. Quartal ein Wachstum von 5,1% gegenüber dem Vorjahresquartal zu verzeichnen. Dieses sei jedoch vor allem auf den Luftverkehrssektor

⁵⁷ <https://en.yna.co.kr/view/AEN20220817001952320>, 18.08.2022.

⁵⁸ <https://www.koreaherald.com/view.php?ud=20220810000409>, 18.08.2022.

⁵⁹ https://english.hani.co.kr/arti/english_edition/e_business/1050084.html, 18.08.2022.

⁶⁰ <https://www.euronews.com/2022/07/23/daewoo-s-m-southkorea-strike>, 18.08.2022.

⁶¹ <https://www.upstreamonline.com/finance/south-korean-shipyard-reeling-from-strike-but-offshore-projects-not-affected/2-1-1261984>, 18.08.2022.

⁶² <https://shipip.com/thai-workers-wanted-by-korean-shipbuilding-industry-cons-and-pros/>, 18.08.2022.

⁶³ <https://www.tradewindnews.com/shipyards/south-korean-shipyards-face-acute-labour-shortage-as-orders-surge/2-1-1206403>, 18.08.2022.

⁶⁴ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁶⁵ https://www.immigration.go.kr/immigration_eng/1832/subview.do?enc=Zm5jdDF8QE88JTJGyMjZJG6aW1taWdyYXRpb25fZW5nJTJGMjI1JTJGNTUxMzU3JTJGyXJOY2xWaWV3LmRvJTNGcGFzc3dvcml0M0QIMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNmJic0NsU2VxJTNEJTl2cmdzRkZkZGVtdHl0M0QIMjZpc1ZpZXdNaW5lJTNEZmFsc2UIMjZwYWdlJTNEZm5UyNmJic09wZW5XcmRTZXEIM0QIMjZcmNoQ29sdW1uJTNEJTl2c3JjaFdyZCUzRCUyNg%3D%3D, 17.08.2022.

⁶⁶ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-Second-Quarter-2022/PR_2022.pdf, 15.08.2022.

zurückzuführen. Im Segment „Water Transport“ waren nicht näher benannte Rückgänge aufgrund sinkender Güterumschläge in den Häfen Singapurs zu verzeichnen.⁶⁷

3.4.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine weiteren Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

Sembcorp Marine Ltd. (Sembmarine) gab bekannt, dass sich der Halbjahresverlust 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 78% verringert habe, da verzögerte Projekte abgeschlossen werden konnten, nachdem die Pandemiebeschränkungen gelockert worden waren.⁶⁸

Keppel Offshore & Marine berichtet von einem 2,9-Mrd.-US-Dollar-Auftrag zum Bau eines der größten FPSO-Schiffe (Floating Production Storage and Offloading) der Welt für die brasilianische Erdölgesellschaft Petrobras.⁶⁹

3.4.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich einer behördlichen Genehmigung möglich.⁷⁰ Aktuelle Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)⁷¹ zu finden.

3.4.4 Häfen

Die MPA veröffentlichte für Juli 2022 einen Containerumschlag von rd. 3,3 Mio. TEU sowie einen Gesamtgüterumschlag von rd. 50,5 Mio. t. Das entspricht einem Zuwachs von 5,2 bzw. 0,2% gegenüber dem Vorjahresmonat.⁷²

4. Länderübersicht Europa

4.1 Belgien

4.1.1 Allgemein

Das BIP Belgiens betrug im 1. Quartal 2022 nach vorläufigen Angaben rd. 136,7 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einer Zunahme von 3,4% gegenüber dem Vorquartal (rd. 132,2 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 121,1 Mrd. Euro) war ein Zuwachs von 12,9% zu verzeichnen.⁷³

4.1.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.⁷⁴ Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) des Directorate-General for Shipping zu finden.⁷⁵

4.1.3 Häfen

Antwerpen-Brügge

Im Hafen Antwerpen-Brügge belief sich der Gesamtumschlag im 1. Halbjahr 2022 auf rd. 147,2 Mio. t, was einem Anstieg von 1,4% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag ging mit 74,1 Mio. t bzw. 6,77 Mio. TEU um 9,8% bzw. 6,2% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück.⁷⁶

⁶⁷ Ebd.

⁶⁸ <https://www.marinelink.com/news/sembcorp-marine-cuts-losses-easing-covid-498685>, 18.08.2022.

⁶⁹ <https://gcaptain.com/keppel-lands-2-9-billion-contract-to-construct-one-of-the-worlds-largest-fpsos/>, 18.08.2022.

