

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

Betrachtung ausgewählter Länder in Asien und Europa

9. Bericht | 8. April 2022

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

Hamburg, 08.04.2022

Autoren:

Claus Brandt

Runa Jörgens

Katja Leuteritz

Ralf Plump

Athanasios Tsitales

Redaktion und Lektorat:

Rita Gwardys

Dr. Regine Klose-Wolf

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 1. EINLEITUNG | 4 |
| 2. ZUSAMMENFASSUNG | 5 |
| 3. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN | 9 |
| 3.1 Volksrepublik China | 9 |
| 3.1.1 Allgemeines..... | 9 |
| 3.1.2 Schiffbau | 10 |
| 3.1.3 Schifffahrt..... | 10 |
| 3.1.4 Häfen | 10 |
| 3.2 Hongkong | 10 |
| 3.2.1 Allgemein..... | 10 |
| 3.2.2 Schifffahrt | 11 |
| 3.2.3 Häfen | 11 |
| 3.3 Republik Korea/Südkorea | 11 |
| 3.3.1 Allgemeines..... | 11 |
| 3.3.2 Schiffbau | 11 |
| 3.3.3 Schifffahrt..... | 12 |
| 3.4 Singapur | 12 |
| 3.4.1 Allgemeines | 12 |
| 3.4.2 Schiffbau | 12 |
| 3.4.3 Schifffahrt | 12 |
| 3.4.4 Häfen..... | 12 |
| 4. LÄNDERÜBERSICHT EUROPA..... | 13 |
| 4.1 Belgien | 13 |
| 4.1.1 Allgemein..... | 13 |
| 4.1.2 Schifffahrt | 13 |
| 4.1.3 Häfen | 13 |
| 4.2 Frankreich | 13 |
| 4.2.1 Allgemein | 13 |
| 4.2.2 Schiffbau | 13 |
| 4.2.3 Schifffahrt | 13 |
| 4.3 Italien | 13 |
| 4.3.1 Allgemein..... | 13 |
| 4.3.2 Schiffbau | 13 |
| 4.3.3 Schifffahrt | 14 |
| 4.4 Niederlande | 14 |
| 4.4.1 Allgemein | 14 |
| 4.4.2 Schiffbau | 14 |
| 4.4.3 Schifffahrt | 14 |
| 4.4.4 Häfen..... | 14 |
| 4.5 Polen | 14 |
| 4.5.1 Allgemein | 14 |
| 4.5.2 Schifffahrt | 14 |

1. Einleitung

Der 9. 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.

Wir haben uns entschlossen, diesen Bericht trotz des Krieges in der Ukraine in gewohnter Weise zu veröffentlichen und uns dennoch nur auf die Auswirkungen der Pandemie zu beschränken. Das Deutsche Maritime Zentrum verurteilt den Einmarsch der Russischen Föderation und jegliche Verletzungen des Völkerrechts.

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 01. April 2022 in frei zugänglichen Quellen. Wir weisen darauf hin, dass sich viele Informationen täglich ändern, d.h., innerhalb kurzer Zeit überholt sein können. Dies ist zur Zeit insbesondere aufgrund des Krieges in der Ukraine der Fall, da sämtliche Wachstumsprognosen vor dessen Beginn erstellt wurden. Dennoch lassen sich 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 [8. Berichts](#) am 26. November 2021 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 9. 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 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hat zwei Tools geschaffen, die zur Bewältigung der Coronakrise beitragen sollen: das OECD COVID-19 Recovery Dashboard und die Regional Recovery Plattform.¹

Das OECD COVID-19 Recovery Dashboard zur Überwachung der Qualität des wirtschaftlichen Aufschwungs misst die Qualität der Erholung von der Krise in den einzelnen Ländern anhand von 20 Indikatoren und vier Parametern - Stärke, Inklusivität, Umweltschutz und Resilienz. Es enthält aktuelle und eingeführte OECD-Statistiken, die durch neue Datenansätze ergänzt werden. Die Aktualität, Detailliertheit und Genauigkeit der Statistiken sollen ständig verbessert werden.²

Die Regional Recovery Plattform befasst sich mit der Ungleichmäßigkeit des Aufschwungs in den verschiedenen Ländern und stützt sich dabei auf international vergleichbare subnationale Daten. Die Regional Recovery Plattform soll aufzeigen, wie unterschiedlich stark die gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Krise in den einzelnen Ländern und innerhalb der Länder ausgeprägt sind. So sollen Entscheidungsträger bei der Entwicklung ortsbezogener Maßnahmen und damit die Erholung in allen Regionen unterstützt werden.³

In ihrem Bericht „[Economic and Social Impacts and Policy Implications of the War in Ukraine](#)“ vermerkt die OECD, dass vor dem Ausbruch des Ukraine-Krieges davon ausgegangen wurde, dass sich die meisten wichtigen globalen makroökonomischen Variablen im Zeitraum 2022/2023 nach der COVID-19-Pandemie wieder normalisieren würden.⁴ Mittlerweile wird prognostiziert, dass angesichts der Ungewissheit das weltweite Wirtschaftswachstum 2022 um mehr als einen Prozentpunkt niedriger ausfallen könnte als vor dem Krieg geschätzt wurde. Weiter wird davon ausgegangen, dass die Inflation, die bereits zu Beginn des Jahres 2022 hoch war, bedingt durch den Krieg und seinen Einfluss auf einzelne Länder um mindestens weitere 2,5 Prozentpunkte höher ausfallen könnte.⁵

