

Krisenresilienz im maritimen Sektor

Reaktionen auf die Corona-Pandemie, die Folgen
des Kriegs in der Ukraine und den Klimawandel

Betrachtung ausgewählter Länder in Asien, Europa und Nordamerika

12. Bericht | 5. Mai 2023

Krisenresilienz im maritimen Sektor
Reaktionen auf die Corona-Pandemie, die Folgen des Kriegs in der Ukraine und den Klimawandel
Betrachtung ausgewählter Länder in Asien, Europa und Nordamerika

Hamburg, 05.05.2023

Autor*innen:
Claus Brandt
Runa Jörgens
Ralf Plump
Bernhard Weidenbach

Redaktion und Lektorat:
Rita Gwardys
Dr. Regine Klose-Wolf

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	5
2. ZUSAMMENFASSUNG	6
3. KRISENRESILIENZ	10
4. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN	14
4.1 Volksrepublik China	14
4.1.1 Allgemeines	14
4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	14
4.1.3 Maritime Entwicklungen	15
4.2 Hongkong	16
4.2.1 Allgemeines	16
4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	16
4.2.3 Maritime Entwicklungen.....	17
4.3 Republik Korea/Südkorea	17
4.3.1 Allgemeines.....	17
4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	17
4.3.3 Maritime Entwicklungen	18
4.4 Singapur	19
4.4.1 Allgemeines	19
4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	19
4.4.3 Maritime Entwicklungen.....	19
5. LÄNDERÜBERSICHT EUROPA	20
5.1 Europäische Union	20
5.1.1 Allgemeines.....	20
5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement	20
5.1.3 Maritime Entwicklungen	20
5.2 Belgien	21
5.2.1 Allgemeines	21
5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	21
5.2.3 Maritime Entwicklungen	21
5.3 Deutschland	22
5.3.1 Allgemeines.....	22
5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	22
5.3.3 Maritime Entwicklungen	22
5.4 Frankreich	23
5.4.1 Allgemeines	23
5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	23
5.4.3 Maritime Entwicklungen.....	23
5.5 Griechenland	23
5.5.1 Allgemeines	23
5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	24

5.5.3 Maritime Entwicklungen	24
5.6 Italien	24
5.6.1 Allgemeines	24
5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	24
5.6.3 Maritime Entwicklungen	25
5.7 Niederlande	25
5.7.1 Allgemeines	25
5.7.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	25
5.7.3 Maritime Entwicklungen.....	25
5.8 Polen	26
5.8.1 Allgemeines	26
5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	26
5.8.3 Maritime Entwicklungen	26
5.9 Spanien	27
5.9.1 Allgemeines	27
5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	27
5.9.3 Maritime Entwicklungen	27
6. LÄNDERÜBERSICHT NORDAMERIKA	27
6.1 Vereinigte Staaten von Amerika	27
6.1.1 Allgemeines.....	27
6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement	28
6.1.3 Maritime Entwicklungen	28

1. Einleitung

Die Weltwirtschaft und damit auch die globale maritime Industrie sind noch immer von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen, aktuell aber v.a. durch den Krieg in der Ukraine und die Auswirkungen des Klimawandels erheblich gestört. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wurde der Titel des vorliegenden 12. Berichts erweitert zu „Krisenresilienz im maritimen Sektor. Reaktionen auf die Corona-Pandemie, die Folgen des Kriegs in der Ukraine und den Klimawandel“. Der Bericht stellt Informationen über die aktuelle Situation und die Entwicklungen im maritimen Sektor in ausgewählten Ländern Asiens, Nordamerikas und Europas einschließlich Deutschlands 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 vierte Bericht seit Beginn des Krieges in der Ukraine, der mit hoher Inflation, gestiegenen Energie- und Lebensmittelpreisen und veränderten Handelsrouten einhergeht. Wir weisen darauf hin, dass die kriegsbedingten Entwicklungen wie Tod, Flucht und Vertreibung und deren wirtschaftliche Auswirkungen die der Corona-Pandemie überlagern und nicht voneinander zu trennen sind. Viele der betrachteten Staaten ergreifen keine spezifischen Corona-Maßnahmen mehr bzw. haben sie aufgehoben. Aufgrund dessen wird in diesem Bericht die Krisenresilienz der maritimen Branche bzw. der Länder über die Pandemie-Folgen hinaus betrachtet.

Vorgehensweise

Die vorgestellten Informationen basieren auf einer Sammlung offizieller Angaben sowie zumeist 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, zusammenstellen und auswerten.

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 14. April 2023 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 [11. Berichts](#) am 16. Dezember 2022 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 12. 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

Während im Jahr 2022 die Corona-Pandemie in einen endemischen Zustand überging und Maßnahmen zur Bekämpfung weltweit zurückgefahren wurden, blieb die globale wirtschaftliche Situation angespannt. Der Angriffskrieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine führte nicht nur die Fragilität der Lieferketten vor Augen. Besonders in westlichen Staaten kam es nach einem Jahrzehnt der lockeren Geldpolitik zu rasch steigender Inflation und als Folge zu Zinssteigerungen wichtiger Notenbanken (u.a. Federal Reserve, Europäische Zentralbank und Bank of England). Die - nach Kriegsbeginn und dem weitgehenden Lieferstopp russischen Erdgases (und Erdöls) nach Europa - stark gestiegenen Energiepreise stellen eine große Belastung für Wirtschaft, Industrie und Bevölkerung dar. Die blockierte Getreideausfuhr aus der Ukraine, die Exportsanktionen gegen Russland und der Preisanstieg, v.a. bei Lebensmitteln, trafen und treffen ärmere Menschen und insbesondere Staaten mit niedrigem Einkommen hart.

In Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung zeigten sich in vielen Ländern Ende 2022 und Anfang 2023 vorsichtige Hoffnungsschimmer auf eine Erholung: Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ging im März 2023 von einem globalen BIP-Wachstum von 2,6% im Jahr 2023 und 2,9% im Jahr 2024 aus.¹ In ihrer Herbstprognose 2022 hatte die OECD noch 2,2% bzw. 2,7% prognostiziert.² Etwas optimistischer ist der Internationale Währungsfonds (IWF), der im April 2023 für das Jahr 2023 einen BIP-Anstieg von 2,8% (2023) und 3,0% (2024) erwartet.³ 2019 hatte das Wachstum noch bei 2,8% gelegen, 2020 war das weltweite BIP um rd. 2,8% zurückgegangen.⁴ Laut IWF wird die globale Inflation von 8,7% im Jahr 2022 auf 7,0% im Jahr 2023 sinken. 2024 wird ein Rückgang auf 4,9% erwartet.⁵ Für die G20-Staaten geht die OECD für 2023 von einer Inflationsrate in Höhe von 5,9% aus, die 2023 auf 4,5% sinken wird.⁶ Die Versuche der Notenbanken, die Inflation einzudämmen, zeigten erste Wirkungen. So sank die Inflation im Euroraum im März 2023 auf einen Wert von 6,9% (nach einem Höchstwert von 10,6% im Oktober 2022)⁷, in den USA sank sie bis März 2023 gegenüber dem Jahreshöchststand 2022 um rd. 4,1 Prozentpunkte auf 5,0%.⁸ 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 1,0%, was einen deutlichen Rückgang gegenüber der vorherigen Schätzung von 3,4% darstellt. Als ursächlich für den geringen Anstieg des Welthandels werden v.a. der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Corona-Pandemie und die Folgen des Klimawandels genannt.⁹

Europa

Nach Aussage der EU-Kommission gab es für die EU-Wirtschaft im Winter 2022/23 einige positive Entwicklungen: Die Erdgaspreise fielen unter das Niveau vor Beginn des Krieges in der Ukraine, was mit einer Reduktion des Erdgasverbrauchs sowie einer Diversifikation der Lieferquellen begründet wird. Trotz der hohen Energiepreise und der Inflation schrumpfte die Wirtschaft in der Europäischen Union im 3. Quartal 2022 weniger als befürchtet und stagnierte im 4. Quartal 2022. So erreichte die EU ein reales BIP-Wachstum von 3,3% im Jahr 2022, für das Jahr 2023 werden 0,8%, für 2024 1,6% erwartet (Eurozone: 0,9% [2023]; 1,5% [2024]). Auf das Gesamtjahr 2022 bezogen hat die EU-Kommission ihre Einschätzung gegenüber der Prognose vom Herbst 2022 um rd. 0,2 Prozentpunkte, für das Jahr 2023 um mehr als 0,6 Prozentpunkte nach oben korrigiert.¹⁰

¹ <https://www.oecd.org/economic-outlook/march-2023/>, 12.04.2023.

² <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2022/>, 12.04.2023.

³ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁴ https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD, 12.04.2023.

⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁶ <https://www.oecd.org/economic-outlook/march-2023/>, 12.04.2023.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

⁸ <https://www.bls.gov/cpi/>, 14.04.2023.

⁹ https://www.wto.org/english/news_e/pres22_e/pr909_e.htm, 14.04.2023.

¹⁰ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/winter-2023-economic-forecast-eu-economy-set-avoid-recession-headwinds-persist_en, 12.04.2023.

Zur Inflationsbekämpfung hat die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen seit Juli 2022 bereits siebenmal erhöht: Um 0,5% im Juli und Dezember, und um jeweils 0,75% im September und Oktober 2022 sowie um 0,25% im Februar, März und im Mai 2023. Das Ziel der EZB, die Inflation unter 2% zu halten, konnte bislang nicht erreicht werden.¹¹ Auch für die nächsten Jahre gehen die Prognosen von deutlich höheren Werten aus: 2023, 2024 und 2025 werden laut einer Befragung des Leibniz-Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) im Median Inflationsraten von 6,0%, 3,5% bzw. 2,5% erwartet. Damit wurden die Schätzungen gegenüber der letzten Befragung aus dem Oktober 2022 deutlich nach oben korrigiert.¹²

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 4. Quartal 2022 mit einer Jahresrate von 2,6%. Im 1. und 2. Quartal war das reale BIP noch um 1,6% bzw. 0,6% zurückgegangen, im 3. Quartal um 2,9% gestiegen.¹³

Maßgeblich für den Anstieg des realen BIP war den Daten zufolge eine Steigerung der privaten Investitionen, der Konsumausgaben und der Anlageinvestitionen außerhalb von Wohngebäuden verantwortlich. Auch die Ausgaben des Bundes, der Länder und Gemeinden nahmen zu. Gleichzeitig kam es zu im 4. Quartal einem Rückgang der Exporte (-3,7%), der Importe (-5,5%) und der Anlageinvestitionen in Wohngebäude.¹⁴

Die Inflation in den USA ist indes niedriger als in Europa: Sie konnte bis März 2023 auf 5,0% gesenkt werden, nachdem im Juni 2022 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 zuletzt im Mai 2023 auf eine Spanne von 5,0% bis 5,25% angehoben hat.¹⁵

Asien-Pazifik

Laut IWF-Prognosen vom April 2023 wird das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum (ohne Japan) 2023 bei 5,3% liegen. Dies stellt eine Zunahme des Wachstums gegenüber dem Vorjahr (+4,4%) dar. Für das Jahr 2024 wird ein Wachstum von 5,1% vorhergesagt.¹⁶ Im April 2023 korrigierte auch die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) ihre Prognose aus dem September 2022 nach oben.¹⁷ Im Januar 2023 erwartete die Weltbank, dass sich das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum voraussichtlich auf 4,3% im Jahr 2023 belaufen werde. Das Wachstum sei fast ausschließlich auf die prognostizierte wirtschaftliche Erholung in der Volksrepublik China zurückzuführen.¹⁸

Die Erholung des chinesischen Wirtschaftswachstums wird auch vom IWF erwartet: So soll die Wirtschaft der Volksrepublik 2023 um 5,2% wachsen – nach 3,0% im Vorjahr (und 8,1% im Jahr 2021). Im Jahr 2022 hatte die Null-Covid-Politik der Regierung dazu geführt, dass einige Millionenstädte wie Shanghai zeitweise abgeriegelt worden waren. Die Aufhebung der Maßnahmen wird voraussichtlich zu einer deutlichen Erholung und einer positiven Entwicklung des Handels führen.¹⁹

Seeverkehr generell

Die Charraten für Containerschiffe konnten sich 2023 nach Mitteilung des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) wieder etwas erholen. Der New ConTex hat im März 2023 gegenüber dem Februar rd. 5,0% gewonnen.²⁰ Toepfer Transport geht in seinem Februarbericht von einer Stabilisierung der Raten aus.²¹

Der Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zeigt für Februar 2023 an, dass der Containerumschlag gegenüber dem Vormonat gestiegen ist. Deutlich war der Rückgang in den europäischen Häfen (93,6 Punkte gegenüber 89,8 Punkten im

¹¹ <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 04.05.2023.

