

# Krisenresilienz im maritimen Sektor

Reaktionen auf geopolitische Krisen und den  
Klimawandel

Betrachtung ausgewählter Länder und Regionen

**16. Bericht** | 20. Juni 2024

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

Hamburg, 20.06.2024

Autor\*innen:  
Claus Brandt  
Runa Jörgens  
Bernhard Weidenbach

Redaktion und Lektorat:  
Vera Palmer, Berlin

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>6</b>
<b>2. ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Welthandel generell</b>	<b>8</b>
<b>2.2 Übersicht der betrachteten Krisen</b>	<b>8</b>
2.2.1 Krieg im Nahen Osten und Situation im Roten Meer.....	8
2.2.2 Krieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine.....	9
2.2.3 Inflationskrise .....	10
2.2.4 Niedrigwasser im Panamakanal.....	10
2.2.5 Klimawandel .....	10
2.2.6 Corona-Pandemie.....	10
<b>2.3 Entwicklung und Handel nach Regionen</b>	<b>10</b>
2.3.1 Asien-Pazifik .....	10
2.3.2 Europa .....	11
2.3.3 Vereinigte Staaten von Amerika.....	11
<b>2.4 Seeverkehr generell</b>	<b>11</b>
2.4.1 Entwicklung der Frachtraten und der wichtigsten Seehandelsrouten.....	11
2.4.2 Stimmung der Seeleute.....	14
<b>3. KRISENRESILIENZ .....</b>	<b>15</b>
<b>3.1 Generell</b>	<b>15</b>
<b>3.2 Übersicht der maritimen Teilbranchen</b>	<b>15</b>
3.2.1 Seefahrt.....	15
3.2.2 Häfen.....	15
3.2.3 Schiffbau .....	16
<b>3.3 Entwicklungen in Deutschland</b>	<b>16</b>
3.3.1 Stimmung in Deutschland .....	16
3.3.2 Entwicklung der Häfen und des Güterumschlags.....	17
<b>4. LÄNDERÜBERSICHT ASIEN .....</b>	<b>20</b>
<b>4.1 Volksrepublik China</b>	<b>20</b>
4.1.1 Allgemeines.....	20
4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	20
4.1.3 Maritime Entwicklungen .....	21
<b>4.2 Sonderverwaltungszone Hongkong</b>	<b>21</b>
4.2.1 Allgemeines .....	21
4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	22
4.2.3 Maritime Entwicklungen.....	22
<b>4.3 Republik Korea/Südkorea</b>	<b>22</b>
4.3.1 Allgemeines.....	22
4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	23
4.3.3 Maritime Entwicklungen .....	23
<b>4.4 Singapur</b>	<b>24</b>

4.4.1 Allgemeines .....	24
4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	24
4.4.3 Maritime Entwicklungen.....	25
<b>5. LÄNDERÜBERSICHT EUROPA .....</b>	<b>25</b>
<b>5.1 Europäische Union .....</b>	<b>25</b>
5.1.1 Allgemeines.....	25
5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement .....	26
5.1.3 Maritime Entwicklungen .....	27
<b>5.2 Belgien .....</b>	<b>27</b>
5.2.1 Allgemeines .....	27
5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	28
5.2.3 Maritime Entwicklungen .....	28
<b>5.3 Deutschland .....</b>	<b>28</b>
5.3.1 Allgemeines .....	28
5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	29
5.3.3 Maritime Entwicklungen .....	30
<b>5.4 Frankreich .....</b>	<b>31</b>
5.4.1 Allgemeines .....	31
5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	31
5.4.3 Maritime Entwicklungen.....	31
<b>5.5 Griechenland .....</b>	<b>32</b>
5.5.1 Allgemeines .....	32
5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	32
5.5.3 Maritime Entwicklungen .....	32
<b>5.6 Italien .....</b>	<b>33</b>
5.6.1 Allgemeines .....	33
5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	33
5.6.3 Maritime Entwicklungen .....	33
<b>5.7 Niederlande .....</b>	<b>34</b>
5.7.1 Allgemeines .....	34
5.7.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	34
5.7.3 Maritime Entwicklungen.....	34
<b>5.8 Polen .....</b>	<b>35</b>
5.8.1 Allgemeines .....	35
5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	35
5.8.3 Maritime Entwicklungen .....	36
<b>5.9 Spanien .....</b>	<b>36</b>
5.9.1 Allgemeines .....	36
5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement.....	36
5.9.3 Maritime Entwicklungen .....	37
<b>6. LÄNDERÜBERSICHT VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA .....</b>	<b>37</b>
<b>6.1 Vereinigte Staaten von Amerika .....</b>	<b>37</b>
6.1.1 Allgemeines.....	37
6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement .....	37
6.1.3 Maritime Entwicklungen .....	38



## 1. Einleitung

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

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

Die Corona-Pandemie führte durch die damit einhergehenden Beschränkungen vor Augen, wie fragil die Weltwirtschaft ist. Die Globalisierung hat zu einer dichten Vernetzung und globalen Handelswegen geführt, die empfindlich gestört wurden. Während die Pandemie in einen endemischen Zustand übergang, zeigte die Globalwirtschaft Zeichen der Erholung und Normalisierung. Mit Beginn der aktuellen kriegerischen Auseinandersetzungen verschärft sich die Situation wieder.

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

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

In unserer Berichtsreihe konzentrieren wir uns auf folgende Fragen für die maritime Wirtschaft und ihre Teilbranchen:

- Wie ist die maritime Branche durch die Krisenzeit seit 2020 (dem Beginn unseres Berichtszeitraums) gekommen?
- Gibt es Branchen, die besser vorbereitet in die Krise gingen?
- Wie steht es um die Krisenresilienz der maritimen Branche?

Der vorliegende Bericht legt – wie seine Vorgänger – den Schwerpunkt auf die aktuelle maritime Situation in ausgewählten Staaten: Volksrepublik China, SVZ Hongkong, Singapur, Republik Korea (Asien); Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Niederlande, Polen und Spanien (EU); USA (Nordamerika). Hierbei werden u. a. Entwicklungen in der Seeschifffahrt, in den Häfen und im Schiffbau betrachtet. Ergänzt werden die Informationen durch

- eine Einordnung der aktuellen wirtschaftlichen Situation der betrachteten Staaten,
- die Reaktionen der Staaten auf die Krisen
- und ihre Krisenresilienz.

Beispielsweise kamen einige EU-Staaten wie Belgien oder die Niederlande aufgrund schneller Reaktion und guter Vorbereitung besser durch Inflation und Krise als andere.

Die wichtigsten Erkenntnisse seit Erscheinen des 16. Berichts:

1. Mit dem terroristischen Anschlag der Hamas auf Israel am 7. Oktober 2023 und dem Gegenschlag der israelischen Streitkräfte (IDF) wurde der Krisenherd Naher Osten neu angefacht. Es folgten Angriffe der – die Hamas unterstützenden – Huthi-Miliz aus dem Jemen auf die internationale Seeschifffahrt im Roten Meer, die zu einer

---

<sup>1</sup> [https://www.who.int/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic), 04.06.2024.