Europa

Laut dem Bericht der Europäischen Kommission „[European Economic Forecast Winter 2022](#)“ vom Februar 2022 ist die EU-Wirtschaft schwächer in das neue Jahr gestartet als zuvor erwartet. Nachdem die Produktion im Sommer 2021 wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht hatte, wurde bereits in der Herbstprognose⁶ mit einer Verlangsamung gerechnet, die auch eingetreten ist. Es wird erwartet, dass die wirtschaftliche Expansion im 2. Quartal dieses Jahres zunimmt und über das Jahr 2022 hinweg robust bleibt. Nach einer kräftigen Erholung um 5,3% im Jahr 2021 wird für die EU-Wirtschaft nun ein Wachstum von 4,0% im Jahr 2022 (4,0% in der Eurozone) sowie von 2,8% im Jahr 2023 (2,7% in der Eurozone) prognostiziert.⁷

Das Wiederaufflammen der COVID-19-Pandemie im Herbst 2021 und die exponentielle Ausbreitung der Omikron-Variante haben in vielen EU-Ländern zu einer erneuten Belastung der Gesundheitssysteme und zu einer seit Beginn der Pandemie nicht gekannten Welle von Arbeitsausfällen geführt. Anhaltende Logistik- und Versorgungsgpässe sowie die Verknappung von Halbleitern und einigen Metallrohstoffen und die hohen Energiepreise wirken sich negativ auf die Produktion aus. Der stärkere Inflationsdruck belastet die Kaufkraft der Haushalte.⁸

¹ <https://www.oecd.org/coronavirus/de>, 28.03.2022.

² <https://www.oecd.org/coronavirus/en/recovery-dashboard>, 28.03.2022.

³ <https://www.oecd.org/regional/recovery-platform.htm>, 28.03.2022.

⁴ <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/4181d61b-en/index.html?itemId=/content/publication/4181d61b-en#chapter-d1e21>, 28.03.2022.

⁵ <https://www.oecd.org/economic-outlook/>, 28.03.2022.

⁶ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2021-economic-forecast-recovery-expansion-amid-headwinds_de, 28.03.2022.

⁷ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/winter-2022-economic-forecast-growth-expected-regain-traction-after-winter-slowdown_de, 28.03.2022.

⁸ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/ip169_en.pdf, 28.03.2022.

In der Winterprognose der EU-Kommission wird angenommen, dass die Auswirkungen der derzeitigen Infektionswelle auf die Wirtschaft nur von kurzer Dauer seien und die meisten Versorgungsengpässe im Laufe des Jahres abklingen werden. Zudem wird erwartet, dass der Inflationsdruck gegen Ende des Jahres 2022 nachlassen wird. Ein sich kontinuierlich erholender Arbeitsmarkt, weiterhin günstige Finanzierungsbedingungen sowie die vollständige Inanspruchnahme der Fazilität für Konjunkturbelebung und Krisenbewältigung (Recovery and Resilience Facility/RRF) werden eine längere und robuste Expansionsphase unterstützen.⁹

Nordamerika

Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in den Vereinigten Staaten stieg im 4. Quartal 2021 auf eine Jahresrate von 7%, nach einem Anstieg von 2,3% im 3. Quartal. Der Anstieg des BIP im 4. Quartal spiegelt die anhaltenden wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie wider. Im 4. Quartal führten COVID-19-Ausbrüche in einigen Teilen des Landes zu Einschränkungen und Unterbrechungen des Betriebs von Unternehmen. Staatliche Unterstützungszahlungen in Form von erlassbaren Krediten an Unternehmen, Zuschüssen an Bundesstaaten und Kommunen sowie Sozialleistungen an Haushalte gingen zurück, da die Bestimmungen mehrerer Bundesprogramme ausliefen bzw. geringere Fördersummen zur Verfügung standen.¹⁰

Asien-Pazifik

Die Weltbank schätzt in ihrem Report „[Global Economy Prospects](#)“, dass sich das Wachstum in der Region Asien-Pazifik voraussichtlich auf ebenfalls 5,1% im Jahr 2022 (7,1% in 2021) verlangsamen wird. Das Wachstum in China wird sich aufgrund strengerer Vorschriften und geringerer Unterstützung durch Exporte voraussichtlich auf ebenfalls 5,1% abschwächen. Das Wachstum in der übrigen Region wird 2022 voraussichtlich auf 5% steigen, was durch den Nachholbedarf beim Konsum und eine Zunahme der COVID-19-Impfungen begünstigt wird. In etwa einem Fünftel der Länder der Region Asien-Pazifik - vor allem in den vom Tourismus abhängigen Volkswirtschaften - wird die prognostizierte Erholung nicht ausreichen, um das Produktionsniveau von 2019 während des Prognosezeitraums (2022-2023) wieder zu erreichen. Zu den Risiken gehören wiederkehrende Mobilitätseinschränkungen im Zusammenhang mit dem Wiederaufflammen der Pandemie, unvollständige Impfungen, verstärkte finanzielle Spannungen und negative Einflüsse durch Naturkatastrophen.¹¹

Seeverkehr generell

Für 2022 wird vorausgesagt, dass es weiterhin ein knappes Tonnageangebot bei allen Schiffsgrößen geben und auch die Verteilung von Containern ein Problem bleiben wird. Die Häfen werden nicht voll ausgelastet sein, es drohen zudem kurzfristige Hafenschließungen aufgrund lokaler COVID-19-Ausbrüche.