¹² <https://www.zew.de/presse/pressearchiv/inflation-und-zinssaetze-bleiben-langfristig-hoch>, 12.04.2023.

¹³ https://www.bea.gov/sites/default/files/2023-03/gdp4q22_3rd_0.pdf, 12.04.2023.

¹⁴ Ebd., 12.04.2023.

¹⁵ <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20230503a.htm>, 04.05.2023.

¹⁶ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

¹⁷ <https://www.adb.org/outlook#developing-asia>, 12.04.2023.

¹⁸ <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/254aba87-dfeb-5b5c-b00a-727d04ade275/content>, 12.04.2023.

¹⁹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

²⁰ <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>, 25.04.2023.

²¹ https://toepfer-transport.com/wp-content/uploads/2023/03/Toepfer-Container-Monthly-Report_2023_02.pdf, 12.04.2023.

Vormonat), in den chinesischen Häfen hingegen fiel der Rückgang geringer aus (von 132,3 Punkten im Vormonat auf 130,1 Punkte).²²

Der weltweite Stau in der Containerschifffahrt ging laut dem Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) bis Ende 2022 zurück und stellte sich auch Anfang April 2023 weniger dramatisch dar wie noch zu den Hochzeiten in den Vorjahren. Am 1. April 2023 waren rd. 3,0% der globalen Frachtkapazität vor den Häfen von Shanghai und Zhejiang gebunden und konnten weder be- noch entladen werden. Vor Hongkong und Guangdong betrug der Stau rd. 1,3%. Im April 2020 hatten die Schiffsstaus vor Shanghai und Zhejiang noch mehr als 5,6% erreicht, im Juli 2021 vor Hongkong und Guangdong rd. 2,5%. Der Rückgang der gebundenen Frachtkapazität ist laut IfW Kiel auf den schwächeren Welthandel zurückzuführen.²³ Auf dem Massengutmarkt kam es seit Anfang 2023 zu einem deutlichen Anstieg des Handels mit Hauptfrachtgütern auf Standardrouten. Aufgrund der erwarteten positiven Entwicklung der chinesischen Wirtschaft verdreifachte sich der für die Massengutschifffahrt einschlägige Branchenindex (Baltic Dry Index) zwischen Ende Februar 2023 und April 2023.²⁴ Am 17. April 2023 erreichte der Index einen Wert von 1.372 Punkten.²⁵

Der Rohölhandel per Schiff (Dirty Tanker) wurde von den geänderten Handelsströmen nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine deutlich unter Druck gesetzt. Ein Rückgang der Nachfrage und der Mangel an russischem Rohöl verstärkte diesen Prozess.²⁶ Beim Verschiffen von Ölprodukten (Clean Tanker) wurde im 1. Quartal 2023 hingegen mit 738 Mrd. Tonnenmeilen ein neuer Rekord eingestellt (+21% gegenüber dem Vorjahresquartal). Hier zeigt sich jedoch ebenfalls eine deutliche Veränderung der Handelsströme.²⁷

Der LNG-Tanker-Markt hat sich nach dem außergewöhnlich hohen Niveau des Vorjahres wieder normalisiert. Gegenüber August 2022 sanken die durchschnittlichen Spotraten um 82%. Unterdessen haben sich die Treiber der asiatischen Nachfrage noch nicht wieder normalisiert.^{28, 29}

Der Very-Large-Gas-Carrier-Markt (VLGC) hat seinen Erholungskurs des Jahresendes 2022 nicht halten können. Die VLGC-Einnahmen auf der Naher-Osten-Golf-Japan-Route sanken von 130.234 US-Dollar/Tag (2. Dezember 2022) auf 55.394 US-Dollar/Tag, was einem Rückgang von 57,4% entspricht.³⁰

²² <https://www.isl.org/de/containerindex/februar-2023>, 14.04.2023.

²³ <https://www.ifw-kiel.de/index.php?id=15876&L=1>, 20.04.2023.

²⁴ <https://www.handelsblatt.com/meinung/kolumnen/maerkte-insight-welche-hinweise-der-baltic-dry-index-auf-die-entwicklung-des-dax-gibt/29090576.html>, 20.04.2023.

²⁵ <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>, 20.04.2023.

²⁶ <https://www.argusmedia.com/en/blog/2023/february/13/weight-of-freight-russian-trade-flows-pressure-dirty-tanker-freight>, 20.04.2023.

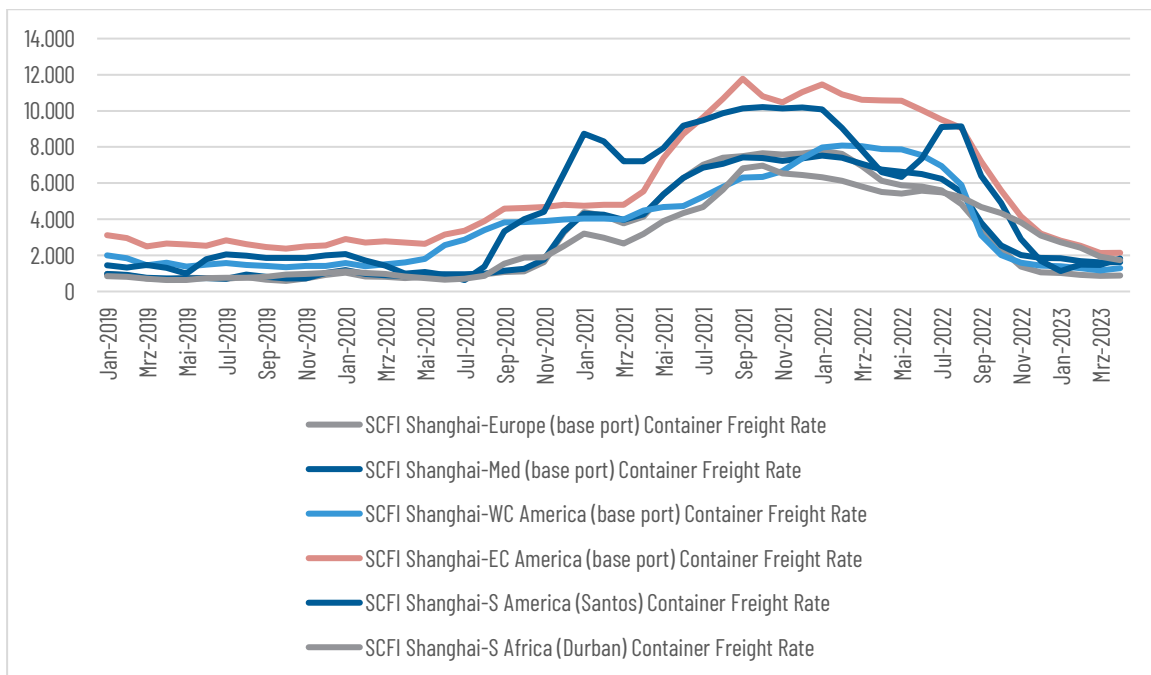
²⁷ <https://www.kpler.com/blog/clean-tanker-ton-miles-post-another-record-quarter-with-even-more-to-come>, 20.04.2023.

²⁸ <https://www.reuters.com/business/energy/asian-spot-prices-remain-21-month-low-2023-04-06/>, 20.04.2023.

²⁹ <https://www.clarksons.net>, 20.04.2023.

³⁰ Ebd., 20.04.2023.

Abbildung 1: Monatliche Spotraten nach SCFI, ausgewählte Routen - 2019 bis 2023



Quelle: Clarksons SIN (2023)

Asien/Pazifik nach Europa

Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Europa sind zum Jahresende 2022 stark gesunken und lagen ungefähr auf Vor-Corona-Niveau.³¹ Zum Jahresbeginn 2023 lag die Frachtmenge im Roten Meer, der wichtigsten Seehandelsroute zwischen Europa und Asien, rd. 17% unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie.³² Im März 2023 erreichte sie die vom IfW Kiel erwartete Größenordnung. Die Spotraten von China nach Deutschland fielen stark und lagen mit 1.400 US-Dollar bei einem Zehntel des Wertes aus dem Herbst 2021.³³

Asien/Pazifik nach Nordamerika

Auch die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Nordamerika sanken auf das Niveau vor Corona.³⁴ Die Hafensituation an der Ost- und Westküste der USA hat sich aufgrund einer nachlassenden Nachfrage entspannt.³⁵

Asien/Pazifik nach Südamerika

Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Südamerika haben sich auf einem niedrigen Niveau stabilisiert. Der Anstieg um das Chinesische Neujahrsfest herum war nur temporärer Natur. Die Auslastung der Häfen in Südamerika ist hoch.³⁶

³¹ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Schiffahrtbilanz-2022-Schwierige-Zeiten-fuer-Reedereien,hafen1804.html>, 14.04.2023.

³² <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2023/handel-stabilisiert-sich-zum-jahresende-aber-immer-weniger-container-auf-meeren-unterwegs/>, 14.04.2023.

³³ <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2023/schwache-entwicklung-des-us-aussenhandels-drueckt-auf-welthandel/>, 14.04.2023.

³⁴ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Schiffahrtbilanz-2022-Schwierige-Zeiten-fuer-Reedereien,hafen1804.html>, 14.04.2023.

³⁵ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 20.04.2023.

³⁶ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 20.04.2023.

Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Afrika

Auf den Routen des Asien-Pazifik-Raums in den Nahen Osten und nach Afrika sinken die Frachtraten. Dies wird auf einen verlangsamten Anstieg der Nachfrage in West- und Ostafrika zurückgeführt. Für Südafrika erwartet DHL im April 2023 eine Erholung. Die Länder des Nahen Ostens zeigen nach Blank Sailings im März 2023 Anzeichen der Erholung.³⁷

Europa nach Nordamerika

Die Nachfrage sinkt weiterhin. Um Regulierungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zu entsprechen, fahren viele Schiffe mit reduzierter Geschwindigkeit. Die Transitzeiten können sich dadurch verlängern. In den Häfen und Terminals in Europa läuft alles fließend, allerdings können in einigen Ländern Streiks und Proteste zu Verzögerungen führen. Bei den nordamerikanischen Häfen könnten saisonale Wettereinflüsse die Produktivität hemmen.³⁸

Europa nach Asien/Pazifik

Die Frachtraten von Europa nach Asien sanken zuletzt weiter. Insgesamt fielen sie seit Beginn der Corona-Pandemie im Trend leicht.³⁹ Dies ist laut IfW Kiel ein Indiz dafür, dass Warenexporte von Europa nach Asien eine Schwächephase durchleben.⁴⁰

Seeleute generell

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

Der Bericht⁴¹ für das 4. Quartal 2022 erkennt einen anhaltend positiven Trend in der Zufriedenheit der Seeleute. So stieg der Indexwert vom Tiefststand mit 5,85 Punkten im 1. Quartal 2022 auf 7,69 von 10 Punkten. Die Ergebnisse der jüngsten Umfrage zeigen, dass die Seeleute viel zufriedener mit ihrem Zugang zu Landgang sind und auch die Informationen zu Besatzungswechseln wieder verlässlicher werden als noch zur Hochphase der Pandemie. Dies führt zu einem allgemeinen Anstieg der Zufriedenheit. Die Seeleute sind viel zuversichtlicher, rechtzeitig nach Hause zu kommen, was zu der positiven Entwicklung beiträgt. 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.⁴²

3. Krisenresilienz

Generell

Die Herausforderungen für die Weltwirtschaft und damit auch für die maritime Branche nehmen kein Ende. Die durch die Corona-Pandemie bedingte Wirtschaftskrise setzt sich bedingt durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine in Form von Lieferengpässen und Inflation fort. Damit stellt sich neben dem momentanen Status quo die Frage, wie krisenresilient die maritime Branche eigentlich ist und wie sie sich seit dem letzten „normalen“ Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie entwickelt hat.

³⁷ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 20.04.2023.

³⁸ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 20.04.2023.

³⁹ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 20.04.2023.

⁴⁰ <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2023/schwache-entwicklung-des-us-aussenhandels-drueckt-auf-welthandel/>, 14.04.2023.

⁴¹ <https://www.happyatsea.org/wp-content/uploads/2023/01/Seafarers-Happiness-Index-04-2022.pdf>, 20.04.2023.

⁴² <https://www.happyatsea.org/wp-content/uploads/2022/10/Seafarers-Happiness-Index-03-2022.pdf>, 20.04.2023

Branchenübersicht – Welche Branchen waren resilient, welche haben gelitten?

Das Jahr 2022 verlief in den verschiedenen Branchen der maritimen Welt unterschiedlich. In der Seefahrt konnten die Reedereien weitgehend ein gutes Jahr verbuchen. Durch globale Transport-Engpässe kam es zu hohen Erträgen und einer gesteigerten Nachfrage nach Containerfracht. Die Frachtraten stiegen erheblich an, sanken jedoch zum Ende des Jahres wieder.⁴³

Die Häfen weltweit profitierten 2022 grundsätzlich von der boomenden Seefahrt, erreichten zumeist aber noch nicht wieder Vorkrisenniveau. Dabei war die Verteilung regional sehr unterschiedlich. In Afrika, dem Nahen Osten und Indien stieg im 4. Quartal 2022 die Zahl der anlegenden Schiffe um jeweils rd. 1% im Vergleich zum 4. Quartal 2019, in Nordeuropa sank die Zahl hingegen um ein Viertel. Relativiert wird diese Entwicklung durch die gestiegene Größe der Schiffe. Die Zahl der Containerschiffe mit mehr als 8.500 TEU, die im 4. Quartal 2022 in nordamerikanischen Häfen anlegte, stieg gegenüber dem 4. Quartal 2019 um 29%.

Gegenüber dem 4. Quartal 2021 stieg in Ostasien in 75% der Häfen die Zahl der anlegenden Containerschiffe um mehr als 2% im Vergleich zum Vorjahresquartal. In Subsahara-Afrika nahm sowohl der Anteil der Containerschiffe als auch der Massengutfrachter gut, während in den Häfen Südostasiens und Ozeaniens insbesondere die Anzahl der Tanker stieg.⁴⁴

Auftragsbuch und Abwrackzahlen

Laut Clarksons Research standen im April 2023 weltweit auf allen Werften 3.779 Schiffe mit rd. 223 Mio. dwt in den Auftragsbüchern. Davon können (gemäß Clarksons' Definition) 1.243 Schiffe (rd. 33%) mit 87,6 Mio. dwt (rd. 39%) mit „alternativen“ Brenn- oder Kraftstoffen bzw. allgemeiner formuliert, mit alternativen Energieträgern betrieben werden.⁴⁵ Hierzu werden auch Antriebssysteme gezählt, bei denen die Bauwerften LNG-, Methanol- oder Ammoniak-„ready“ oder auch „biofuel“ angegeben haben. Die Definition „ready“ beruht hier weitestgehend auf freiwilligen Klassenzeichen der Klassifikationsgesellschaften und kann sich in der technischen Vorbereitung der Schiffe auf die perspektivisch regenerativ erzeugbaren Energieträger deutlich voneinander unterscheiden.

Schiffe, die z.B. mit Ammoniak als Brennstoff betrieben werden sollen, können bisher aufgrund fehlender IMO-Codes (hier: IGF-Code) noch nicht für uneingeschränkte weltweite Fahrt zugelassen werden. Allerdings könnten heute schon grundsätzlich alle Schiffe mit klassischen Dieselmotor-Antrieben mit biologisch oder synthetisch („E-Fuels“) CO₂-arm erzeugten Brennstoffen betrieben werden. Vorausgesetzt, es sind ausreichende Mengen dieser Brennstoffe zu konkurrenzfähigen Preisen vorhanden.

Im Jahr 2023 wurden laut Clarksons bisher 89 Schiffe mit insgesamt 2,7 Mio. dwt zum Abwracken abgegeben. Dabei stellen Massengutfrachter zurzeit die dominierende Tonnage dar, die recycelt wird. Für diesen Schiffstyp werden aktuell 580 US-Dollar/Idt (Bangladesch), 500 US-Dollar/Idt (Pakistan) bzw. 370 US-Dollar/Idt in der Türkei von den Abwrackwerften gezahlt. Nach Preisen von bis zu 680 US-Dollar/Idt zu Beginn des Jahres 2022 und einem deutlichen Rückgang zum Ende 2022, hat sich der Preis bei rd. 550 US-Dollar/Idt konsolidiert.⁴⁶

Stimmung in Deutschland

Die Stimmung der maritimen Branche zeigte sich laut Umfrage der IHK Nord im Herbst 2022 eher schlecht. Im Bereich der Schifffahrt bewerteten mehr als ein Drittel (34,6%) der Befragten die aktuelle Geschäftslage als gut, bei der Hafenwirtschaft immerhin noch mehr als ein Viertel (27,7%). Ungleich schlechter stellte sich die Lage jedoch im deutschen Schiffbau dar, dessen Geschäftslage nur von rd. 0,8% der Befragten als positiv bewertet wurde. In der Schifffahrt und im Schiffbau wird von einer weiteren negativen Entwicklung der Geschäftslage ausgegangen.⁴⁷

Im Vergleich zum Herbst 2021 und Frühjahr 2022 zeigte der Geschäftsklimaindex der drei Teilbranchen einen deutlichen Negativtrend. Zwischen Frühjahr 2021 und Herbst 2022 sank der Index für die Schifffahrt von 126,9 auf 55,9 Punkte (von 200 Maximalpunkten). Drängendste Probleme waren die Energie- und Rohstoffpreise sowie die Auslandsnachfrage. In der Hafenwirtschaft sank der Index um 35,4 Punkte auf 82,6 Punkte. Neben den Energie- und Rohstoffpreisen wurden hier die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen als kritisch eingeschätzt. Jeder/jede Befragte (100%) im deutschen

⁴³ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Schiffahrtbilanz-2022-Schwierige-Zeiten-fuer-Reedereien,hafen1804.html>, 13.04.2023.

⁴⁴ <https://www.porteconomics.eu/latest-iaph-world-ports-tracker-supply-chain-crunch-over-and-port-investments-proceed-in-infrastructure-energy-transition-and-sustainability-2/>, 20.04.2023.

⁴⁵ Clarksons Research, World Shipyard Monitor, Volume 30, No. 4, April 2023, 26.04.2023.

⁴⁶ Ebd. 26.04.2023.

⁴⁷ <https://www.ihk-nord.de/blueprint/servlet/resource/blob/5664956/e1c8e83eab9716586b0a0545040fabce/20221205-konjunkturreport-maritime-wirtschaft-data.pdf>, 13.04.2023.

Schiffbau sah die Energie- und Rohstoffpreise als Risiko an, der Fachkräftemangel wurde als das zweitgrößte Risiko eingeschätzt. Der Index sank von 69,7 Punkten auf 46,1 Punkte.⁴⁸

Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Vergleicht man die Entwicklungen des Umschlags zwischen Deutschland und asiatischen Ländern im 4. Quartal 2022 mit dem 4. Quartal des Vorkrisenjahres 2019, zeigt sich ein deutlicher Rückgang um rd. 10,5%. Der Rückgang ist auf einen niedrigeren Güterumschlag mit der Volksrepublik China (dem wichtigsten Handelspartner in Asien), Indien und Südkorea zurückzuführen. Das Handelsvolumen mit Singapur konnte hingegen gesteigert werden.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2022 (in 1.000 t)	Q4/2022 ggü. Q4/2019
Asien gesamt	13.133	11.759	-10,5%
darunter:			
VR China	5.564	5.129	-7,8%
Singapur	1.112	1.172	5,4%
Indien	674	595	-11,7%
Südkorea	942	522	-44,6%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500221125.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 12.04.2023.

Häfen Europa – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den europäischen Ländern ging im 4. Quartal 2022 im Vergleich zum 4. Quartal 2019 insgesamt um 13,4% zurück. Prozentual am stärksten war der Handel mit Italien (-41,4%), Lettland (-35,4%) und dem Vereinigten Königreich (-32,7%) rückläufig. Der Güterumschlag zur See mit Russland wird seit 2022 nicht mehr ausgewiesen, dürfte aber analog zum Gesamthandel zurückgegangen sein.⁴⁹ Der Umschlag mit Estland (+35,7%), den Niederlanden (+34,0%) und Norwegen (+14,1%) erfuhr eine deutliche Steigerung.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2022 (in 1.000 t)	Q4/2022 ggü. Q4/2019
Europa gesamt	39.328	34.077	-13,4%
EU*	22.882 / 26.726	23.227	1,5% / -13,1%
darunter:			
Schweden	5.770	5.917	2,5%
Finnland	3.578	3.256	-9,0%
Dänemark	2.913	3.219	10,5%
Niederlande	2.166	2.903	34,0%
Belgien	1.395	1.645	18,0%
Polen	1.246	1.316	5,6%
Spanien	1.142	1.148	0,5%
Litauen	1.359	1.080	-20,5%
Lettland	1.180	762	-35,4%
Frankreich	537	576	7,3%
Estland	422	573	35,7%
Portugal	305	216	-29,2%
Italien	239	140	-41,4%

⁴⁸ Ebd. 13.04.2023.

⁴⁹ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_054_51.html, 20.04.2023.

Übrige europäische Länder*	16.447 / 12.603	10.851	-34,0% / -13,9%
darunter:			
Norwegen	4.715	5.381	14,1%
Vereinigtes Königreich	3.844	2.587	-32,7%

* Linker Wert ohne Vereinigtes Königreich, rechter Wert mit Vereinigtem Königreich

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500221125.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 12.04.2023.

Häfen Nordamerika – Umschlagsentwicklungen

Positiv entwickelte sich der Umschlag Deutschlands mit den nordamerikanischen Häfen: Insgesamt stieg der Güterumschlag zwischen dem 4. Quartal 2019 und dem 4. Quartal 2022 um 22,4%. Der Umschlag mit Kanada nahm leicht zu, während die Entwicklung im Güterumschlag mit den USA mit einem Plus von über 30% deutlich ausfiel.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2022 (in 1.000 t)	Q4/2022 ggü. Q4/2019
Nordamerika gesamt	6.615	8.097	22,4%
darunter:			
USA	4.645	6.072	30,7%
Kanada	1.961	2.017	2,9%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500221125.xlsx?__blob=publicationFile, und älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 12.04.2023.