<sup>2</sup> <https://www.rki.de/SharedDocs/FAQ/NCOV2019/FAQ-Liste-COVID-19-Pandemie.html>, 04.06.2024.

<sup>3</sup> <https://www.raumfahrer.net/nasa-analyse-bestaetigt-2023-als-waermstes-jahr-der-aufzeichnungen/>, 04.06.2024.

Verurteilung durch den UN-Sicherheitsrat führte. Der Seehandel durch das Rote Meer und den Suezkanal brach ein und viele Handelsschiffe wurden um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung umgeroutet. Es kam zu diversen Militärmissionen sowie Bombardierungen von Stellungen der Huthi im Jemen durch die USA und Großbritannien, unterstützt durch weitere Staaten. Dennoch hat sich die Lage im Roten Meer bis heute nicht beruhigt.

2. In Europa und den USA macht es den Anschein, als sei die Inflationskrise überwunden. Die Inflation liegt zwar beiderseits des Atlantiks zumeist noch über dem Maß von 2,0 %. Mit Werten von 3,4 % (USA) und geschätzten 2,4 % (Euro-Raum) rückt dieses Ziel aber näher. Die Hoffnungen der Verbraucher auf Zinssenkungen steigen.
3. Im weltweiten Schiffbau sind die Auftragsbücher weiterhin gut gefüllt, sowohl nach Anzahl der Schiffe als auch nach gewichteter Bruttoreaumzahl (Compensated Gross Tonnage/CGT). Mehr als 80 % der weltweiten Aufträge ergingen im Jahr 2024 an chinesische (rd. 51 %) und südkoreanische Werften (rd. 29 %, jeweils nach CGT).

### **Vorgehensweise**

Die vorgestellten Informationen basieren auf offiziellen Angaben von Ministerien und Behörden der untersuchten Staaten, Auslandsvertretungen, internationalen und nationalen Organisationen, Verbänden, Wissenschaftseinrichtungen, Presseagenturen, Informationsdiensten, Datenbanken etc., die zumeist frei zugänglich sind und die wir kontinuierlich sammeln, zusammenstellen und auswerten. Die Recherchen zu Asien, Europa und den USA wurden länderbezogen und nach den Teilbranchen Schiffbau (Werften, Zulieferer ...), Schifffahrt (Reedereien, Makler ...), Häfen (Hafenbetriebe, Port Authorities ...) vorgenommen. 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 6. Juni 2024. Wir weisen darauf hin, dass sich viele Informationen täglich ändern, d. h. innerhalb kurzer Zeit überholt sein können. Je nach Land und Teilbranche konnten unterschiedlich detaillierte Informationen gewonnen werden. Es lassen sich jedoch über einen längeren Beobachtungszeitraum Entwicklungen erkennen und Trends ableiten.

Vornehmlich werden in diesem Bericht die Entwicklungen seit der Veröffentlichung des [15. Berichts](#) am 23. Februar 2024 betrachtet. Um Redundanzen zu vermeiden, verweist der hier nun vorliegende 16. Bericht an einigen Stellen auf die vorangegangenen. Alle Berichte sind auf der [Webseite des Deutschen Maritimen Zentrums](#) zu finden. Die Validität der genutzten Quellen wurde nicht gesondert geprüft. Zur besseren Einschätzung sind die Quellen angegeben.

## 2. Zusammenfassung

### 2.1 Welthandel generell

In vielen Ländern zeigen sich Mitte 2024 weiterhin Tendenzen hin zu einer fortgesetzten Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung: Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ging im Mai 2024 von einem globalen BIP-Wachstum von 3,1 % im Jahr 2024 und 3,2 % im Jahr 2025 aus.<sup>4</sup> Damit erhöhte die OECD ihre Prognose aus dem November 2023 für beide Jahre (2024: 2,7 %; 2025: 3,0 %). 2023 war die Weltwirtschaft um 2,9 % gewachsen.<sup>5</sup> Etwas optimistischer ist der Internationale Währungsfonds (IWF), der im April 2024 für die Jahre 2024 und 2025 einen BIP-Anstieg von jeweils 3,2 % erwartete, nachdem das globale BIP 2023 um 3,1 % gestiegen sei.<sup>6</sup> 2019 hatte das Wachstum noch bei 2,8 % gelegen, 2020 war das weltweite BIP um rd. 2,8 % zurückgegangen.<sup>7</sup>

Nachdem die Aufhebung der Lockdowns in der Volksrepublik China Anfang 2023 zu einer globalen Entspannung und Hoffnungen auf wirtschaftlichen Aufschwung geführt hatte, kam es Mitte des Jahres zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten in der Volksrepublik, die sich in rückläufigen Im- und Exporten manifestierten und den gesamten Welthandel bedrohten. Das Abrutschen in die Deflation im Juli 2023 verschärfte die Sorge vor einer wirtschaftlichen Abkühlung.<sup>8</sup> Mittlerweile konnte sich China jedoch aus der Deflation befreien.<sup>9</sup>

Laut IWF wird die globale Inflation im Jahr 2024 auf 5,9 % sinken, 2025 wird ein Rückgang auf 4,5 % erwartet.<sup>10</sup> Für die OECD-Mitgliedsstaaten geht die OECD für 2024 von einer Inflationsrate in Höhe von 5,0 % aus und prognostiziert, dass sie 2025 auf 3,4 % sinken wird.<sup>11</sup> Die Versuche der Notenbanken, die Inflation einzudämmen, zeigen Wirkung. So sank die Inflation im Euroraum im April 2024 auf einen Wert von 2,4% (nach einem Höchstwert von 10,6% im Oktober 2022),<sup>12</sup> in den USA nahm sie bis April 2023 im Vergleich zum Jahreshöchststand 2022 um rd. 5,7 Prozentpunkte auf 3,4 % ab.<sup>13</sup> Die Welthandelsorganisation (WTO) gab in ihrer April-Prognose 2024 an, dass sich der Welthandel in den Jahren 2024 und 2025 positiv entwickeln werde. Die Ökonomen gehen davon aus, dass das weltweite Warenhandelsvolumen 2024 um 2,7 % und 2025 um 3,3 % zunehmen wird. Im Jahr 2023 war der Welthandel um 1,2 % zurückgegangen. Als ursächlich für diese Entwicklung werden v. a. der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Inflation und die Folgen des Klimawandels genannt.<sup>14</sup> Das Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) sprach im Mai 2024 von einer vergleichsweise stabilen Situation des Welthandels.<sup>15</sup>

### 2.2 Übersicht der betrachteten Krisen

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

#### 2.2.1 Krieg im Nahen Osten und Situation im Roten Meer

Nach dem Massaker der palästinensischen Terrororganisation Hamas an rd. 1.300 Menschen am 7. Oktober 2023 in Israel kam es zum bis heute andauernden Gegenschlag („Eiserne Schwerter“) der israelischen Streitkräfte (IDF). Im Gazastreifen und im Westjordanland sind zehntausende Menschen (Kämpfer der Hamas, palästinensische Zivilisten und israelische

---

<sup>4</sup> <https://www.oecd.org/economic-outlook/may-2024/>, 04.06.2024.