Die Überlastung der US-Häfen wird 2022 anhalten. Es wird weltweit ein unbeständiger Arbeitsmarkt erwartet. Möglicherweise werden sich die im Frühjahr 2022 beginnenden Tarifverhandlungen an der Westküste der USA zwischen der International Longshore & Warehouse Union (ILWU) und den Arbeitgebern negativ auf die Hafenabläufe auswirken. Mögliche Energieengpässe in China werden weiterhin einen Einfluss auf die Fertigung und die Lieferkette haben.¹²

Asien/Pazifik nach Europa

Der Mangel an Equipment und die Engpässe beim Frachtraum werden andauern. Die Überlastung der Häfen wird die Fahrpläne der Schiffe verzögern und zu weiteren Auslassungen von Hafenanläufen führen.¹³

Asien/Pazifik nach Nordamerika

Leerfahrten und Schiffsverschiebungen werden weiterhin zu beobachten sein, da die Häfen in den USA nach wie vor überlastet sind.¹⁴

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/economy-finance/ip169_en.pdf, 28.03.2022.

¹⁰ <https://www.bea.gov/news/2022/gross-domestic-product-fourth-quarter-and-year-2021-second-estimate>, 28.03.2022.

¹¹ <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/36519/9781464817601.pdf?sequence=10&isAllowed=y>, 28.03.2022.

¹² <https://lot.dhl.com/dhl-ocean-freight-market-update-outlook-2022-2024/>, 28.03.2022.

¹³ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 28.03.2022.

¹⁴ Ebd., 28.03.2022.

Asien/Pazifik nach Südamerika

An der Westküste Mittel- und Südamerikas bleibt der Markt im Aufschwung. Die Nachfrage an der Ostküste Südamerikas ist leicht gesunken, das Angebot leicht gestiegen. Dies ist auf die hohe Inflation in Brasilien und Argentinien zurückzuführen. Die angespannte Situation beim Equipment hält an, so dass nicht genutzte Kühlcontainer eine Option als Ersatz für Standardcontainer bleiben.¹⁵

Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Nordafrika

In diesem Fahrtgebiet gibt es nach wie vor Leerfahrten und Verschiebungen von Schiffsanläufen. Der Mangel an Frachtraum ist vor allem in den Sektoren Ostmittelmeer und Rotes Meer groß. Weniger angespannt ist die Lage im Afrika-Sektor. Es wird erwartet, dass sich die Gesamtmarktnachfrage im Frühling erholen wird.

In den Haupthäfen Ost- und Südostasiens besteht nach wie vor ein Mangel an Frachtkapazitäten und Equipment. Insbesondere im Feeder-Bereich von Vietnam und Thailand kommt es zu Kapazitätsengpässen.¹⁶

Europa nach Nordamerika

Die Situation in den USA ist unverändert. In den Häfen von Los Angeles/Long Beach wird Monat für Monat ein Rekordaufkommen verzeichnet. Die Zahl der Schiffe, die auf die Zuweisung eines Liegeplatzes warten, beläuft sich konstant auf 75. Eine leichte Verbesserung ist bei der Verweildauer der Container (derzeit ca. 5 Tage) zu beobachten. Die Liegeplatzauslastung bleibt in allen US-Häfen hoch. Schiffe müssen in der Regel erst vor Anker gehen, bevor sie in den Hafen einlaufen können. Die Situation im Schienen- und im Intermodalverkehr bleibt angespannt. Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne und die Auslassungen von Häfen bleiben ein Problem, da es bei allen Diensten aufgrund der Überlastung zu erheblichen Verspätungen kommt.¹⁷

Die kritische Situation im kanadischen Montreal hält an. Die Schiffe haben mit wetterbedingten Verspätungen zu kämpfen, was zu zusätzlichen Liegezeiten im Hafen und zu Containerstaus an den Terminals führt. Die Weiterbeförderung wird zum einen durch das strenge Winterwetter und zum anderen durch die jüngsten Proteste und Blockaden gegen die COVID-19-Politik der kanadischen Regierung erschwert. Die Verbindungen nach Vancouver sind aufgrund der Überlastung der Westküste nach wie vor stark verspätet.¹⁸

Europa nach Asien/Pazifik

Die Ausrüstungssituation ist, abhängig von den Depots und den einzelnen Carriern, teilweise angespannt. Für Asien ist die Frachtkapazität unproblematisch. Die Raten bleiben konstant, in einigen Fällen sind Absenkungen zu beobachten.¹⁹ In Australien und Neuseeland bleibt die Situation aufgrund von Staus in allen Umschlagshäfen Asiens angespannt. Der Direktverkehr ist noch immer stark überbucht. Insbesondere für Verkehre nach Neuseeland verschlechtert sich die Lage, da mehrere Reedereien derzeit keine Dienste nach Neuseeland anbieten. Die bereits hohen Frachtraten steigen weiter.²⁰

Seeleute generell

Zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf Seeleute hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine eigene [Internetseite](#) erstellt. Neben Informationen zum Thema Crewwechsel werden hier Hinweise zu Impfungen aufgeführt.²¹

¹⁵ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 28.03.2022.