Warenmix – Güterumschlag

Im 4. Quartal 2022 wurden insgesamt rd. 67,3 Mio. t Waren im Seeverkehr Deutschlands umgeschlagen. Das waren rd. 4,4% weniger als im gleichen Quartal 2019. Bei einem Vergleich der umgeschlagenen Warengruppen profitierten insbesondere die Warengruppen Geräte u. Material zur Güterbeförderung (+130,1%), Sonstige Güter und anderweitig nicht genannter Güter a.n.g. (+106,0%) sowie Maschinen u. Ausrüstungen u.ä. (+35,9%). Einbußen wurden bei Sonstigen Mineralerzeugnissen (-23,0%), Metallen und Metallerzeugnissen (-20,4%) verzeichnet.

Warengruppe	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2022 (in 1.000 t)	Q4/2022 ggü. Q4/2019
Gesamt	70.369	67.293	-4,4%
01 Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	4.149	4.181	0,8%
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	8.714	9.521	9,3%
03 Erze, Steine u. Erden u.ä.	7.493	7.192	-4,0%
04 Nahrungs- und Genussmittel	3.807	3.904	2,5%
05 Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	446	499	12,0%

06 Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	5.300	4.483	-15,4%
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	3.865	4.377	13,2%
08 Chemische Erzeugnisse etc.	5.433	4.886	-10,1%
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	902	695	-23,0%
10 Metalle und Metallerzeugnisse	2.613	2.079	-20,4%
11 Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	1.313	1.784	35,9%
12 Fahrzeuge	2.683	2.337	-12,9%
13 Möbel, Musikinstrumente u.ä.	437	437	0,0%
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	866	871	0,5%
15 Post, Pakete	-	0	-
16 Geräte u. Material zur Güterbef.	22	50	130,1%
17 Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	0	0	-
18 Sammelgut	569	559	-1,7%
19 Nicht identifizierbare Güter	21.684	18.843	-13,1%
20 Sonstige Güter a.n.g.	72	149	106,0%

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500221125.xlsx?__blob=publicationFile, älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 12.04.2023.

4. Länderübersicht Asien

4.1 Volksrepublik China

4.1.1 Allgemeines

Die Gesamtwertschöpfung der Industrieunternehmen stieg nach offiziellen Angaben des chinesischen Statistikamts im Januar und Februar 2023 um 2,4% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Vergleich zu Dezember 2022 nahm die Gesamtwertschöpfung um 1,1% zu. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2023 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren von Waren auf rd. 6,18 Bio. Renminbi Yuan, was einem Rückgang von 0,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 810,3 Mrd. Renminbi Yuan auf.⁵⁰ Die Inflation in der Volksrepublik China lag laut staatlicher Angaben im März 2023 bei 0,7%⁵¹ und damit deutlich unter den Werten westlicher Staaten.

4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Anfang Dezember 2022 hob die Volksrepublik China sämtliche Corona-Maßnahmen auf und beendete damit ihre Null-Covid-Politik. Die Sperrung zahlreicher Metropolen durch die Verhängung strenger Lockdowns wurde neben der

⁵⁰ http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202303/t20230315_1937167.html, 12.04.2023.

⁵¹ <https://tradingeconomics.com/china/inflation-cpi>, 12.04.2023.

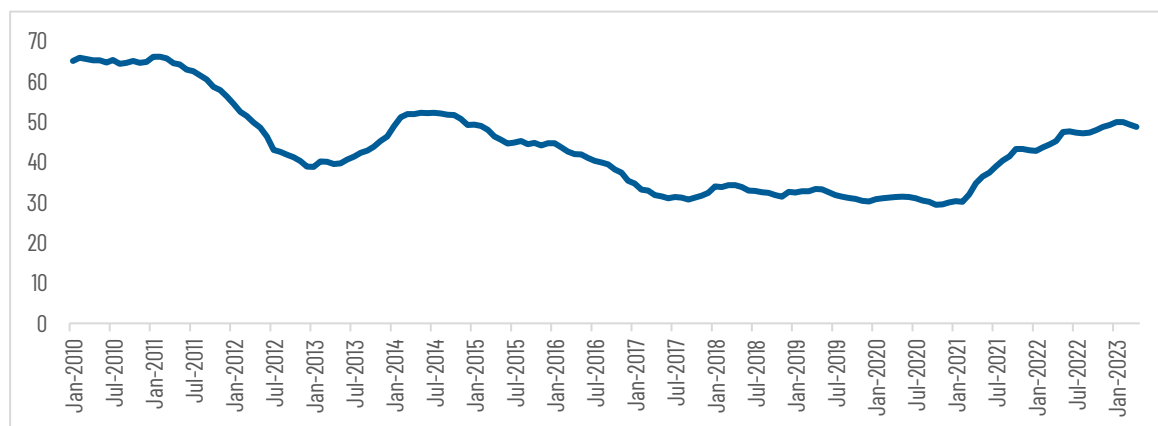
schwachen globalen Nachfrage als Folge des Krieges in der Ukraine als ursächlich für den Rückgang der Im- und Exporte gesehen. Für die Wirtschaft stellte auch der Rückgang der Immobilienverkäufe und -investments ein Problem dar.⁵² Die chinesischen Behörden erließen eine Vielzahl von Maßnahmen zur Eindämmung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und zur Förderung der Wirtschaft. Im August 2022 wurden 19 Maßnahmen mit einem Volumen von rd. 1 Bio. Yuan Renminbi (rd. 146 Mrd. US-Dollar) erlassen, zuvor waren bereits im Mai 2022 33 Maßnahmen eingeleitet worden.⁵³ Zu den Maßnahmen gehörten eine zusätzliche quantitative Lockerung (Ausweitung der Geldbasis), Steuernachlässe für Unternehmen, neue Impfstrategien für Ältere und Maßnahmen zur Fertigstellung und Übergabe nicht fertiggestellter Bauprojekte. Laut IWF zeigten die Maßnahmen im Januar 2023 erste Wirkungen, es werden Spillover-Effekte für die gesamte Asien-Pazifik-Region erwartet.⁵⁴

4.1.3 Maritime Entwicklungen

Schiffbau

Die chinesische Schiffbauindustrie setzt ihren Erholungskurs Ende 2022 und Anfang 2023 fort. Das Auftragsbuch umfasste im April 2023 laut Clarksons 1.912 Schiffe mit rd. 48,7 Mio. Compensated Gross Tonnage (CGT). Gegenüber dem Vorjahresmonat war die Zahl der Schiffe im Auftragsbuch rückläufig (2.189), die CGT stieg um knapp 3,5 Mio.⁵⁵ Ende März 2023 wurde das Post-Panamax-Schiff „MSC Raya“ (24.116 TEU) von der Jiangnan SY Group an die Bocom Leasing ausgeliefert. Ebenfalls Ende März lieferte Dalian Shipbuilding den Tanker NS Pioneer mit 155.000 dwt an Shanghai North Sea aus.⁵⁶

Abbildung 2: Auftragsbestand in der VR China in Compensated Gross Tonnage - 2010 bis 2023



Quelle: Clarksons SIN (2023)

Schiffahrt: Crewwechsel

Seit dem 8. Januar 2023 können Crewwechsel chinesischer Staatsangehöriger durchgeführt werden. Andere Staatsangehörige können abmustern, wobei die verschiedenen Häfen eigene Regelungen haben können.⁵⁷

Häfen: Shanghai

Der Hafen von Shanghai konnte sich von den Einschränkungen der Corona-Pandemie erholen und war im Jahr 2022 mit einem Containerumschlag von rd. 47,3 Mio. TEU größter Containerhafen der Welt. Gegenüber dem Vorjahr konnte der Containerumschlag um rd. 0,3 Mio. TEU gesteigert werden.⁵⁸ Nach der Coronawelle im 2. Quartal 2022 wurde im Juli mit 4,3 Mio. umgeschlagenen TEU ein neuer Höchstwert erzielt.⁵⁹

⁵² <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁵³ <https://edition.cnn.com/2022/08/25/economy/china-stimulus-infrastructure-power-shortages-drought-intl-hnk/index.html>, 12.04.2023.

⁵⁴ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁵⁵ <https://www.clarksons.net/>, 12.04.2023.

⁵⁶ Ebd., 14.04.2023.

⁵⁷ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

⁵⁸ <https://www.seatrade-maritime.com/ports/shanghai-retains-worlds-top-container-port-crown-marginal-growth>, 13.04.2023.

⁵⁹ <http://german.xinhuanet.com/20230104/4bc9e8793db144f5b43bf3a3c64a53e6/c.html>, 13.04.2023.

Häfen: Ningbo-Zhoushan-Hafen

Trotz eines eingeschränkten Betriebes als Folge eines Corona-Ausbruchs im Oktober 2022,⁶⁰ konnten im Ningbo-Zhoushan-Hafen rd. 1,25 Mrd. t Fracht umgeschlagen werden. Bis Ende 2022 wurde zudem das Seeroutennetz des Hafens auf 300 Routen ausgeweitet.

4.2 Hongkong

4.2.1 Allgemeines

Nach Angaben der Regierung Hongkongs schwächte sich die wirtschaftliche Entwicklung weiter ab: Im saisonbereinigten Vergleich wurde im 4. Quartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal ein Rückgang von 4,2% verzeichnet.⁶¹ Als Hauptgrund wird eine Abnahme der Warenexporte genannt. Das gedämpfte globale Wirtschaftswachstum in Verbindung mit Unterbrechungen des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs zwischen Hongkong und Festlandchina stellte eine erhebliche Belastung dar. Auch die Dienstleistungsexporte gingen leicht zurück.⁶²

Der IWF geht für die chinesische Sonderverwaltungszone für das Jahr 2023 von einem BIP-Anstieg um 3,5% aus, für 2024 wird ein Wachstum von 3,1% erwartet.⁶³

Die Warenexporte verzeichneten im Jahr 2022 einen Rückgang von 8,6% im Vergleich zum Vorjahr. Der Rückgang der Importe betrug 7,2%. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2023 verschärfte sich die Situation noch einmal. Gegenüber Januar und Februar 2022 sanken die Exporte um 25,4%, die Importe um 18,9%.⁶⁴ Für das Jahr 2023 erwartet die Regierung eine wirtschaftliche Verbesserung, wobei die Hoffnungen auf einer Erholung der chinesischen Wirtschaft sowie der Weltwirtschaft liegen.⁶⁵

Die Inflation Hongkongs erreichte im Februar 2023 eine Höhe von 1,7%.⁶⁶ Die Regierung rechnet für 2024 mit einer Inflationsrate von 2,5%.⁶⁷

4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Oktober 2022 kündigte die Regierung einige Initiativen zur Förderung der heimischen Wirtschaft an. Unter anderem nahm das Office for Attracting Strategic Enterprises im Dezember 2022 seinen Betrieb auf. Es soll Unternehmen aus Festlandchina und anderen Ländern auf das Werftenangebot aufmerksam machen. Zudem wurde ein 30 Mrd. US-Dollar großer Co-Investment-Fonds eingerichtet, der in diese Unternehmen investieren soll. Ein weiteres Augenmerk liegt auf dem Fachkräftemangel, zu dessen Beseitigung eine Talents Service Unit (TSU) Strategien zur Gewinnung von Talenten entwickeln soll.⁶⁸

Finanzpolitisch plant die Regierung eine Fortsetzung der expansiven Geldpolitik sowie eine Förderung der Wirtschaft, insbesondere kleinerer und mittlerer Unternehmen (z.B. durch eine Sonderdarlehensgarantie). Die Bürger sollen durch eine Fortsetzung der Gutscheinprogramme, verschiedene Steuer- und Gebührenermäßigungen und ein Mietvollstreckungsmoratorium entlastet werden.⁶⁹

⁶⁰ <https://www.fruchtportal.de/artikel/china-bewirtschaftung-des-hafens-ningbo-zhoushan-wegen-neuen-covid-ausbruchs-nur-in-geschlossenem-kreis/057506>, 13.04.2023.