<sup>5</sup> <https://www.oecd.org/economic-outlook/november-2023/>, 04.06.2024.

<sup>6</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 04.06.2024.

<sup>7</sup> [https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP\\_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO\\_WORLD](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD), 04.06.2024.

<sup>8</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/china-wirtschaft-wachstum-drittes-quartal-100.html>, 04.06.2024.

<sup>9</sup> <https://tradingeconomics.com/china/inflation-cpi#>, 04.06.2024.

<sup>10</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 04.06.2024.

<sup>11</sup> <https://www.oecd.org/economic-outlook/may-2024/>, 04.06.2024.

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 04.06.2024.

<sup>13</sup> <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 04.06.2024.

<sup>14</sup> [https://www.wto.org/english/news\\_e/news24\\_e/tfore\\_10apr24\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/news24_e/tfore_10apr24_e.htm), 04.06.2024.

<sup>15</sup> <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/schiffsdurchfahrten-im-roten-meer-erneuter-einbruch-nach-leichter-stabilisierung/>, 04.06.2024.

Soldaten) gestorben und verletzt worden. Auch israelisches Staatsgebiet und israelische Bürger\*innen wurden wiederholt aus dem Libanon und den Palästinensergebieten attackiert. Israel reagierte auf die Angriffe mit der Abschottung des Gazastreifens. Es kam zu erheblichen Zerstörungen der Infrastruktur.<sup>16</sup> Zudem solidarisierten sich die Huthi (eine jemenitische Miliz, die auch als „Rebellen“ bezeichnet werden und in engem Verhältnis zu Iran stehen) mit der Hamas und den Palästinensern. Sie beschossen und kaperten zahlreiche Schiffe im Roten Meer, die „unter israelischer Flagge fahren, im Besitz israelischer Unternehmen sind oder von Firmen bzw. Personen in dem Land betrieben werden. Doch inzwischen ist die gesamte zivile Schifffahrt in der Passage zwischen dem Suezkanal und der Meerenge Bab al-Mandeb gefährdet“.<sup>17</sup> Durch die Angriffe sind Seeleute aller Nationen bedroht. Zwischen dem 19. November 2023 und dem 27. April 2024 zählte der amerikanische Congressional Research Service mehr als 90 Angriffe auf die internationale Schifffahrt im Roten Meer.<sup>18</sup> Der UN-Sicherheitsrat forderte am 11. Januar 2024 ein sofortiges Ende der Angriffe und erlaubte betroffenen Staaten, ihre Schiffe zu verteidigen. Westliche Länder haben als Reaktion auf die Angriffe mehrfach Stellungen im Jemen bombardiert, von denen die Raketenangriffe ausgingen. Die USA bildeten mit zahlreichen Staaten (westliche Staaten, aber auch arabische Staaten wie Bahrain) eine Koalition, die auf weitere Angriffe reagieren möchte.<sup>19, 20, 21</sup> Die EU startete am 19. Februar 2024 mit „Operation EUNAVFOR (European Union Naval Force) Aspides“ ebenfalls eine Militärmission im Roten Meer. Die Deutsche Marine hatte am 8. Februar 2024 die Fregatte „Hessen“ in die Region entsandt,<sup>22</sup> die am 5. Mai in ihren Heimathafen Wilhelmshaven zurückgekehrt ist.<sup>23</sup>

### 2.2.2 Krieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine

Der Überfall der Russischen Föderation auf die Ukraine im Februar 2022 führte zu einem Drohnen- und Stellungskrieg im Süden und Osten der Ukraine und einer breiten Verurteilung der russischen Aggression.<sup>24, 25</sup> Die EU und die USA verhängten zahlreiche und umfassende Sanktionen gegen die Russische Föderation, die die bestehenden Sanktionen nach der Annexion der Krim im Jahr 2014 ergänzen.<sup>26</sup> Als Folge kam es zu einem Lieferstopp von russischem Erdgas und Erdöl, was zu einer weitreichenden Diversifizierung der Handelsströme nach Europa sorgte.<sup>27</sup> Neben Erdgas aus Norwegen wurde primär Liquefied Natural Gas (LNG) aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada importiert.<sup>28</sup> Die Umstellung war teuer und trug erheblich zu den hohen Inflationsraten in Europa im Jahr 2023 bei. Wie sich die Ankündigung der USA „alle anstehenden Entscheidungen über die Genehmigungen für Projekte zur Ausfuhr von LNG zu überprüfen“<sup>29</sup> auswirken wird, muss beobachtet werden. Erste Einschätzungen aus dem April 2024 gehen aber von einer Versorgungssicherheit in Europa aus.<sup>30</sup>

---

<sup>16</sup> <https://www.nzz.ch/international/krieg-im-nahen-osten-die-aktuellsten-grafiken-im-ueberblick-ld.1774368>, 04.06.2024.

<sup>17</sup> <https://www.deutschlandfunk.de/warum-greifen-huthi-rebellen-schiffe-im-roten-meer-an-102.html>, 04.06.2024.

<sup>18</sup> <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IN/IN12301>, 04.06.2024.

<sup>19</sup> <https://www.deutschlandfunk.de/huthi-rebellen-jemen-nahostkonflikt-100.html>, 04.06.2024.

<sup>20</sup> <https://www.fr.de/politik/huthis-greifen-schiffe-im-roten-meer-an-usa-und-grossbritannien-verteidigen-mit-luftangriffen-zr-92788826.html>, 04.06.2024.

<sup>21</sup> <https://www.n-tv.de/politik/Huthi-attackieren-naechsten-Frachter-USA-beschiessen-Boote-article24715011.html>, 04.06.2024.

<sup>22</sup> <https://www.spiegel.de/ausland/rotes-meer-bundeswehr-fregatte-hessen-zur-eu-mission-ausgelaufen-a-534b61d5-625b-4b0d-aa1e-ebce8d5a420a>, 04.06.2024.

<sup>23</sup> <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles/heimkehr-fregatte-hessen-einsatz-rotes-meer-5779622>, 05.06.2024.

<sup>24</sup> <https://unric.org/de/generalversammlung-verurteilt-russlands-ueberfall-mit-grosser-mehrheit-nur-fuenf-gegenstimmen/>, 04.06.2024.

<sup>25</sup> <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/igh-zu-ukraine-101.html>, 04.06.2024.