⁷⁰ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁷¹ <https://www.ssa.org.sg/news-publications/crew-change-guidebook/>, 17.08.2022.

⁷² <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>, 17.08.2022.

⁷³ Eurostat 2022, 15.08.2022.

⁷⁴ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁷⁵ https://mobilit.belgium.be/en/shipping/covid_19_coronavirus, 17.08.2022.

⁷⁶ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-slight-growth-in-the-first-half-of-the-year#>, 17.08.2022.

4.2 Frankreich

4.2.1 Allgemein

Das BIP Frankreichs betrug im 2. Quartal 2022 rd. 651,1 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 0,9% gegenüber dem Vorquartal (rd. 645,6 Mrd. Euro), im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 615,8 Mrd. Euro) einer Zunahme um 5,7%.⁷⁷

4.2.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine weiteren Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

4.2.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich und ohne Ausnahmen möglich.⁷⁸

4.2.4 Häfen

Die drei Häfen des französischen Hafenverbundes Haropa Port (Le Havre, Rouen, Paris) vermeldeten für das 1. Halbjahr 2022 einen Gesamtgüterumschlag von rd. 42,1 Mio. t, was einem Zuwachs von rd. 5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag blieb mit rd. 1,49 Mio. TEU stabil.⁷⁹

4.3 Italien

4.3.1 Allgemein

Das BIP Italiens betrug im 1. Quartal 2022 rd. 460,0 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 1,5% gegenüber dem Vorquartal (rd. 453,1 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 427,8 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 7,5% zu verzeichnen.⁸⁰

4.3.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine weiteren Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

4.3.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind nach behördlicher Genehmigung möglich.⁸¹ Informationen zu Crewwechseln sind in dem [Zirkular](#) des italienischen Gesundheitsministers zu finden.⁸²

4.4 Niederlande

4.4.1 Allgemein

Das BIP der Niederlande betrug im 1. Quartal 2022 rd. 224,5 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 0,08% gegenüber dem Vorquartal (rd. 224,3 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 201,1 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 11,6% zu verzeichnen.⁸³

⁷⁷ Eurostat 2022, 15.08.2022.

⁷⁸ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁷⁹ <https://www.haropaport.com/en/actualites/haropa-port-continues-its-growth-2022>, 17.08.2022.

⁸⁰ Eurostat 2022, 15.08.2022.

⁸¹ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁸² <https://www.trovanorme.salute.gov.it/norme/dettaglioAtto?id=84555>, 17.08.2022.

⁸³ Eurostat 2022, 15.08.2022.

4.4.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 9. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine weiteren Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

4.4.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.⁸⁴ Weitere Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der niederländischen Regierung zu finden.⁸⁵

4.4.4 Häfen

Rotterdam

Der Hafen Rotterdam meldete für das 1. Halbjahr 2022 einen Gesamtumschlag von 233,5 Mio. t. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Vor allem der Umschlag von LNG und Kohle stieg deutlich an. Der Containerverkehr von und nach Russland kam zum Erliegen.⁸⁶

4.5 Polen

4.5.1 Allgemein

Das BIP Polens betrug im 1. Quartal 2022 rd. 157,7 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 4,6% gegenüber dem Vorquartal (rd. 150,8 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 138,1 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 14,2% zu verzeichnen.⁸⁷

4.5.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.⁸⁸ Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der polnischen Regierung zu finden.⁸⁹

4.5.3 Häfen

Gdańsk (Danzig)

Im 1. Quartal 2022 verzeichnete der Hafen von Danzig ein Gesamtgüterumschlag von rd. 14,8 Mio. t, was einem Zuwachs von 11,3% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Auch der Containerumschlag verzeichnete mit rd. 561.000 TEU ein Plus von 9% gegenüber dem Vorjahr. Nach eigenen Angaben ist der Hafen damit auf Platz 2 der umschlagstärksten Seehäfen (nach Gesamtumschlag) an der Ostsee vorgerückt.⁹⁰

⁸⁴ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁸⁵ <https://www.government.nl/documents/regulations/2022/03/28/merchant-shipping-protection-regulation-and-explanatory-notes>, 17.08.2022.

⁸⁶ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/leichter-anstieg-des-gesamtumschlags-trotz-rueckklaeufigen>, 16.08.2022.

⁸⁷ Eurostat 2022, 15.08.2022.

⁸⁸ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 17.08.2022.

⁸⁹ <https://www.gov.pl/web/coronavirus/travel>, 17.08.2022.

⁹⁰ <https://www.portgdansk.pl/en/events/the-gdansk-port-moved-up-to-second-place-in-the-ranking-of-baltic-sea-ports/>, 18.08.2022.