⁶¹ <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5#>, 12.04.2023.

⁶² https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/22q4_ppt.pdf, 12.04.2023.

⁶³ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁶⁴ <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5#>, 12.04.2023.

⁶⁵ https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/22q4_ppt.pdf, 12.04.2023.

⁶⁶ <https://tradingeconomics.com/hong-kong/inflation-cpi>, 12.04.2023.

⁶⁷ https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/22q4_ppt.pdf, 12.04.2023.

⁶⁸ https://www.hkeconomy.gov.hk/en/pdf/er_22q4.pdf, 12.04.2023.

⁶⁹ Ebd., 12.04.2023.

4.2.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich der Genehmigung durch die Behörden möglich, ansonsten gelten dieselben Regelungen wie in der Volksrepublik China.⁷⁰ Informationen zu den Vorschriften, die bei einem Crewwechsel einzuhalten sind, finden sich auf der [Webseite der Regierung](#)⁷¹ der Sonderverwaltungsregion.

Häfen: Hongkong

Im Hafen von Hongkong wurden von Januar bis Februar 2023 rd. 2,1 Mio. TEU umgeschlagen. Das entspricht einem Rückgang von 9,3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Gesamtjahr 2022 lag das Umschlagsvolumen bei knapp 16,7 Mio. TEU, was einem Rückgang von 6,3% gegenüber 2021 entspricht.⁷²

4.3 Republik Korea/Südkorea

4.3.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Economy and Finance (MOEF) verlangsamte sich das wirtschaftliche Wachstum zuletzt. Die Industrieproduktion stieg im Januar 2023 um 0,5% gegenüber dem Vormonat, was das MOEF auf das Wachstum im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes (+2,9% gegenüber dem Vormonat) sowie im Dienstleistungssektor (+0,1% gegenüber dem Vormonat) zurückführt. Das Verarbeitende Gewerbe ist gegenüber dem Januar 2022 jedoch deutlich gesunken (-12,7%). Das MOEF sieht den andauernden Krieg in der Ukraine und die restriktive Geldpolitik für Südkorea wichtiger Volkswirtschaften als Bedrohung an (, da die Zinssatzerhöhung zu Rückgang der Investitionen, des Konsums und der Exporte führt), betrachtet jedoch die Wiederöffnung des chinesischen Marktes als Chance.⁷³ Das MOEF rechnete im Dezember 2022 für das Jahr 2022 mit einem BIP-Wachstum von 2,5%. Für das Jahr 2023 wird ein Wachstum von 1,6% erwartet.⁷⁴ Der IWF schätzt die wirtschaftliche Entwicklung für 2022 ähnlich ein.⁷⁵ Im Februar 2023 lag die Inflation in der Republik Korea bei 4,8%.⁷⁶

4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die südkoreanische Regierung plante im Dezember 2022 zur Krisenbekämpfung u.a. Maßnahmen zur Stärkung des präventiven Risikomanagements. Es soll finanzielle Unterstützung in Höhe von 540 Bio. Won bereitgestellt werden, um den Export zu stärken und KMU zu unterstützen. Angeschlagene KMU sollen zudem von einem Fonds in Höhe von 1,1 Bio. Won profitieren, der zinsgünstige Kredite und Umschuldungen ermöglicht. Im Finanzmarkt soll durch eine Unterstützung von 50 Bio. Won für Liquidität gesorgt werden.⁷⁷

Im Immobilienmarkt soll eine große Zahl von Maßnahmen für Stabilität sorgen, während im Energiesektor einerseits die Preise angepasst werden und andererseits Unternehmen zum Energiesparen angeregt werden sollen. Zur Bekämpfung der Inflation sollen die Steuerbegünstigungen im Energiesektor, die Subventionen zur Nutzung des ÖPNV sowie die Stundung von Studienkrediten fortgesetzt werden. Hinzu kommen zahlreiche Maßnahmen im Bereich Arbeit, Soziales, Bildung und Ruhestand.⁷⁸

In der 1. Jahreshälfte 2023 sollen bei Export Strategy Meetings wichtige Leitlinien zur Exportsteigerung festgelegt werden. Koreanische Unternehmen, die im Ausland Infrastrukturprojekte übernehmen wollen, sollen mit einem Fonds mit einem Volumen von 50 Bio. Won gefördert werden. Lieferkettenstörungen sollen durch ein neues und diversifiziertes System frühzeitig entdeckt und verhindert werden. Es wird an der Entwicklung einer New Growth Strategy 4.0 gearbeitet. Diese soll 15 Projekte in den Bereichen neue Technologien, neuer Lebensstil und neue Märkte umfassen und einen Innovationsfonds mit rd. 25 Bio. Won bis 2027 beinhalten.⁷⁹

⁷⁰ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

⁷¹ <https://www.coronavirus.gov.hk/eng/inbound-travel.html>, 13.04.2023.

⁷² https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf, 13.04.2023.

⁷³ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5521>, 12.04.2023.

⁷⁴ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 12.04.2023.

⁷⁵ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 12.04.2023.

⁷⁶ <https://tradingeconomics.com/south-korea/inflation-cpi>, 12.04.2023.

⁷⁷ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 12.04.2023.

⁷⁸ Ebd., 12.04.2023.

⁷⁹ Ebd., 12.04.2023.

4.3.3 Maritime Entwicklungen

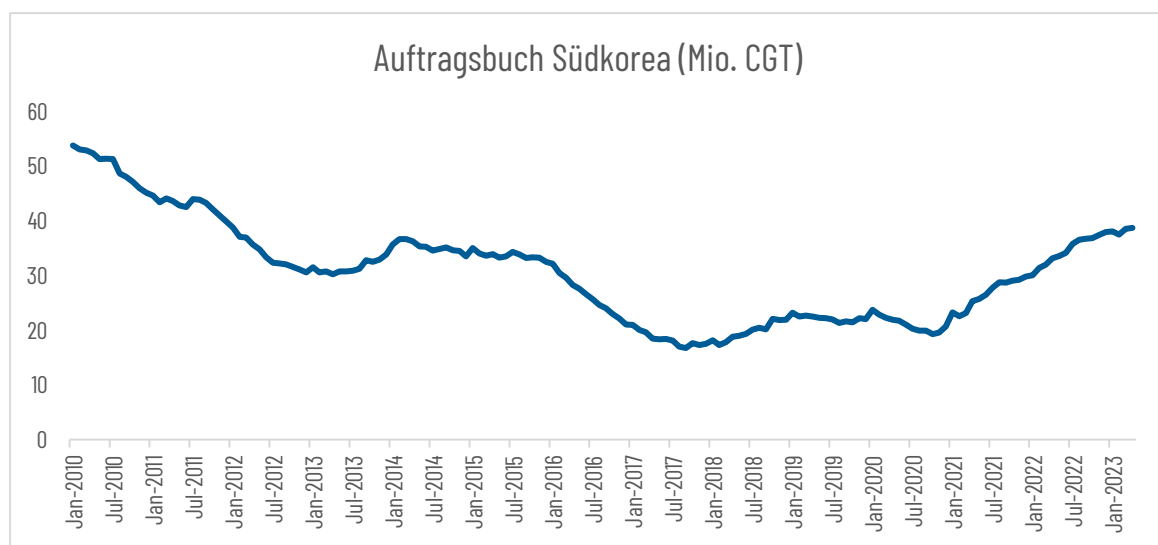
Schiffbau

Explizite Einschränkungen des Werftbetriebs in Südkorea wurden seit Erscheinen des 11. Corona-Berichts des Deutschen Maritimen Zentrums in öffentlichen Quellen nicht erwähnt.

Südkoreanische Werften hatten nach Angaben von Clarksons Research im April 2023 nach Anzahl rd. 19% der globalen Aufträge im Auftragsbuch, gemessen an CGT lagen rd. 35% der Aufträge bei südkoreanischen Werften (vgl. Abb. 3.).⁸⁰ Der Schiffbau in Südkorea profitiert dabei vom LNG-Tanker-Boom.⁸¹

Experten gehen davon aus, dass Südkoreas Schiffbauer mit einem zunehmenden 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, Schiffbauer zu werden. Zudem soll in naher Zukunft die Anzahl der Arbeitsvisa für ausländische Fachkräfte erhöht werden.⁸²

Abbildung 3: Auftragsbestand in Südkorea in Compensated Gross Tonnage - 2010 bis 2023



Quelle: Clarksons SIN (2023)

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind vorbehaltlich einer behördlichen Genehmigung möglich. Einschränkungen gelten, wenn der letzte Crewwechsel vor weniger als 14 Tagen in der Russischen Föderation oder auf den Philippinen durchgeführt wurde.⁸³

Informationen zu den Bedingungen, unter denen Crewwechsel durchgeführt werden können, sind auf der [Webseite](#) des südkoreanischen Justizministeriums zu finden.⁸⁴

⁸⁰ <https://www.clarksons.net/>, 12.04.2023

⁸¹ <https://www.gtai.de/de/trade/suedkorea/branchen/schiffbauer-erhalten-rekordhohe-bestellungen-fuer-Ing-tanker-956238>, 12.04.2023.

⁸² <https://www.shipnerdnews.com/the-problems-for-south-korea-shipbuilding-industry/>, 13.04.2023.

⁸³ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

⁸⁴ https://www.immigration.go.kr/immigration_eng/1832/subview.do?enc=Zm5jdDF8QE88JTJGyMjZlTGaW1taWdyYXRpb25fZW5nJTJGMjI1JTJGNTUxMzU3JTJGyXJOY2xWaWV3LmRvJTNGcGFzc3dvcmlMOQIMjZyZ3NCZ25kZVN0ciUzRCUyNmJic0NsU2VxJTNEJTl2cmdzRW5kZGVtdHIIM0QIMjZpc1ZpZXdNaW5lJTNEZmFsc2UIMjZwYWdlJTNEMSUyNmJic09wZW5XcmRTZXEIM0QIMjZzcmNoQ29sdW1uJTNEJTl2c3JjaFdyZCUzRCUyNg%3D%3D, 13.04.2023.