<sup>26</sup> <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/>, 04.06.2024.

<sup>27</sup> <https://www.argusmedia.com/en/blog/2023/february/13/weight-of-freight-russian-trade-flows-pressure-dirty-tanker-freight>, 04.06.2024.

<sup>28</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/lng-russland-gasversorgung-fluessiggas-terminals-gasspeicher-100.html>, 04.06.2024.

<sup>29</sup> <https://www.spiegel.de/wirtschaft/gestoppte-lng-exporte-der-usa-europa-hat-es-eiskalt-erwischt-a-b05a3390-e948-4d4b-8938-db240171cf4a>, 04.06.2024.

<sup>30</sup> <https://globalenergymonitor.org/de/report/the-u-s-lng-pause-curbs-its-export-overbuild-without-compromising-europes-energy-security/>, 04.06.2024.

### 2.2.3 Inflationskrise

Eng verbunden mit dem Krieg in der Ukraine ist die hohe Inflation, die das Jahr 2023 in Europa und den USA prägte. Neben den hohen Rohstoffpreisen trugen auch gestiegene Lebensmittelpreise zu den erheblichen Preissteigerungen bei. Durch das Eingreifen der Notenbanken in Form konsequenter Leitzinserhöhungen konnte die Inflation weitgehend gesenkt werden, liegt aber zumeist noch über dem Niveau von rd. 2 %. Für das Jahr 2024 wird auf beiden Seiten des Atlantiks mit Zinssenkungen gerechnet.<sup>31</sup> Anfang Juni 2024 senkte die EZB den Leitzins von 4,5 % auf 4,25 %.<sup>32</sup>

### 2.2.4 Niedrigwasser im Panamakanal

Die Lage im Panamakanal, in dem seit mehr als einem dreiviertel Jahr Niedrigwasser herrscht, hat sich weiter entspannt. So erhöhte die Panama Canal Authority (PCA) Ende Mai 2024 den erlaubten maximalen Tiefgang auf 45 Fuß, wodurch die Anzahl der erlaubten Schiffstypen stieg.<sup>33</sup> Durch das Niedrigwasser wurden die Transite erschwert und zeitweise unmöglich gemacht. Zurückzuführen ist das Niedrigwasser auf ausbleibende Regenfälle, was als Folge des Klimawandels gesehen wird.<sup>34</sup>

### 2.2.5 Klimawandel

Der Klimawandel ist ein bekanntes Jahrhundertproblem. Es würde den Rahmen des Berichts sprengen, alle Auswirkungen aufzuzählen. Er bedroht unsere Lebensgrundlage und wird von vielen Regierungen als gewichtiges Problem angesehen, was sich beispielsweise darin zeigt, dass zu seiner Begrenzung große Subventionspakete, wie der Inflation Reduction Act (IRA) in den USA und der Green Deal Industrial Plan (GDIP) in der EU, aufgelegt wurden. Ein Erfolg der Maßnahmen und damit das Erreichen der angestrebten Ziele ist jedoch nicht sicher.<sup>35</sup>

### 2.2.6 Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat keine relevanten Auswirkungen mehr auf Politik und Welthandel. Das Virus wurde endemisch und scheint kontrollierbar, trotz teilweise hoher Fallzahlen. So sind auch Crewwechsel, die in den vergangenen Jahren von großen Problemen wegen zahlreicher Restriktionen geprägt waren, fast überall problemlos möglich.<sup>36</sup>

## 2.3 Entwicklung und Handel nach Regionen

### 2.3.1 Asien-Pazifik

Laut IWF-Prognosen vom April 2024 wird das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum (ohne Japan) im Jahr 2024 bei 5,2 % liegen. Für das Jahr 2025 wird ein Wachstum von 4,9 % vorhergesagt.<sup>37</sup> Im April 2024 erwartete die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) sowohl für das Jahr 2024 als auch für das Jahr 2025 BIP-Wachstumsraten von jeweils 4,9 %.<sup>38</sup> Im Januar 2024 erwartete die Weltbank, dass sich das Wachstum im asiatisch-pazifischen Raum voraussichtlich auf 4,5 % im Jahr 2024 und auf 4,4 % im Jahr 2025 belaufen werde.<sup>39</sup> Die Verlangsamung wird auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Volksrepublik China zurückgeführt.<sup>40</sup> Laut WTO betrug das Handelsvolumen Asiens im Jahr 2023 rd. 8,5 Bio. US-Dollar und ist seit 2019 um mehr als 1,7 Bio. US-Dollar gestiegen.<sup>41</sup> Expert\*innen gehen von einer deutlichen Bedeutungszunahme des innerasiatischen Seehandels in den nächsten Jahrzehnten aus.<sup>42</sup>

---

<sup>31</sup> <https://www.ftd.de/finanzen/eurozone-inflation-aktuell-preis-entwicklung-in-januar-2024-und-zins-ausblick/>, 04.06.2024.

<sup>32</sup> <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2024/html/ecb.mp240606~2148ecdb3c.de.html>, 11.06.2024.

<sup>33</sup> <https://professionalmariner.com/panama-canal-raises-maximum-draft-ahead-of-schedule/>, 04.06.2024.

<sup>34</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Panamakanal-bereitet-Hamburger-Reedern-weiter-Probleme,panamakanal162.html>, 04.06.2024.

<sup>35</sup> <https://www.un.org/en/climatechange/what-is-climate-change>, 04.06.2024.

<sup>36</sup> <https://safety4sea.com/crew-change-indicator-suggests-situation-remains-stable/>, 04.06.2024.

<sup>37</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 04.06.2024.

<sup>38</sup> <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/957856/asian-development-outlook-april-2024.pdf>, 04.06.2024.

<sup>39</sup> <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/01/09/global-economic-prospects-january-2024-press-release>, 04.06.2024.

<sup>40</sup> <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/661f109500bf58fa36a4a46eeace6786-0050012024/related/GEP-Jan-2024-Regional-Highlights-EAP.pdf>, 04.06.2024.

<sup>41</sup> <https://stats.wto.org/>, 04.06.2024.

<sup>42</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/globalisierung-in-asien-ist-lebendig-riesige-neue-haefen-entstehen-19281460.html>, 04.06.2024.