¹⁶ Ebd., 28.03.2022.

¹⁷ Ebd., 28.03.2022.

¹⁸ Ebd., 28.03.2022.

¹⁹ Ebd., 28.03.2022.

²⁰ Ebd., 28.03.2022.

²¹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx#:~:text=0n%209%20July%202020%2C%2013,designated%20seafarers%20as%20key%20workers>, 28.03.2022.

Die International Chamber of Shipping (ICS) hat ihren „[Medical Guide](#)“²², den „[Vaccination Guide](#)“²³ und die „[Roadmap for Vaccination](#)“²⁴ vollständig überarbeitet. Eine aktuelle Liste dazu, in welchen Ländern und Häfen Seeleute geimpft werden können, ist auf der [Seite](#)²⁵ der International Christian Maritime Association (ICMA) zu finden.

Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den asiatischen Ländern ist im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringer ausgefallen. Der Handel mit China und Indien nahm leicht zu.

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

| Ein-/Ausladeregion | 2021 | 2021 | 2020 | Veränderung gegenüber | | Januar bis Dezember | | | |
|--------------------|---------|-------|-------|-----------------------|----------------|---------------------|--------|------------------------------------|-------|
| | Dez. | Nov. | Dez. | Vormonat | Vorjahresmonat | 2021 | 2020 | Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum | |
| | 1.000 t | | | % | | 1.000 t | | % | |
| Asien gesamt | 3.789 | 4.272 | 3.977 | -11,3 | -4,7 | 48.940 | 52.665 | -3.725 | -7,1 |
| darunter: | | | | | | | | | |
| China | 1.519 | 1.914 | 1.609 | -20,6 | -5,6 | 21.708 | 21.403 | 305 | 1,4 |
| Singapur | 315 | 316 | 299 | -0,5 | 5,1 | 4.274 | 4.630 | -356 | -7,7 |
| Indien | 227 | 181 | 193 | 25,9 | 18,1 | 2.459 | 2.356 | 103 | 4,4 |
| Malaysia | 200 | 127 | 203 | 57,5 | -1,6 | 1.862 | 2.200 | -337 | -15,3 |
| Südkorea | 188 | 242 | 265 | -22,3 | -29,3 | 2.676 | 4.541 | -1.865 | -41,1 |

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schiffahrt/seeschiffahrt-monat-2080500211124.pdf?__blob=publicationFile, 28.03.2022.

²² <https://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-guidance-for-ship-operators-for-the-protection-of-the-health-of-seafarers-fifth-edition/>, 28.03.2022.

²³ <https://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-vaccination-for-seafarers-and-shipping-companies-a-practical-guide-third-edition/>, 28.03.2022.

²⁴ <https://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-roadmap-for-vaccination-of-international-seafarers-second-edition/>, 28.03.2022.

²⁵ <https://icma.as/vaccines/>, 28.03.2022.

Häfen Europa – Umschlagsentwicklungen

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

Table 2: Gesamtgüterumschlag im deutschen Seeverkehr am Beispiel Europas

| Ein-/Ausladeregion | 2021 | 2021 | 2020 | Veränderung gegenüber | | Januar bis Dezember | | | |
|----------------------|---------|--------|--------|-----------------------|----------------|---------------------|---------|------------------------------------|-------|
| | Dez. | Nov. | Dez. | Vormonat | Vorjahresmonat | 2021 | 2020 | Veränderung ggü. Vorjahreszeitraum | |
| | 1.000 t | | | % | | 1.000 t | | % | |
| Europa | 13.087 | 14.218 | 12.956 | -8,0 | 1,0 | 163.644 | 152.169 | 11.475 | 7,5 |
| EU | 7.629 | 8.066 | 7.649 | -5,4 | -0,3 | 98.871 | 90.126 | 8.744 | 9,7 |
| darunter: | | | | | | | | | |
| Schweden | 1.847 | 1.969 | 1.760 | -6,2 | 4,9 | 25.502 | 23.353 | 2.149 | 9,2 |
| Finnland | 1.137 | 1.280 | 1.217 | -11,1 | -6,6 | 15.510 | 14.056 | 1.455 | 10,3 |
| Dänemark | 1.028 | 1.107 | 916 | -7,1 | 12,2 | 12.367 | 11.420 | 948 | 8,3 |
| Niederlande | 717 | 793 | 830 | -9,5 | -13,7 | 10.623 | 8.628 | 1.995 | 23,1 |
| Belgien | 517 | 604 | 477 | -14,5 | 8,2 | 6.936 | 5.603 | 1.333 | 23,8 |
| Polen | 424 | 401 | 538 | 5,9 | -21,1 | 5.548 | 5.195 | 353 | 6,8 |
| Spanien | 407 | 296 | 395 | 37,8 | 3,1 | 4.484 | 4.585 | -100 | -2,2 |
| Litauen | 386 | 479 | 422 | -19,6 | -8,6 | 5.362 | 5.159 | 203 | 3,9 |
| Lettland | 331 | 343 | 271 | -3,3 | 22,3 | 3.477 | 3.490 | -13 | -0,4 |
| Frankreich | 207 | 194 | 200 | 6,6 | 3,4 | 2.628 | 2.261 | 367 | 16,2 |
| Italien | 207 | 78 | 136 | 166,2 | 52,0 | 1.189 | 901 | 288 | 32,0 |
| Estland | 166 | 148 | 159 | 12,1 | 4,6 | 1.997 | 1.994 | 3 | 0,2 |
| Portugal | 99 | 193 | 79 | -48,9 | 25,4 | 1.203 | 1.256 | -53 | -4,2 |
| Griechenland | 88 | 106 | 191 | -17,6 | -54,0 | 1.248 | 1.256 | -8 | -0,6 |
| Irland | 36 | 28 | 40 | 28,4 | -10,0 | 496 | 588 | -91 | -15,5 |
| Übrige europ. Länder | 5.184 | 5.179 | 4.275 | 0,1 | 21,3 | 31.087 | 30.956 | 131 | 0,4 |