4.4 Singapur

4.4.1 Allgemeines

Das Ministry of Trade and Industry (MTI) resümierte nach Ende des 4. Quartals 2022, dass das BIP 2022 um rd. 3,6% gestiegen sei.⁸⁵ Damit erhöhte sie die eigene Wachstumsprognose aus dem November 2022 um rd. 0,1%.⁸⁶ Für das Jahr 2023 wird ein Wachstum zwischen 0,5% und 2,5% erwartet.⁸⁷ Der IWF prognostizierte im April 2023 ein BIP-Wachstum von 1,5% im Jahr 2022 und von 2,1% im Jahr 2024.⁸⁸

Im 4. Quartal 2022 wuchs die Wirtschaft Singapurs um 2,1% gegenüber dem Vorjahresquartal. Im Vergleich zum 3. Quartal 2022 stieg das BIP saisonbereinigt um 0,1%. Im Sektor „Transportation & Storage“ wurde im 4. Quartal ein Wachstum von 2,5% gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnet. Wichtigster Wachstumstreiber war der sich erholende Luftverkehrssektor, aber auch der Güterverkehr zu Lande und Wasser nahm gegenüber dem Vorjahresquartal zu.⁸⁹ Die Inflation in Singapur sank im Februar 2023 auf 6,3%.⁹⁰

4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Juni 2022 kündigte die Regierung Singapurs ein Maßnahmenpaket mit einem Volumen von 1,5 Mrd. US-Dollar an. Dieses soll in erster Linie die Folgen der hohen Inflation auf Familien mit niedrigem Einkommen und andere sozial schwache Schichten zielen und betrifft rd. 1.5 Mio. Einwohner Singapurs. Weiterhin zielt das Paket auf KMU, die bei den Arbeits- und Energiekosten unterstützt werden.⁹¹ Zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie hatte die Regierung bereits 2020 das Programm Jobs Growth Incentive (JGI) initiiert, das Unternehmen finanziell unterstützte und dazu bringen sollte, trotz der Krise Stellen auszusprechen und zu besetzen. Das Programm wurde im Februar 2023 als Erfolg bewertet, da im 4. Quartal 2022 das Beschäftigungsniveau von 2019 erreicht werden konnte.⁹² Auch der IWF bescheinigt Singapur, dank des Programms, vergleichsweise gut durch die Krise gekommen zu sein.⁹³

4.4.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

In Singapur sind Crewwechsel sowohl mit vollständig geimpften als auch mit ungeimpften Seeleuten möglich. Dafür muss seit dem 29. August 2022 für alle (vollständig geimpften und nicht geimpften) Besatzungsmitglieder, die an- oder abmustern, ein Antrag für den Crewwechsel über das ICA Crew System mit DigitalPort@SGTM™ gestellt werden. Genauere Informationen zu den Formalien, die eingehalten werden müssen, sind dem Port Marine [Circular No. 19 of 2022](#)⁹⁴ der Maritime and Port Authority of Singapore (MPA Singapore) zu entnehmen.⁹⁵

Häfen: Singapur

Die MPA Singapore veröffentlichte für März 2023 einen Containerumschlag von rd. 3,3 Mio. TEU sowie einen Gesamtgüterumschlag von rd. 50,2 Mio. t. Das entspricht einem Zuwachs von 8,0% bzw. von 3,2% gegenüber dem Vorjahresmonat. Im Gesamtjahr 2022 wurden rd. 578,2 Mio. t Güterumschlag verzeichnet – dies stellt einen Rückgang gegenüber 2021 um knapp 3,6% dar, gegenüber 2019 sogar um rd. 7,7%.⁹⁶

⁸⁵ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/PR_AES2022.pdf, 13.04.2023

⁸⁶ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-Third-Quarter-2022/PR_3Q22.pdf, 13.04.2023.

⁸⁷ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/PR_AES2022.pdf, 13.04.2023

⁸⁸ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

⁸⁹ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/PR_AES2022.pdf, 13.04.2023.

⁹⁰ <https://tradingeconomics.com/singapore/inflation-cpi>, 13.04.2023.

⁹¹ <https://www.straitstimes.com/singapore/spore-rolls-out-15b-package-to-help-lower-income-households-businesses-cope-with-inflation>, 13.04.2023.

⁹² https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/FA_AES2022.pdf, 13.04.2023.

⁹³ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 13.04.2023.

⁹⁴ <https://www.mpa.gov.sg/docs/mpalibraries/circulars-and-notices/port-marine-circulars/pc22-19>, 13.04.2022.

⁹⁵ [https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/operations/crew-change/crew-change-\(international\)](https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/operations/crew-change/crew-change-(international)), 13.04.2023

⁹⁶ <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>, 13.04.2023.

5. Länderübersicht Europa

5.1 Europäische Union

5.1.1 Allgemeines

Europa und die Europäische Union wurden vom Krieg in der Ukraine hart getroffen, wenn auch nicht im zunächst befürchteten Ausmaß. So stieg das BIP der EU-Mitgliedsstaaten gegenüber dem Vorjahr um 3,7% - auch für 2023 und 2024 erwartet der IWF ein Wachstum (2023: 0,7%; 2024: 1,6%). Im Euroraum wird sowohl vom IWF als auch der OECD mit 0,8% bzw. 1,4% ein vergleichbares Wachstum prognostiziert.^{97, 98} Die Europäische Kommission erwartet ein BIP-Wachstum von 0,8% bzw. 1,6%.⁹⁹

In der EU lag die Inflation im März 2023 bei 8,3% (Euroraum: 6,9%) und war damit erheblich höher als in den USA oder dem Asien-Pazifik-Raum.¹⁰⁰ Zur Eindämmung der Preissteigerungen und der Kaufkräfteinbußen erhöhte die Europäische Zentralbank (EZB) bis März 2023 den Leitzins in sechs Schritten von 0,0% auf 3,5%.¹⁰¹ Damit liegt das Zinsniveau deutlich über dem Niedrigzinsniveau des vergangenen Jahrzehnts, dennoch konnte die Inflation nicht auf das gewünschte Maß von rd. 2,0% gesenkt werden.

5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Februar 2021 wurde als Reaktion auf die Corona-Krise der europäische Wiederaufbaufonds mit einem Gesamtvolumen von rd. 2,0 Bio. Euro gegründet. Rund 1,2 Bio. Euro werden dabei über das EU-Budget bzw. den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) finanziert, der Rest von rd. 806,9 Mrd. Euro im Rahmen des über Schulden finanzierten NextGenerationEU-Fonds. Kern von NextGenerationEU ist die Recovery and Resilience Facility (RRF), welche Kredite und Darlehen vergibt. Dieses Instrument verwaltet die Gelder, die die Mitgliedsstaaten auf Basis von Erholungs- und Resilienzplänen erhalten können. Zu den Programmen, die Teil von NextGenerationEU sind, gehören ReactEU, Horizon Europe, InvestEU, Rural Development, Just Transition Funds (JTF) und ResEU. Die Gelder des Wiederaufbaufonds und von NextGenerationEU können explizit auch zur allgemeinen Krisenbewältigung genutzt werden.^{102, 103}

Nach Einschätzung des IWF hat sich die europäische Wirtschaft gegenüber den negativen Auswirkungen des Krieges als resilienter erwiesen als zunächst erwartet. Handelseinbrüche und Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation haben der Wirtschaft nicht im befürchteten Maße geschadet. Zur Eindämmung der Energiekrise wurden rd. 1,3% des BIP der EU in finanzpolitische Stabilisierungs- und Fördermaßnahmen investiert.¹⁰⁴

Im Februar 2023 stellte die Europäische Kommission den Green Deal Industrial Plan (GDIP) vor, der auch als Reaktion auf den US-Inflation Reduction Act (IRA) verstanden werden kann. Der GDIP beinhaltet einen langfristigen Souveränitätsfonds und soll kurzfristig Kreditmöglichkeiten durch den REPowerEU-Fonds in Höhe von 250 Mrd. Euro anbieten, um Unternehmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen anzuregen.^{105, 106}

5.1.3 Maritime Entwicklungen

Nachdem die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) in einem Audit festgestellt hatte, dass die Ausbildung auf den Philippinen nicht internationalen maritimen Sicherheitsstandards genüge, stand ein Arbeitsverbot für

⁹⁷ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 13.04.2023.

⁹⁸ <https://www.oecd.org/economic-outlook/march-2023/>, 13.04.2023.

⁹⁹ https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/winter-2023-economic-forecast-eu-economy-set-avoid-recession-headwinds-persist_en, 13.04.2023.

¹⁰⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

¹⁰¹ <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 12.04.2023.

¹⁰² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe_de, 12.04.2023.

¹⁰³ <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559>, 12.04.2023.

¹⁰⁴ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 13.04.2023.

¹⁰⁵ <https://www.deutschlandfunk.de/inflation-reduction-act-anti-inflationsprogramm-inflationsbekaempfungsgesetz-100.html>, 13.04.2023.

¹⁰⁶ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_de, 13.04.2023.

philippinische Seeleute im Raum. Von einem solchen wären rd. 400.000 Menschen betroffen, die dann nicht mehr auf Schiffen unter Flagge eines EU-Mitgliedsstaates fahren dürften.¹⁰⁷

5.2 Belgien

5.2.1 Allgemeines

Das BIP Belgiens betrug im 4. Quartal 2022 nach vorläufigen Angaben rd. 148,0 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einer Zunahme von 10,0% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 134,5 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 136,6 Mrd. Euro) war ein Zuwachs von 8,3% zu verzeichnen. Vergleicht man die 4. Quartale der Jahre 2019 und 2022 ergibt sich sogar ein Wachstum von 15,9%.¹⁰⁸

Für das Gesamtjahr 2022 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 3,1% aus, das sich 2023 jedoch auf 0,7% verringern soll. 2024 wird ein Wachstum von 1,1% erwartet.¹⁰⁹

Die Inflation erreichte in Belgien im März 2023 eine Höhe von 4,9%.¹¹⁰

5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die belgische Regierung hat zahlreiche Maßnahmen zur Bekämpfung der verschiedenen Krisen ergriffen. So wurde im Oktober 2021 ein Paket mit rd. 600 Mio. Euro Umfang beschlossen, das insbesondere Haushalte mit niedrigsten Einkommen bei der Bewältigung der Energiekosten unterstützen sollte.¹¹¹ Dazu kamen Ende 2022 steuerfreie Boni für Beschäftigte¹¹² und ein automatischer Lohnindexierungsmechanismus. Die Maßnahmen belasten den belgischen Staat erheblich.¹¹³

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Belgien einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind bis zum Jahr 2026 insgesamt 105 Investitionsmaßnahmen und 35 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 5,9 Mrd. Euro Zuschüssen unterstützt.^{114, 115}

5.2.3 Maritime Entwicklungen

Crewwechsel

Crewwechsel sind in Belgien ohne Einschränkungen möglich.¹¹⁶

Häfen: Antwerpen-Brügge

Im Hafen Antwerpen-Brügge belief sich der Gesamtumschlag im Jahr 2022 auf rd. 286,9 Mio. t, was einem Rückgang um 0,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag ging mit 145,3 Mio. t bzw. 13,5 Mio. TEU um 8,6% bzw. 5,2% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück. Der Umschlag mit Flüssig- und Massengut nahm jedoch um 10% bzw. 13,8% zu.¹¹⁷

¹⁰⁷ <https://www.dw.com/en/philippines-400000-seafarers-at-risk-of-sailing-ban/a-64213556>, 13.04.2023.

¹⁰⁸ Eurostat 2022, 13.04.2023.

¹⁰⁹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

¹¹¹ <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2021/10/12/die-belgische-regierung-ergreift-massnahmen-gegen-zu-hohe-energi/>, 13.04.2023.

¹¹² <https://www.euractiv.de/section/europa-kompakt/news/belgische-regierung-bietet-steuerfreien-bonus-fuer-arbeitnehmer/>, 13.04.2023.

¹¹³ <https://www.euractiv.de/section/eurozone/news/belgien-wird-zum-schuldenkoenig-der-eurozone/>, 13.04.2023.

¹¹⁴ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/belgiums-recovery-and-resilience-plan_en, 13.04.2023.

¹¹⁵ https://belgium.representation.ec.europa.eu/strategie-et-priorites/le-plan-de-relance-europeen-en-belgique_de, 13.04.2023.

¹¹⁶ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2022.

¹¹⁷ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-stable-in-2022>, 13.04.2023.