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

### 2.3.2 Europa

Nach Aussage der EU-Kommission konnte die EU-Wirtschaft vergleichsweise gut in das Jahr 2024 starten. Das BIP-Wachstum im 1. Quartal lag mit 0,3 % jedoch unterhalb des geschätzten Potentials. Für das Jahr 2024 wird ein BIP-Wachstum von 1,0 % und für das Jahr 2025 von 1,6 % erwartet (Eurozone: 0,8 % [2024]; 1,4 % [2025]).<sup>43</sup>

Zur Bekämpfung der Inflation erhöhte die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen seit Juli 2022 zehnfach auf derzeit 4,5 %. Das Ziel der EZB, die Inflation unter 2 % zu halten, konnte bislang nicht erreicht werden.<sup>44</sup> Auch für die kommenden Jahre gehen die Prognosen von höheren Werten aus: Für 2024 und 2025 prognostiziert die Europäische Kommission Inflationsraten von 2,7 bzw. 2,2 %.<sup>45</sup>

In einer Befragung des Leibniz-Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) zur Entwicklung des Euro-Raums erwarten 49,4 % der befragten Experten, dass sich die Konjunktur 2024 verbessern wird und 45,1 %, dass es keine Veränderung geben wird. Mehr als 55 % der Befragten erwarten ein Sinken der Inflation für das Jahr 2024.<sup>46</sup> Laut WTO ist das Handelsvolumen der EU trotz aller Krisen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen und erreichte 2022 rd. 7,2 Bio. US-Dollar (2019: rd. 5,8 Bio. US-Dollar). Rd. 4,4 Bio. US-Dollar waren dabei auf Handel innerhalb der EU zurückzuführen. Die EU macht mit ihrem Handelsvolumen von 7,2 Bio. US-Dollar auch den maßgeblichen Teil des gesamten Europäischen Handels aus (8,7 Bio. US-Dollar).<sup>47</sup>

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

### 2.3.3 Vereinigte Staaten von Amerika

Die US-amerikanische Wirtschaft konnte sich laut Daten des Bureau of Economic Analysis (BEA) weiter erholen: Das reale BIP der Vereinigten Staaten stieg im 1. Quartal 2024 mit einer Jahresrate von 1,3 %. Im 4. Quartal 2023 hatte das reale BIP um 3,4 % zugenommen. In den ersten beiden Quartalen 2022 war das BIP jeweils gesunken, es war demnach zur technischen Rezession gekommen (zwei aufeinanderfolgende negative Quartale). Seither konnte das BIP in jedem Quartal gesteigert werden. Maßgeblich für den Anstieg des realen BIP war den Daten zufolge eine Zunahme der Konsumausgaben und der Anlageinvestitionen in Wohn- und Nicht-Wohngebäude. Auch die Ausgaben des Bundes, der Bundesstaaten und der Gemeinden nahmen zu und sowohl Exporte als auch Importe konnten gesteigert werden. Rückläufig waren hingegen die privaten Investitionen.<sup>48</sup>

Nachdem die Inflation in den USA bis Mitte 2023 deutlich schneller als in Europa gesenkt werden konnte, stieg sie im April 2024 wieder auf 3,4 %. Die US-Notenbank (Federal Reserve) hatte den Leitzins zuletzt im Juli 2023 auf eine Spanne von 5,25 % bis 5,50 % angehoben.<sup>49</sup>

Die USA besaßen laut WTO im Jahr 2023 ein Handelsvolumen von rd. 2,0 Bio. US-Dollar, das seit 2019 um mehr als 376 Mrd. US-Dollar gestiegen ist. Gegenüber dem Jahr 2022 war es jedoch rückläufig.<sup>50</sup>

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

## 2.4 Seeverkehr generell

### 2.4.1 Entwicklung der Frachtraten und der wichtigsten Seehandelsrouten

---

<sup>43</sup> [https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2024-economic-forecast-gradual-expansion-amid-high-geopolitical-risks\\_en](https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2024-economic-forecast-gradual-expansion-amid-high-geopolitical-risks_en), 04.06.2024.

<sup>44</sup> <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 04.06.2024.

<sup>45</sup> [https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year\\_en](https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year_en), 04.06.2024.

<sup>46</sup> [https://download.zew.de/04\\_2024\\_Tabelle.pdf](https://download.zew.de/04_2024_Tabelle.pdf), 04.06.2024.

<sup>47</sup> <https://stats.wto.org/>, 04.06.2024.

<sup>48</sup> <https://www.bea.gov/sites/default/files/2024-05/gdp1q24-2nd.pdf>, 04.06.2024.

<sup>49</sup> <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 04.06.2024.

<sup>50</sup> <https://stats.wto.org/>, 04.06.2024.

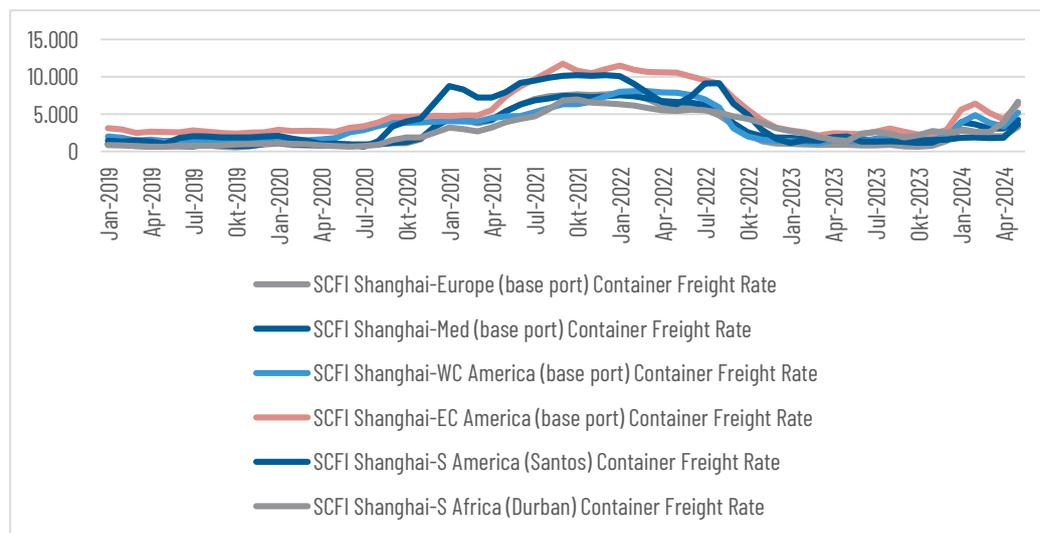
Die Charraten für Containerschiffe sanken 2023 nach Mitteilung des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) deutlich. Seit Jahresbeginn 2024 stieg der New ConTex jedoch wieder und lag Ende Mai bei rund 929 Punkten und damit rd. 88 Punkte über dem Niveau des Vorjahres.<sup>51</sup> Anfang Juni 2024 lag der Index sogar bei 1.021 Punkten.<sup>52</sup> Der Containerumschlag-Index des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zeigte für April 2024 einen leichten Anstieg des Containerumschlags, der mit 128,1 Punkten im März auf 128,8 Punkten stieg. Der Indexwert für die (nord-)europäischen Häfen sank von 115,2 Punkten im März auf 106,1 Punkte im April. Die Häfen der Volksrepublik China konnten dagegen leichte Zugewinne verbuchen (von 139,2 Punkten im Vormonat auf 143,5 Punkte). Laut RWI und ISL bewegt sich der Index wieder in der Nähe seines langjährigen Trends.<sup>53</sup>