Quelle: eigene Darstellung nach https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/seeschifffahrt-monat-2080500211124.pdf?__blob=publicationFile, 28.03.2022.

3. Länderübersicht Asien

3.1 Volksrepublik China

3.1.1 Allgemeines

Nach offiziellen Angaben des chinesischen Statistikamts vom 15. März 2022 hat sich die nationale Wirtschaft im Januar und Februar 2022 stärker erholt als erwartet. Demzufolge wuchs die Gesamtwertschöpfung der Industrieunternehmen um 7,5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum sowie um 3,2% gegenüber Dezember 2021. Der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren belief sich auf 6.204,4 Mrd. Renminbi, was einem Zuwachs von 13,3% gegenüber Januar und Februar 2021 entspricht. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 738,8 Mrd. Renminbi auf.²⁶

Zuvor war vom chinesischen Statistikamt bekannt gegeben worden, dass sich das BIP im 4. Quartal 2021 um 1,6% gegenüber dem Vorjahresquartal verbessert habe (vorläufige Zahlen). Im Sektor „Transport, Storage and Post“ habe es einen Zuwachs von 4,0% im gleichen Zeitraum gegeben.²⁷

²⁶ http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202203/t20220315_1828617.html, 18.03.2022.

²⁷ http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202201/t20220119_1826672.html, 18.03.2022.

3.1.2 Schiffbau

Seit Erscheinen des [8. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine Einschränkungen des direkten chinesischen Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt. In den Meldungen zu den jüngsten Lockdowns in Shenzhen und Shanghai, die auch den Ladungsumschlag betreffen, werden Auswirkungen auf die Werftaktivitäten bisher nicht erwähnt.^{28,29} Obwohl in den beiden genannten Metropolen alle „nicht versorgungswichtigen“ Arbeitskräfte zu Hause bleiben müssen, werden Werftmitarbeiter nicht explizit genannt.³⁰ Auch wenn die aktuellen Lockdowns in den großen Metropolen der Volksrepublik eine andere Sprache sprechen, sehen Wissenschaftler*innen aus Oxford (Großbritannien) Indizien für einen Ausstieg Chinas aus der strikten Null-Covid-Politik.³¹ Für die chinesische Werftindustrie ist laut nationaler Angaben der Auftragszulauf ungebrochen. Es werden aktuell neben Containerschiffen vor allem LNG-Tanker bestellt. Die größte Werftengruppe, die China State Shipping Corp., ist nach eigenen Angaben bis in das Jahr 2025 voll ausgelastet.³² Eine weitere inländische Quelle berichtet von einem Auftragsboom für die Werften, es wird von einem Auftragseingang von 2,5 Mrd. US-Dollar in den letzten Wochen berichtet.³³

Einen großen Anteil am Auftragsvolumen bei Containerschiffen entfällt auf die Mediterranean Shipping Company (MSC), die weitere sechs 16.000-TEU-Schiffe bei der Dalian Shipbuilding Industry geordert haben soll. MSC, die im vergangenen Jahr zur weltweit größten Container-Reederei aufgestiegen ist, soll laut Alphaliner zurzeit 72 Schiffe mit einer Kapazität von 1,1 Mio. TEU im Bau haben.³⁴ Anders als die im vergangenen Jahr bestellten Neubauten, die mit Dieselmotoren und entsprechenden Abgasreinigungssystemen ausgestattet wurden, sollen die aktuell geordneten Neubauten mit LNG-Dual-Fuel-Motoren geliefert werden.