5.3 Deutschland

5.3.1 Allgemeines

Das BIP Deutschlands erreichte im 4. Quartal 2023 einen Umfang von rd. 1,0 Bio. Euro. Damit stieg das BIP im Vergleich zum Vorquartal (rd. 972,2 Mrd. Euro) um 3,6%, gegenüber dem Vorjahresquartal (rd. 945,7 Mrd. Euro) um 6,5%. Seit dem 4. Quartal 2019, vor Beginn der Corona-Pandemie, ist das BIP in Deutschland um 13,0% gestiegen.¹¹⁸

Für das Jahr 2023 erwartet der IWF einen Rückgang des deutschen BIP um 0,1%, 2024 wird ein Zuwachs von 1,1% prognostiziert.¹¹⁹

In Deutschland sank die Inflation im März 2023 laut Statistischem Bundesamt auf 7,4% und damit auf den niedrigsten Wert seit August 2022.¹²⁰

5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Bundesregierung hat in der Corona-Pandemie zahlreiche steuerliche Hilfen und Vereinfachungen erlassen, z.B. Stundung von Steuerzahlungen und Erleichterungen von Steuervorauszahlungen.¹²¹ Zur Bekämpfung der Inflation hat die Bundesregierung drei Pakete mit einem Gesamtvolumen von rd. 300 Mrd. Euro verabschiedet. Das erste Paket aus dem Februar 2022 beinhaltete den Wegfall der EEG-Umlage. Das zweite Paket aus dem Mai 2022 umfasste die temporäre Senkung der Mineralölsteuer bei Kraftstoffen sowie temporär vergünstigte Nahverkehrstickets. Im dritten Paket aus dem September 2022 wurden eine temporäre Mehrwertsteuersenkung für Gas und Fernwärme, die Soforthilfe wegen gestiegener Preise für Erdgas und Wärme im Dezember 2022, die Gas-, Wärme- und Strompreisbremse ab 2023 sowie das vergünstigte Ticket für den öffentlichen Personenverkehr (Nahverkehrsticket) ab 2023 festgelegt.¹²²

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte die Bundesrepublik einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind insgesamt 40 Maßnahmen geplant, die von der EU mit rd. 25,6 Mrd. Euro gefördert werden.¹²³

5.3.3 Maritime Entwicklungen

Crewwechsel

Crewwechsel sind ohne Ausnahmen möglich.¹²⁴

Häfen: Hamburg

Im Jahr 2022 sank der Seegüterumschlag im Hafen Hamburg um rd. 7% auf 119,9 Mio. t. Gegenüber dem Jahr 2019 nahm der Umschlag um 10,3% ab.¹²⁵ Gegenüber 2019 ging der Containerumschlag von 9,3 Mio. auf 8,3 Mio. TEU zurück.¹²⁶ 2022 wurden 2,9 Mio. t mit Fahrtgebieten in Nordostasien umgeschlagen.¹²⁷

Häfen: Bremen und Bremerhaven

Die Häfen im Land Bremen hatten 2022 einen Umschlagsrückgang zu verzeichnen. Das Hafenressort schätzte Ende Dezember 2022, dass rd. 64,5 Mio. t Waren umgeschlagen worden waren. Dies bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 7,4%.¹²⁸

¹¹⁸ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹¹⁹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹²⁰ https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/_inhalt.html, 13.04.2023.

¹²¹ <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Corona/steuerliche-massnahmen-corona.html>, 20.04.2023.

¹²² <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/aktuell-energie.html>, 20.04.2023.

¹²³ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/germanys-recovery-and-resilience-plan_en, 13.04.2023.

¹²⁴ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹²⁵ <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/seegueterumschlag/>, 20.04.2023.

¹²⁶ <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag/>, 20.04.2023.

¹²⁷ <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/fahrtgebiete/>, 20.04.2023.

¹²⁸ <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/hafen-bremerhaven-bremen-konjunktur-wirtschaft-100.html>, 20.04.2023.

5.4 Frankreich

5.4.1 Allgemeines

Das BIP Frankreichs betrug im 4. Quartal 2022 rd. 690,2 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 5,9% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 651,5 Mrd. Euro), im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 657,0 Mrd. Euro) einer Zunahme um 5,1%. Seit dem 4. Quartal 2019 ist das französische BIP um 10,0% gestiegen.¹²⁹

Nach Prognose des IWF wird Frankreichs BIP 2022 um 2,5% zunehmen, für 2023 wird ein geringeres Wachstum von 0,7% erwartet.¹³⁰

Die Inflation betrug in Frankreich im März 2023 laut Eurostat 6,7%.¹³¹

5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Frankreich erließ zahlreiche Maßnahmen gegen die Krisen und tätigte Investitionen, die ein Gesamtvolumen von rd. 45 Mrd. Euro vorsehen. Neben Steuergeldern sollen diese Maßnahmen auch durch Gewinnabschöpfung von Energieunternehmen finanziert werden. Weiterhin wurde eine Strom- und Gaspreisbremse für Privathaushalte etabliert, hinzu kamen Entlastungen für Unternehmen, welche mehr als 3% ihres Umsatzes für Strom oder Gas ausgeben (je bis zu 2 Mio. Euro) sowie für energieintensive Unternehmen (je bis zu 50 Mio. Euro).^{132, 133}

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Frankreich einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind 71 Investitionsmaßnahmen und 20 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 39,5 Mrd. Euro Zuschüssen unterstützt.¹³⁴

5.4.3 Maritime Entwicklungen

Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich und ohne Ausnahmen möglich.¹³⁵

Häfen: Le Havre und Rouen (Haropa)

Im Jahr 2022 stieg der Seegüterumschlag von Le Havre und Rouen um rd. 2% auf 85,1 Mio. t. Ursächlich dafür waren der gestiegene Umschlag flüssiger Massengüter und der hohe Getreideexport. Der Containerumschlag stieg um 0,3% auf 3,1 Mio. TEU.¹³⁶

5.5 Griechenland

5.5.1 Allgemeines

Das griechische BIP lag im 4. Quartal 2022 bei rd. 52,6 Mrd. Euro. Dies entspricht einem Rückgang von 8,8% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 57,6 Mrd. Euro). Verglichen mit dem Vorjahresquartal (rd. 47,9 Mrd. Euro) war jedoch ein Zuwachs von 9,7% zu verzeichnen. Bei einem Vergleich der 4. Quartale der Jahre 2019 und 2022 ergibt sich sogar ein Wachstum von 14,5%.¹³⁷

Für das Gesamtjahr 2022 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 5,9% aus, das sich 2023 und 2024 auf 2,6% bzw. 1,5% abschwächen soll.¹³⁸

¹²⁹ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹³⁰ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹³¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

¹³² <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 13.04.2023.

¹³³ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 13.04.2023.

¹³⁴ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/frances-recovery-and-resilience-plan_en, 13.04.2023.

¹³⁵ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹³⁶ <https://www.dvz.de/rubriken/detail/news/msc-investiert-700-millionen-euro-in-le-havre.html>, 13.04.2023.

¹³⁷ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹³⁸ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

Im März 2023 betrug die Inflation in Griechenland laut Eurostat 5,4%.¹³⁹

5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die griechische Regierung führte zahlreiche Entlastungsmaßnahmen für Bürger ein. Dazu zählten Zulagen für besonders bedürftige Haushalte, Strom- und Kraftstoffzuschüsse sowie Unterstützung in Bezug auf steigende Lebensmittelpreise. Die Maßnahmen sollen durch eine Übergewinnsteuer von Erdölraffinerien finanziert werden.¹⁴⁰

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Griechenland einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sind zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung 106 Investitionsmaßnahmen und 68 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 17,77 Mrd. Euro Zuschüssen und 12,73 Mrd. Euro Darlehen unterstützt.¹⁴¹

5.5.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich und ohne Ausnahmen möglich.¹⁴²

5.6 Italien

5.6.1 Allgemeines

Das BIP Italiens betrug im 4. Quartal 2022 rd. 516,5 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 9,5% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 471,7 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 484,2 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 6,7% zu verzeichnen. Betrachtet man das letzte 4. Vorkrisenquartal, so ist das BIP Italiens seither um 8,4% gestiegen.¹⁴³

Insgesamt erzielte Italien 2022 laut dem IWF ein BIP-Wachstum von 3,7%, im Jahr 2024 wird ein Anstieg um 0,7% erwartet, 2025 um 0,8%.¹⁴⁴

Die Inflation in Italien betrug im Februar 2023 9,8% und lag damit knapp unter dem europäischen Durchschnitt.¹⁴⁵

5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Italien hat in mehreren Schritten Maßnahmenpakete verabschiedet: In den beiden ersten Paketen mit einem Gesamtvolumen von 30 Mrd. Euro wurden bis Mai 2022 Hilfsprogramme für arme Familien, ein Preisrabatt auf Benzin und Diesel sowie Steuererleichterungen für energieintensive Unternehmen beschlossen. Diese Maßnahmen sollen durch Extragewinne von Energiekonzernen finanziert werden.¹⁴⁶ Das dritte Paket aus dem August 2022 führte die Maßnahmen weitestgehend fort und besaß ein Volumen von rd. 17. Mrd. Euro. Unter anderem wurden die Rentenzahlungen temporär erhöht.^{147, 148}

¹³⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

¹⁴⁰ <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 25.04.2023.

¹⁴¹ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/greeces-recovery-and-resilience-plan_en, 25.04.2023.

¹⁴² <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁴³ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹⁴⁴ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹⁴⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16310161/2-17032023-AP-DE.pdf/ea2c641b-3c48-51f9-3f8c-2cf1f90425241>, 13.04.2023.

¹⁴⁶ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/konjunktur/italien-verabschiedet-milliardenpaket-gegen-inflation-18001345.html>, 13.04.2023.

¹⁴⁷ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/fiskalpolitik-erneutes-milliardenpaket-italien-verabschiedet-weitere-hilfen-gegen-inflation/28576612.html>, 13.04.2023.

¹⁴⁸ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 13.04.2023.

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Italien einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind 132 Investitionsmaßnahmen und 58 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 68,9 Mrd. Euro Zuschüssen und 122,6 Mrd. Euro Darlehen unterstützt.¹⁴⁹

5.6.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Alle Besatzungswechsel sind möglich.¹⁵⁰

5.7 Niederlande

5.7.1 Allgemeines

Das BIP der Niederlande betrug im 4. Quartal 2022 rd. 247,1 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 5,5% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 234,2 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 224,3 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 10,2% zu verzeichnen, seit dem 4. Quartal 2019 um 18,5%.¹⁵¹

Nach Angaben des IWF erreichte das BIP-Wachstum in den Niederlanden 2022 einen Wert von 4,5%, 2023 wird es voraussichtlich um 1,0%, 2024 um 1,2% steigen.¹⁵²

Im Februar lag die Inflationsrate der Niederlande bei 8,9%.¹⁵³

5.7.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Ende 2021 senkte die niederländische Regierung die Abgaben und Steuern auf Strom, Benzin und Diesel. Zu Beginn des Jahres 2023 wurden diese Vergünstigungen durch Preisobergrenzen ersetzt. Ende 2022 gab es Einmalzahlungen für private Haushalte und auch 2023 sind Unterstützungszahlungen geplant.¹⁵⁴

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte die Niederlande einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind bis 2026 insgesamt 28 Investitionsmaßnahmen und 21 Reformen vorgesehen, deren Umsetzung von der EU mit rd. 4,7 Mrd. Euro bezuschusst wird.¹⁵⁵

5.7.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.¹⁵⁶ Weitere Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der niederländischen Regierung zu finden.¹⁵⁷

Häfen: Rotterdam

Der Hafen Rotterdam meldete für das Jahr 2022 einen Gesamtumschlag von 467,4 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang um 0,3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Umschlag von LNG und Kohle stieg deutlich an. Der Containerverkehr ging jedoch in TEU um 5,5% (in t: -9,6%) zurück, was auf den Einbruch des Handels mit der Russischen Föderation zurückgeführt wird.¹⁵⁸

¹⁴⁹ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/italys-recovery-and-resilience-plan_en, 13.04.2023.