Laut DHL und Drewry lag die weltweite Kapazität der Containerschiffe im Jahr 2023 bei rd. 27,8 Mio. TEU. Für das Jahr 2024 wird ein Anstieg der Kapazität um rd. 8 % auf 30,1 Mio. TEU erwartet; die Prognose für 2028 schätzt die Kapazität auf 33,5 Mio. TEU ein.<sup>54</sup>

Auf dem Massengutmarkt kam es zum Jahreswechsel 2023/24 zu einer Beruhigung. Der für die Massengutschifffahrt einschlägige Branchenindex (Baltic Dry Index) lag Anfang Juni bei 1.808 Punkten und damit weniger als halb so hoch wie am 4. Dezember 2023, als der Index einen Wert von mehr als 3.300 Punkten erreicht hatte. Gegenüber dem Vorjahresmonat ist der Index allerdings um mehr als 93 % gestiegen.<sup>55</sup>

Der Rohölhandel per Schiff (Dirty Tanker) geriet nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine durch die geänderten Handelsströme unter Druck. Ein Rückgang der Nachfrage und der Mangel an russischem Rohöl verstärkte diesen Prozess.<sup>56</sup> Die Lage im Nahen Osten verschärfte die Situation weiter.<sup>57</sup> Trotzdem wurde beim Verschiffen von Rohölprodukten (Clean Tanker) im 1. Quartal 2023 mit 738 Mrd. Tonnenmeilen (+21 % gegenüber dem Vorjahresquartal) ein neuer Rekord aufgestellt. Die Situation wurde von S&P Global auch zum Jahresende 2023 als stabil eingeschätzt. Auch hier zeigte sich eine deutliche Veränderung der Handelsströme.<sup>58, 59</sup>

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



Quelle: Clarksons SIN (2024)

<sup>51</sup> <https://www.thb.info/rubriken/international/detail/news/new-contex-knackt-900-punkte-marke.html>, 03.06.2024.

<sup>52</sup> <https://www.vhbs.de/index.php?id=28>, 03.06.2024.

<sup>53</sup> <https://www.isl.org/leistungen/rwiisl-containerumschlag-index-0424>, 03.06.2024.

<sup>54</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>55</sup> <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic>, 03.06.2024.

<sup>56</sup> <https://www.argusmedia.com/en/blog/2023/february/13/weight-of-freight-russian-trade-flows-pressure-dirty-tanker-freight>, 03.06.2024.

<sup>57</sup> <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/shipping/012424-west-of-suez-dirty-tanker-market-sees-heavy-fall-in-suezmax-vlcc-rates>, 03.06.2024.

<sup>58</sup> <https://www.kpler.com/blog/clean-tanker-ton-miles-post-another-record-quarter-with-even-more-to-come>, 03.06.2024.

<sup>59</sup> <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/121423-clean-tanker-market-to-remain-strong-into-2024-amid-firm-jet-petchem-deliveries>, 03.06.2024.

### **Asien/Pazifik nach Europa**

Die durch das Rote Meer und den Suezkanal transportierte Frachtmenge ist wegen der regelmäßigen Attacken der Huthi-Rebellen seit Dezember 2023 stark zurückgegangen. Im März 2024 passierten laut IfW Kiel täglich rund 40 Containerschiffe die wichtigste Seehandelsroute zwischen Europa und Asien. Im Jahr 2023 hatte die Zahl der täglichen Passagen bei rund 100 Schiffen gelegen. Die Containerschiffe wurden umgeroutet und nehmen nun den Umweg um Afrika und das Kap der Guten Hoffnung, was zu rd. zwei Wochen Verzögerung führt. Ab Februar 2024 beruhigte sich die Lage in den deutschen Häfen der Nordsee wieder.<sup>60</sup> Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Europa stiegen seit dem Herbst 2023, während die Frachtkapazität zurückging. Anfang Mai 2024 lag der SCFI Shanghai-Europa bei rd. 3.267 US-Dollar/TEU, im November 2023 hatte die entsprechende Rate noch bei rd. 741 US-Dollar/TEU gelegen.<sup>61</sup> Die Zuverlässigkeit der Handelsrouten zwischen Asien und Europa stieg im 1. Quartal 2024 wieder an. So kamen im April 2024 rd. 43 % der Schiffe pünktlich (d. h. ohne Verzögerungen von mehr als 24 Stunden) an, nachdem die Zuverlässigkeit im Februar 2024 bei 34 % gelegen hatte. Zum Vergleich: Im Oktober 2023 hatte die Zuverlässigkeit noch bei 64 % gelegen.<sup>62</sup>

### **Asien/Pazifik nach Nordamerika**

Die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum nach Nordamerika stiegen seit dem Herbst 2023 deutlich (SCFI Shanghai-WC-America: rd. 5.194 US-Dollar/TEU im Mai 2024 ggü. rd. 1.799 US-Dollar/TEU im Oktober 2023), während die Kapazitäten leicht zurückgingen.<sup>63</sup> Die Zuverlässigkeit der Handelsrouten zwischen Asien und Nordamerika stieg zwischen Februar und April von 44 % auf 59 %.<sup>64</sup>

### **Asien/Pazifik nach Süd- und Mittelamerika**

Auch die Frachtraten aus dem Asien-Pazifik-Raum zur Atlantikküste Süd- und Mittelamerikas stiegen deutlich von rd. 1.463 US-Dollar/TEU im Oktober 2023 auf rd. 3.683 US-Dollar/TEU im Mai 2024.<sup>65, 66</sup> Die Situation des Niedrigwassers im Panamakanal hat sich etwas entspannt.<sup>67</sup> Laut S&P Global konnten aber Mitte Januar 2024 nur rd. 24 statt der üblichen 38 bis 40 Schiffe den Kanal pro Tag passieren.<sup>68</sup> Dabei kommt es zunehmend zu einer Umfahrung des Kanals von Frachtschiffen, was dazu führt, dass der Kanal derzeit primär von Containerschiffen passiert wird.<sup>69</sup> Die Zuverlässigkeit der Frachtrouten war mit 72 % relativ hoch.<sup>70</sup>

### **Asien/Pazifik in den Nahen Osten und nach Afrika**

Die Routen des Asien-Pazifik-Raums in den Nahen Osten waren von den terroristischen Angriffen im Roten Meer stark betroffen. In der Folge verdreifachten sich die Frachtraten von rd. 1.147,3 US-Dollar/TEU im Oktober 2023 auf rd. 4.210 US-Dollar/TEU im Mai 2024.<sup>71</sup> Die Zuverlässigkeit der Routen sank auf 31 % im April 2024.<sup>72</sup> Die Frachtraten nach Afrika

---

<sup>60</sup> <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/schiffsdurchfahrten-im-roten-meer-erneuter-einbruch-nach-leichter-stabilisierung/>, 03.06.2024.