3.1.3 Schifffahrt

Crewwechsel:

Crewwechsel mit chinesischen Staatsangehörigen können vorbehaltlich einer behördlichen Genehmigung durchgeführt werden. Andere Staatsangehörige können vorbehaltlich der Genehmigung durch örtliche Behörden abmustern.³⁵

3.1.4 Häfen

Shanghai

Der ab dem 28. März 2022 angekündigte Lockdown soll sich laut Shanghai International Port Group nicht auf das Umschlagsgeschehen im Seehafen auswirken.³⁶

Shenzhen

Die südchinesische Hafenstadt Shenzhen erließ am 14. März 2022 einen siebtägigen stadtweiten Lockdown. Der Hafen arbeitete normal weiter, jedoch zeigte der Lockdown Auswirkungen auf die Hinterland-Logistik.³⁷

3.2 Hongkong

3.2.1 Allgemein

Nach Angaben der Regierung Hongkongs stieg das BIP nach vorläufigen Zahlen im 4. Quartal 2021 um 4,8% gegenüber dem Vorjahresquartal, nachdem es im 3. Quartal bereits um 5,5% zugenommen hatte. Für das Gesamtjahr 2021 gab die Regierung ein Wachstum von 6,4% im Vergleich zu 2020 an. Der Sektor „Transportation, Storage, Postal and Courier Services“ nahm im 4. Quartal um 9,7% gegenüber dem Vorjahresquartal zu. Im Gesamtjahr 2021 verzeichnete der Sektor einen Zuwachs von insgesamt 10,7%.³⁸

²⁸ <https://splash247.com/shanghai-goes-into-lockdown/>, 28.03.2022.

²⁹ <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/shanghai-lockdown-set-shipping-and-supply-chain-edge>, 28.03.2022.

³⁰ <https://qz.com/2141486/chinas-new-covid-lockdowns-could-result-in-more-inflation/>, 28.03.2022.

³¹ <https://www.hellenicshippingnews.com/is-china-softening-its-policy-response-to-covid-19/>, 26.03.2022.

³² <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254440.shtml>, 28.03.2022.

³³ http://german.china.org.cn/txt/2022-03/10/content_78100060.htm, 28.03.2022.

³⁴ <https://www.maritime-executive.com/article/containership-orders-at-record-levels-with-new-order-linked-to-msc>, 28.03.2022.

³⁵ <https://www.iss-shipping.com/coronavirus-port-country-implications>, 28.03.2022.

³⁶ <https://logistik-heute.de/news/corona-shanghai-beginnt-lockdown-haefen-bleiben-offen-36457.html>, 28.03.2022.

³⁷ <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/congested-shenzhen-terminals-cut-window-export-containers>, 28.03.2022.

³⁸ <https://www.info.gov.hk/gia/general/202203/18/P2022031800285.htm>, 28.03.2022.

3.2.2 Schifffahrt

Crewwechsel:

Informationen zu den Vorschriften, die bei einem Crewwechsel einzuhalten sind, finden sich auf der [Webseite der Regierung](#)³⁹ der Sonderverwaltungsregion.

3.2.3 Häfen

Im Hafen von Hongkong wurden in den ersten zwei Monaten des Jahres 2022 insgesamt 2,3 Mio. TEU umgeschlagen. Das entspricht einem Rückgang von 8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁴⁰

3.3 Republik Korea/Südkorea

3.3.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Economics and Finance (MOEF) stieg das reale BIP im 4. Quartal 2021 um 1,2% und lag damit 0,1% über einer zuvor veröffentlichten Schätzung. Nach Aussagen des MOEF hat die koreanische Wirtschaft den schnellsten wirtschaftlichen Erholungstrend unter den G20-Staaten vorzuweisen.⁴¹

Die aktuelle wirtschaftliche Lage zu Jahresbeginn ist schwankend. Während die Industrieproduktion im Januar 2022 leicht um 0,3% gegenüber dem Vormonat zurückging, stiegen die Exporte im Februar um 20,6% im Vorjahresvergleich, was vor allem auf eine starke Entwicklung in den Bereichen Halbleiter und Petrochemikalien zurückzuführen ist.⁴²

Für 2022 erwartet das MOEF ein Wirtschaftswachstum von 3,1%. Schwerpunkte der Wirtschaftspolitik bilden für das laufende Jahr zum einen die vollständige Erholung von den Auswirkungen der Pandemie, zum anderen die „Entwicklung künftiger Wachstumsmotoren“.⁴³

3.3.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 8. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

Die südkoreanischen Schiffbauer standen im Februar 2022 bei den weltweiten Auftragseingängen an erster Stelle und ließen die chinesische Konkurrenz hinter sich.⁴⁴

Lokale Werften, angeführt von Hyundai Heavy Industries, erhielten im Februar 2022 860.000 kompensierte Bruttoregistertonnen (CGT) an neuen Aufträgen, dies entspricht 67% der weltweiten Gesamtzahl von 1,29 Mio. CGT. Unter anderem erhielt die Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) einen Auftrag für den Bau von drei großen LNG-Tankern von einem nicht näher genannten nordamerikanischen Reeder.⁴⁵

Die Regierung in Seoul hat sich den internationalen Sanktionen gegen Russland angeschlossen. Die südkoreanische Industrie und damit auch die Werften müssen mit Einnahmeverlusten für bestehende Aufträge aus Russland rechnen. Zahlungen russischer Eigner werden sich voraussichtlich verzögern, da russische Banken aus dem internationalen Zahlungsnetzwerk Swift ausgeschlossen wurden.

Berichten zufolge verzögert Samsung Heavy Industries (SHI) die Auslieferung zweier LNG-Tanker russischer Besteller, die im April 2022 fällig wären. SHI gehört zu den drei größten südkoreanischen Schiffbauern und hat den größten Auftragsbestand russischer Unternehmen in Südkorea, der sich auf insgesamt 5 Mrd. US-Dollar beläuft.

Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, SHI und DSME haben Berichten zufolge offene Verträge mit russischen Unternehmen im Wert von rund 6,5 Mrd. US-Dollar. Da die Aufträge über einen Zeitraum von mehr als sechs Jahren laufen und rd. 60% der Zahlungen erst bei Ablieferung fällig werden (ferner der weltweite Bedarf an LNG-Tankern und -Ausrüstungen stark steigt), könnten sich die betroffenen Werften bei Zahlungsausfällen aufgrund anhaltender Sanktionen nach anderen Märkten umsehen, so eine Unternehmenssprecherin.^{46, 47}

³⁹ <https://www.coronavirus.gov.hk/eng/inbound-travel.html>, 28.03.2022.

⁴⁰ https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf, 28.03.2022.

⁴¹ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5306>, 18.03.2022.

⁴² <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5297>, 28.03.2022.

⁴³ <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5273>, 18.03.2022.

⁴⁴ <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20220308000416>, 29.03.2022.

⁴⁵ <https://en.yna.co.kr/view/AEN20220324007000320>, 28.03.2022.

⁴⁶ https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3171866/south-korean-shipbuilders-weigh-us65-billion-cost-ukraine?utm_source=rss_feed, 28.03.2022.

⁴⁷ <https://ground.news/article/korean-shipbuilders-bracing-for-fallout-from-russia-war>, 29.03.2022.

3.3.3 Schifffahrt

Crewwechsel:

Informationen zu den Bedingungen, unter denen Crewwechsel durchgeführt werden können, sind auf der [Webseite](#) des koreanischen Justizministeriums zu finden.⁴⁸

3.4 Singapur

3.4.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Trade and Industry (MTI) wuchs die Wirtschaft Singapurs 2021 um 7,6%. Unter anderem aufgrund einer Zunahme von 6,1% im 4. Quartal 2021. Im Sektor „Transportation and Storage“ betrug das Wachstum 7,5%, was das MTI vor allem auf Zuwächse im Luftverkehrssegment zurückführt.⁴⁹

Für das Gesamtjahr 2022 prognostiziert das MTI ein Wachstum zwischen 3,0% und 5,0%, weist jedoch auch auf Unsicherheiten aufgrund der Verbreitung der Omikron-Variante und die damit verbundenen Restriktionen hin.⁵⁰

3.4.2 Schiffbau

Der im [8. Corona-Bericht](#) des Deutschen Maritimen Zentrums erwähnte, durch die COVID-19-Pandemie verursachte, Arbeitskräftemangel in der Industrie und auf den Werften ist weitestgehend überwunden. Einreisebeschränkungen für vollständig geimpfte Personen, einschließlich Arbeitskräften aus Anrainer-Staaten, wurden im Wesentlichen aufgehoben.^{51, 52, 53}

3.4.3 Schifffahrt

Crewwechsel:

Aktuelle Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) der Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) zu finden.⁵⁴

3.4.4 Häfen

Die MPA veröffentlichte für die ersten beiden Monate des Jahres 2022 einen Gesamtumschlag von 97,1 Mio. t. Das entspricht einem Rückgang von 1,4% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁵⁵

⁴⁸ https://www.immigration.go.kr/immigration_eng/1832/subview.do?enc=Zm5jdDF8QEB8JTJGYmJzJTJGaW1taWdyYXRpb25fZW5nJTJGMjI1JTJGNTUxMzU3JTJGYXJOY2xWaWV3LmRvJTNGcGFzc3dvcmlIM0QIMjZyZ3NCZ25kZVNOciUzRCUyNmJic0NsU2VxJTNEJTl2cmdzRW5kZGVtdHIIM0QIMjZpc1ZpZXdnYW5lJTNEZmFsc2UIMjZwYWdlJTNEMSUyNmJic09wZW5XcmRTZXEIM0QIMjZzcmNoQ29sdWluJTNEJTl2c3JiaFdyZCUzRCUyNg%3D%3D, 28.03.2022.

⁴⁹ https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2021/Economic-Survey-of-Singapore-2021/PR_AES2021.pdf, 21.02.2022.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ <https://www.mom.gov.sg/covid-19/entry-approval-requirements>, 29.03.2022.

⁵² <https://thefinancialexpress.com.bd/world/asia/singapore-to-ease-more-covid-curbs-including-for-overseas-arrivals-1648097148>, 29.03.2022.

⁵³ <https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/singapore-likely-sees-mild-impact-from-chinas-covid-19-situation-uobkh>, 29.03.2022.

⁵⁴ <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/operations/crew-change>, 28.03.2022.

⁵⁵ <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/Research-and-Statistics/port-statistics>, 28.03.2022.