¹⁵⁰ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁵¹ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹⁵² <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹⁵³ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16324910/2-19042023-AP-DE.pdf/9f07112b-5b67-9a87-69cf-2b297ed17176>, 25.04.2023.

¹⁵⁴ <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 13.04.2023.

¹⁵⁵ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-netherlands_en, 13.04.2023.

¹⁵⁶ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁵⁷ <https://www.government.nl/documents/regulations/2022/03/28/merchant-shipping-protection-regulation-and-explanatory-notes>, 13.04.2023.

¹⁵⁸ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/umschlag-im-rotterdam-hafen-2022-trotz-krieg-und>, 13.04.2023.

5.8 Polen

5.8.1 Allgemeines

Das BIP Polens betrug im 4. Quartal 2022 rd. 184,8 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Anstieg um 12,6% gegenüber dem 3. Quartal (rd. 164,2 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 161,2 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 14,5% zu verzeichnen, gegenüber dem 4. Quartal 2019 sogar um 24,2%.¹⁵⁹

Für Polen erwartet der IWF für das Gesamtjahr 2022 einen BIP-Zuwachs von 4,9%, 2023 sollen es 0,3% und 2024 2,4% sein.¹⁶⁰

Die Inflation in Polen erreichte im Februar 2023 17,2%, damit lag die Rate deutlich über dem EU-Schnitt.¹⁶¹

5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Als Reaktion auf die Corona-Pandemie hat die Polnische Zentralbank (NBP) seit 2020 die Zinsen gesenkt und setzte Rückkaufmaßnahmen von Anleihen in Gang. Bis Ende 2021 wurden staatliche und staatlich garantierte Anleihen im Wert von 135,8 Mrd. Zloty (PLN) gekauft und die Zinsen erhöht.¹⁶² Seit September 2021 liegen die Zinsen bei 6,75%.¹⁶³ Die Inflation in Polen wird insbesondere durch die hohen Energiekosten angetrieben, weswegen die polnische Regierung eine Politik der Diversifizierung betreibt. Erdgas soll zukünftig primär über das europäische Pipelinesystem, direkt aus Norwegen und via LNG erfolgen. Als Erdöllieferant soll Saudi-Arabien die Russische Föderation ersetzen, während die Kohleimporte aus der Ostukraine und Russland schwer zu kompensieren sind.¹⁶⁴

Als Unterstützungsmaßnahmen hat die polnische Regierung bis September 2022 drei Pakete verabschiedet, die eine Senkung der Mehrwertsteuer für Strom- und Heizkosten, Zuschüsse an die ärmsten Haushalte sowie Kohlezuschüsse und Unterstützung für Fernwärme beinhalten. Insgesamt belaufen sich die Volumina der Pakete auf 2,1% des polnischen BIP. Für 2023 sind zwei Erhöhungen des Mindestlohns geplant.¹⁶⁵

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Polen einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sollen zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung 53 Investitionsmaßnahmen und 49 Reformen umgesetzt werden. Dabei wird Polen von der EU mit rd. 23,9 Mrd. Euro Zuschüssen und 11,5 Mrd. Euro Darlehen unterstützt.¹⁶⁶

5.8.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich.¹⁶⁷ Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der polnischen Regierung zu finden.¹⁶⁸

Häfen: Gdańsk (Danzig)

Im Jahr 2022 verzeichnete der Hafen von Danzig einen Gesamtgüterumschlag von rd. 68,2 Mio. t, was einem Zuwachs von etwa 28% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Nach eigenen Angaben bleibt der Hafen damit auf Platz 2 der umschlagstärksten Seehäfen (nach Gesamtumschlag) an der Ostsee.¹⁶⁹

¹⁵⁹ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹⁶⁰ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹⁶¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16310161/2-17032023-AP-DE.pdf/ea2c641b-3c48-51f9-3f8c-2c1f9042524>, 13.04.2023.

¹⁶² <https://www.fes.de/finanzpolitik/inflation/was-tun-gegen-die-inflation/was-tun-gegen-die-inflation-polen>, 13.04.2023.

¹⁶³ <https://de.investing.com/economic-calendar/polish-interest-rate-decision-447>, 13.04.2023.

¹⁶⁴ <https://www.fes.de/finanzpolitik/inflation/was-tun-gegen-die-inflation/was-tun-gegen-die-inflation-polen>, 13.04.2023.

¹⁶⁵ Ebd., 13.04.2023.

¹⁶⁶ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-poland_en, 13.04.2023.

¹⁶⁷ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁶⁸ <https://www.gov.pl/web/coronavirus/travel>, 13.04.2023.

¹⁶⁹ <https://www.portgdansk.pl/en/events/68-2-million-tons-port-of-gdansk-breaks-yet-another-record/>, 13.04.2023.

5.9 Spanien

5.9.1 Allgemeines

Das spanische BIP betrug im 4. Quartal 2022 rd. 355,3 Mrd. Euro und ist damit gegenüber dem Vorquartal (rd. 329,0 Mrd. Euro) um 8,0% gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 329,3 Mrd. Euro) und dem 4. Quartal 2019 (rd. 324,4 Mrd. Euro) nahm das BIP um 7,9% bzw. 9,5% zu.¹⁷⁰

Der IWF weist für 2022 ein BIP-Wachstum von 5,5% aus, erwartet jedoch für 2023 und 2024 mit 1,5% bzw. 2,0% ein verlangsamtes Wachstum.¹⁷¹

Die Inflation lag im März 2023 bei 3,1%.¹⁷²

5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Regierung in Madrid hat bis Februar 2023 drei Entlastungspakete verabschiedet.¹⁷³ Diese beinhalten eine Senkung der Steuern und Abgaben für Energie und Grundnahrungsmittel, eine Begrenzung des Gaspreises für die Stromerzeugung, eine Begrenzung des Anstiegs von Wohnungsmieten, eine Senkung der Preise im ÖPNV sowie einen Tankrabbatt. Hinzu kamen Einmalzahlungen für einkommensschwache Familien und eine Erhöhung der Grundsicherung.

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. NextGenerationEU legte Spanien einen Aufbau- und Resilienzplan bis zum Jahr 2026 vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und Krisenvorbereitung sind 112 Investitionsmaßnahmen und 102 Reformen geplant, die von der EU mit rd. 69,5 Mrd. Euro unterstützt werden.¹⁷⁴

5.9.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Informationen zu Einschränkungen bei Crewwechseln liegen nicht vor.¹⁷⁵

Häfen: Valencia

Der Hafen von Valencia verzeichnete im Jahr 2022 einen Gesamtgüterumschlag von rd. 79,4 Mio. t. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von etwa 6,9%. Der Containerumschlag ging um rd. 9,9% auf knapp 5,1 Mio. TEU zurück. Nach Aufhebung der meisten Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stieg das Passagieraufkommen deutlich um mehr als 116% auf rd. 1,4 Mio.¹⁷⁶

6. Länderübersicht Nordamerika

6.1 Vereinigte Staaten von Amerika

6.1.1 Allgemeines

Im 4. Quartal 2022 wiesen die USA ein BIP von rd. 26,1 Bio. US-Dollar auf. Damit stieg es gegenüber dem Vorquartal (rd. 25,7 Bio. US-Dollar) um 1,6%. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 24,3 Bio. US-Dollar) nahm das BIP um 7,9% zu, verglichen mit dem Vorkrisenquartal 2019 (rd. 21,7 Bio. US-Dollar) um 20,4%.¹⁷⁷

Die Inflation in den USA lag im März 2023 mit 5,0% unter den europäischen Werten. Der im Vergleich niedrige Wert liegt mutmaßlich im entschlossenen Vorgehen der US-amerikanischen Notenbank (Federal Reserve) begründet, die den Leitzins bis Mai 2023 auf eine Spanne von 5,0% bis 5,25% angehoben hat. Auch spielen die Energiepreise in den USA aufgrund des hohen Selbstversorgungsgrads mit fossilen Brennstoffen keine so große Rolle wie in Europa.¹⁷⁸

¹⁷⁰ Eurostat 2023, 13.04.2023.

¹⁷¹ <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 13.04.2023.

¹⁷² <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/16310161/2-17032023-AP-DE.pdf/ea2c641b-3c48-51f9-3f8c-2cf1f9042524>, 13.04.2023.

¹⁷³ <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 13.04.2023.

¹⁷⁴ https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/spains-recovery-and-resilience-plan_en, 13.04.2023.

¹⁷⁵ <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁷⁶ <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2212-Statistical-Report-December-2022.pdf>, 13.04.2023.

¹⁷⁷ https://www.bea.gov/sites/default/files/2023-03/gdp4q22_3rd_0.pdf, 13.04.2023.

¹⁷⁸ <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20230322a.htm>, 14.04.2023.

6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die wichtigste Maßnahme zur Krisenbekämpfung und Ankurbelung der US-amerikanischen Wirtschaft ist der Inflation Reduction Act of 2022 (IRA), der von Präsident Joe Biden im August 2022 unterzeichnet wurde. Dabei handelt es sich um eine Kompromissvariante des zunächst geplanten umfassenderen Build Back Better Act.¹⁷⁹ Der IRA sieht einen Defizitabbau von 300 Mrd. US-Dollar vor und hält für einen Zeitraum von zehn Jahren Investitionen von rd. 369 Mrd. US-Dollar für Maßnahmen zur Energiesicherheit und Bekämpfung des Klimawandels bereit.¹⁸⁰ Dies beinhaltet z.B. Steuervorteile beim Erwerb von Elektroautos aus US-amerikanischer Produktion. Hinzu kommen rd. 27 Mrd. US-Dollar für einen Fonds zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, zur Finanzierung von emissionsarmen und -freien Technologien, ein Zuschuss- und Darlehensprogramm für US-Bundesstaaten und Stromversorgungsunternehmen mit rd. 30 Mrd. US-Dollar Umfang zur Steigerung der sauberen Stromerzeugung sowie 3 Mrd. US-Dollar Subventionen zur Verringerung der Luftverschmutzung in Häfen.

In der EU wird angesichts höherer Energiepreise in Europa und attraktiver US-Subventionen die Sorge laut, dass einige europäische Unternehmen in die USA abwandern könnten. Als Reaktion der EU gilt der Green Deal Industrial Plan (GDIP). Die EU-Kommission setzte gemeinsam mit dem Weißen Haus eine Taskforce zur Findung gemeinsamer Lösungen ein, nachdem in der EU Forderungen nach einem WTO-Verfahren aufgekommen waren.¹⁸¹

6.1.3 Maritime Entwicklungen

Schifffahrt: Crewwechsel

Crewwechsel sind grundsätzlich möglich, die Häfen können jedoch eigene Regeln erlassen.¹⁸²

Häfen: Los Angeles

Im Hafen von Los Angeles wurden im Jahr 2022 rd. 9,9 Mio. TEU umgeschlagen, das entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von knapp 7,2%. Der Containerumschlag im Januar und Februar 2023 lag 31,5% unter dem Vergleichswert des Vorjahres.¹⁸³

¹⁷⁹ <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 13.04.2023.

¹⁸⁰ https://www.democrats.senate.gov/imo/media/doc/inflation_reduction_act_one_page_summary.pdf, 13.04.2023.

¹⁸¹ <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 13.04.2023.

¹⁸² <https://www.iss-shipping.com/tools/covid-19-crew-change-tracker/>, 13.04.2023.

¹⁸³ <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/container-statistics>, 14.04.2023.