<sup>61</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>62</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>63</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>64</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>65</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>66</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>67</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Panamakanal-bereitet-Hamburger-Reedern-weiter-Probleme,panamakanal162.html>, 03.06.2024.

<sup>68</sup> [https://www.spglobal.com/commodityinsights/PlattsContent/\\_assets/\\_files/en/specialreports/shipping/ships-divert-from-panama-canal.html](https://www.spglobal.com/commodityinsights/PlattsContent/_assets/_files/en/specialreports/shipping/ships-divert-from-panama-canal.html), 03.06.2024.

<sup>69</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/panama/container-ships-defy-panama-canal-transit-trends>, 03.06.2024.

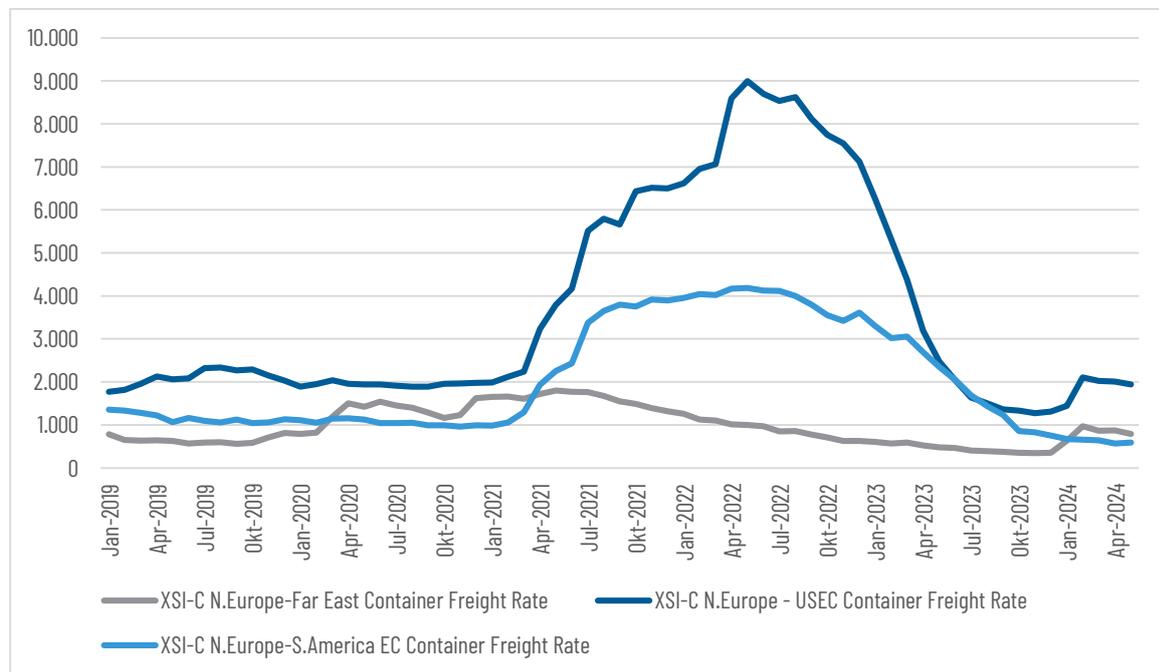
<sup>70</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>71</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>72</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

stiegen ebenfalls deutlich (SCFI Shanghai-S Africa: rd. 6.655 US-Dollar/TEU im Mai 2024), die Zuverlässigkeit bewegte sich mit 51 % im April 2024 im Mittelfeld.<sup>73</sup>

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



Quelle: Clarksons SIN (2024)

### Europa nach Asien/Pazifik

Die Kapazitäten der europäischen Routen in den Asien-Pazifik-Raum blieben zuletzt konstant. Im Mai 2024 stiegen die Frachtraten wieder auf rd. 788 US-Dollar/FEU an, während die Frachtrate im vergangenen Jahr deutlich niedriger gelegen hatte (XSI-C N. Europe-Far East; Oktober 2023: 354 US-Dollar/FEU).<sup>74</sup> Die Zuverlässigkeit der Routen lag bei rd. 48 %.<sup>75</sup>

### Europa nach Nord- und Südamerika

Die Frachtraten für Routen von Europa nach Nordamerika stiegen zwar im Vergleich zu den Vormonaten an auf rd. 1.941 US-Dollar/FEU (XSI-C N. Europe-USE) im Mai 2024, lagen aber unter dem Niveau des Vorjahresmonats (2.477 US-Dollar/FEU). Die Kapazitäten blieben weitgehend konstant. Die Frachtraten nach Südamerika sanken und lagen deutlich unter dem Niveau der Vorjahre (XSI-C N. Europe-S.America EC; Mai 2024: 591 US-Dollar/FEU).<sup>76, 77</sup>

## 2.4.2 Stimmung der Seeleute

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

Der [Bericht für das 1. Quartal 2024 des Seafarers Happiness Index](#) konstatiert nach den Einschränkungen durch die Pandemie eine weitgehende Rückkehr zur Normalität. Die Seeleute fühlen sich jedoch nicht ausreichend wertgeschätzt und respektiert, manche fühlen sich ausgebeutet.

<sup>73</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>74</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

<sup>75</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>76</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>77</sup> <https://www.clarksons.net>, 03.06.2024.

Nach der schlechten Stimmung im 1. Quartal 2022 (5,85 Punkte), die in den strengen Corona-Maßnahmen begründet lag, hatte sich die Stimmung an Bord zunächst etwas erholt, im Jahr 2023 aber kontinuierlich verschlechtert. In der jüngsten Umfrage ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. So stieg der ermittelte Indexwert im Jahr 2024 gegenüber dem Vorquartal von 6,36 Punkten auf 6,94 von 10 Punkten. In allen abgefragten Punkten (Heuer, Konnektivität an Bord, Landgang, Gesundheit, Interaktion, Arbeitsbelastung und Fürsorge) lagen die Werte über denen des Vorquartals. Die Seeleute klagen jedoch über fehlende Internetverbindung, insbesondere, wenn diese auf anderen Schiffen derselben Flotte gegeben ist. Ein weiterer Knackpunkt sind die Gehälter, die nicht mit der Inflation mithalten konnten.<sup>78</sup>