4. Länderübersicht Europa

4.1 Belgien

4.1.1 Allgemein

Das BIP Belgiens betrug im 4. Quartal 2021 nach vorläufigen Angaben rd. 132,1 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einer Zunahme von 2,3% gegenüber dem Vorquartal (rd. 129,1 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 118,1 Mrd. Euro) war ein Zuwachs von 11,6% zu verzeichnen.⁵⁶

4.1.2 Schifffahrt

Crewwechsel:

Informationen zu Crewwechseln sind auf der [Webseite](#) des Directorate-General for Shipping zu finden.⁵⁷

4.1.3 Häfen

Antwerpen

Im Jahr 2021 betrug der Umschlag im Hafen von Antwerpen knapp 240 Mio. t, ein Wachstum von 3,8% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Containerumschlag sank um 0,1% auf 12,02 Mio. TEU.⁵⁸

4.2 Frankreich

4.2.1 Allgemein

Das BIP Frankreichs betrug im 4. Quartal 2021 rd. 637,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 1,1% gegenüber dem Vorquartal (rd. 630,3 Mrd. Euro), im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 597,2 Mrd. Euro) eine Zunahme um 6,7%.⁵⁹

4.2.2 Schiffbau

Seit Erscheinen [des 8. 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:

Informationen zu Crewwechseln sind auf den [Webseiten des Ministère de la Mer](#)⁶⁰ und des [Ministère de L'Intérieur](#)⁶¹ zu finden.

4.3 Italien

4.3.1 Allgemein

Das BIP Italiens betrug im 4. Quartal 2021 rd. 453,84 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 0,01% gegenüber dem Vorquartal (rd. 453,81 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 426,96 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 6,3% zu verzeichnen.⁶²

4.3.2 Schiffbau

Seit Erscheinen des [8. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

⁵⁶ Eurostat 2022, 21.03.2022.

⁵⁷ https://mobilit.belgium.be/en/shipping/covid_19_coronavirus, 28.03.2022.

⁵⁸ <https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Quarterly%20update%20%202021%20-%20Y-1.pdf>, 28.03.2022.

⁵⁹ Eurostat 2022, 21.03.2022.

⁶⁰ <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/crew-changes-r195.html>, 28.03.2022.

⁶¹ <https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/Certificate-of-international-travel>, 28.03.2022.

⁶² Eurostat 2022, 21.03.2022.

4.3.3 Schifffahrt

Crewwechsel:

Informationen zu Crewwechsell sind in einem [Rundschreiben](#) des italienischen Gesundheitsministers zu finden.⁶³

4.4 Niederlande

4.4.1 Allgemein

Laut einer ersten Schätzung des Zentralen Statistikamts der Niederlande (CBS) für das Jahr 2021 nahm das BIP im 4. Quartal 2021 gegenüber dem Vorquartal um 0,9% und gegenüber dem Vorjahresquartal um 6,2% zu. Auf das Gesamtjahr bezogen stieg das BIP gegenüber 2020 um 4,8%. Das Gesamtvolumen der Exporte von Waren und Dienstleistungen stieg 2021 gegenüber 2020 um 7,0%, was vor allem auf den Export von Maschinen und chemischen Erzeugnissen zurückzuführen ist. Die Importe von Waren und Dienstleistungen nahmen im gleichen Zeitraum um 6,0% zu.⁶⁴ Zuvor hatte das CBS bereits bekannt gegeben, dass das BIP im 3. Quartal 2021 gegenüber dem Vorjahresquartal um 2,1% gestiegen sei.⁶⁵

4.4.2 Schiffbau

Seit Erscheinen des [8. Corona-Berichts](#) des Deutschen Maritimen Zentrums wurden in öffentlichen Quellen keine Einschränkungen des direkten Werftbetriebs durch ein COVID-19-Infektionsgeschehen erwähnt.

4.4.3 Schifffahrt

Crewwechsel

Informationen zu Crewwechsell sind auf der [Webseite](#) der niederländischen Regierung zu finden.⁶⁶

4.4.4 Häfen

Rotterdam

Der Hafen von Rotterdam konnte sein Umschlagsniveau 2021 wieder auf den Stand von 2019 heben, es betrug 468,7 Mio. t. Der Containerumschlag erreichte die Rekordsumme von 15,3 Mio. TEU im Vergleich zu 14,3 Mio. TEU in 2020.⁶⁷

4.5 Polen

4.5.1 Allgemein

Das BIP Polens betrug im 4. Quartal 2021 rd. 150,7 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht einem Zuwachs von 4,1% gegenüber dem Vorquartal (rd. 144,8 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 133,9 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 12,6% zu verzeichnen.⁶⁸

4.5.2 Schifffahrt

Crewwechsel

Informationen zu Crewwechsell sind auf der [Webseite](#) der polnischen Regierung zu finden.⁶⁹

⁶³ <https://www.trovanorme.salute.gov.it/norme/dettaglioAtto?id=84555>, 28.03.2022.

⁶⁴ <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2022/07/economic-growth-of-0-9-percent-in-q4-2021>, 21.03.2022.

⁶⁵ <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2021/51/economic-growth-of-2-1-percent-in-q3-2021>, 21.03.2022.

⁶⁶ <https://www.government.nl/documents/regulations/2022/03/28/merchant-shipping-protection-regulation-and-explanatory-notes>, 28.03.2022.

⁶⁷ https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2022-02/rotterdam-hafen-guterumschlag-2021_0.pdf, 28.03.2022.

⁶⁸ Eurostat 2022, 21.03.2022.

⁶⁹ <https://www.gov.pl/web/coronavirus/travel>, 28.03.2022.