## 3. Krisenresilienz

### 3.1 Generell

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

### 3.2 Übersicht der maritimen Teilbranchen

#### 3.2.1 Seefahrt

In der Seefahrt konnten die Reedereien 2022 und 2023 weitgehend gute Jahre verbuchen. Die globalen Transport-Engpässe bescherten der Branche hohe Erträge und eine gesteigerte Nachfrage nach Containerfracht. Erst seit den Angriffen der Huthi auf Schiffe im Roten Meer kam es zu großen Verwerfungen in der Seeschifffahrt. Der Drewry World Container Index, der acht wichtige Ost-West-Verbindungen zusammenfasst, stieg seit Ende November 2023 von rd. 1.400 US-Dollar/FEU auf rd. 4.200 US-Dollar/FEU Ende Mai 2024.<sup>79</sup> Allerdings steckt laut IfW Kiel der Welthandel nicht in der Krise, da die Menge weltweit verschiffter Waren stabil geblieben sei. Einzelne Firmen könnten unter Lieferverzögerungen leiden, Engpässe bei Vorprodukten oder Konsumgütern seien jedoch unwahrscheinlich.<sup>80</sup> Die weltweite Kapazität der Containerschiffe hat laut DHL und Drewry in den vergangenen Jahren stetig zugenommen, die Kapazität werde bis 2027 sogar auf 32,6 Mio. TEU steigen.<sup>81</sup> Der Baltic and International Maritime Council (BIMCO) geht von einem leichten Anstieg des weltweiten Containerumschlags im Jahr 2023 aus (+0,5 %). Für 2024 und 2025 wird jeweils ein Wachstum von 3,0 bis 4,0 % erwartet.<sup>82</sup>

#### 3.2.2 Häfen

Die Häfen profitierten 2023 weltweit von der boomenden Seefahrt, erreichten zumeist aber bisher nicht wieder das Vor-Corona-Niveau. Dabei stellte sich die Verteilung regional sehr unterschiedlich dar. Im 4. Quartal 2023 stieg die Zahl der anlegenden Schiffe in Afrika (+4 %), in Lateinamerika (+3 %) und im Mittelmeerraum sowie dem Nahen Osten und Indien (jeweils +1 %) im Vergleich zum 1. Quartal 2019. In Ozeanien (-21 %) und Nordostasien (-16 %) sank die Zahl der Anläufe. Diese Entwicklung wird durch die gestiegene Größe der Schiffe relativiert: Die Zahl der Containerschiffe mit mehr als 8.500 TEU, die im 4. Quartal 2023 in nordamerikanischen Häfen anlegte, nahm gegenüber dem 1. Quartal 2019 um 44 % zu. Die Frachtmengen werden damit tendenziell größer, auch wenn die Zahl der Schiffe zurückgeht. Die Zahl der anlegenden Containerschiffe stieg in Nordeuropa in allen Häfen gegenüber dem 4. Quartal 2022 um mehr als 2 %. In den Häfen Südostasiens und Ozeaniens nahm der Anteil der Containerschiffe um rd. 67 % zu. Besonders hoch war die Zunahme an Massengutfrachtern (in 50 % der Häfen mehr als 2 % Zuwachs) und Tankern (in 50 % der Häfen mehr als 2 % Zuwachs), die in den Häfen von Subsahara-Afrika anlegten.<sup>83</sup>

<sup>78</sup> [https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers\\_Happiness\\_Index\\_Q1\\_2024.pdf](https://www.seafarershappinessindex.org/wp-content/uploads/Seafarers_Happiness_Index_Q1_2024.pdf), 03.06.2024.

<sup>79</sup> <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>, 03.06.2024.

<sup>80</sup> <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/frachtmenge-im-roten-meer-geht-weiter-zurueck-weniger-schiffe-in-hamburg/>, 03.06.2024.

<sup>81</sup> <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>, 03.06.2024.

<sup>82</sup> [https://www.bimco.org/news/market\\_analysis/2024/20240321-smoo-container](https://www.bimco.org/news/market_analysis/2024/20240321-smoo-container), 03.06.2024.

<sup>83</sup> <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-World-Ports-Tracker-2023.pdf>, 03.06.2024.

### 3.2.3 Schiffbau

Im Schiffbau setzt sich der Trend der Verlagerung der Fertigungszentren in die Volksrepublik China und nach Südkorea fort.<sup>84</sup> Laut Clarksons Research standen im Mai 2024 in der Gesamtheit aller Werften weltweit 4.782 Schiffe mit rd. 290,6 Mio. dwt in den Auftragsbüchern. Davon können (gemäß Clarksons' Definition) 1.515 Schiffe (rd. 31,6 %) mit 111,8 Mio. dwt (rd. 38,5 %) mit alternativen Brenn- oder Kraftstoffen, also mit alternativen Energieträgern betrieben werden.

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

Schiffe, die z. B. mit Ammoniak als Brennstoff betrieben werden sollen, können bisher aufgrund fehlender Ergänzungen der IMO-Codes (hier: IGF-Code) nicht für die uneingeschränkte weltweite Fahrt zugelassen werden. Schon heute könnten die klassischen Dieselmotoren der Schiffe mit biologisch oder synthetisch (E-Fuels) CO<sub>2</sub>-arm erzeugten Brennstoffen betrieben werden. Voraussetzung dafür ist die Vorhaltung einer ausreichenden Menge dieser Brennstoffe zu konkurrenzfähigen Preisen an den relevanten Schifffahrtsstandorten weltweit.

In Deutschland stieg laut IG Metall im Jahr 2023 die Zahl der Werftarbeiter\*innen wieder – erstmals seit Krisenbeginn 2020. Zurückzuführen ist dies auf eine Bedeutungszunahme des Marineschiffbaus, auf den beinahe die Hälfte der rd. 15.000 Beschäftigten entfallen.<sup>85</sup>

#### Schiffsrecycling

Im Jahr 2024 wurden bis Anfang Mai 88 Schiffe mit insgesamt 3,7 Mio. dwt außer Dienst gestellt. Das weltweite Schiffsrecycling im Jahr 2023 belief sich auf 346 Schiffe mit insgesamt 10,7 Mio. dwt. Dabei stellen Massengutfrachter zurzeit die dominierende Tonnage dar.<sup>86</sup> Für diesen Schiffstyp werden von den Abwrackwerften aktuell 525 US-Dollar/Idt<sup>87</sup> in Indien, 520 US-Dollar/Idt in Bangladesch bzw. 375 US-Dollar/Idt in der Türkei gezahlt.<sup>88</sup>

In der Praxis findet derzeit der größte Teil der weltweiten Schiffsrecyclingaktivitäten in Bangladesch, Indien und Pakistan statt. Die Türkei ist Schwerpunkt des europäischen Schiffsrecyclings. Im internationalen Wettbewerb fallen die Anteile der anderen europäischen Länder marginal aus – es werden geringe Stückzahlen kleinerer und mittlerer Schiffe recycelt. Eine Trendwende ist derzeit nicht erkennbar. Expert\*innen gehen davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren rd. 15.000 Schiffe abgewrackt werden.<sup>89</sup>

## 3.3 Entwicklungen in Deutschland

### 3.3.1 Stimmung in Deutschland

Laut Konjunkturreport der IHK Nord (Dezember 2023) blieb die Stimmung der maritimen Branche im Herbst 2023 auf niedrigem Niveau. Im Bereich der Schifffahrt bewertete knapp ein Drittel (32,7 %) der Befragten die aktuelle Geschäftslage als gut. Der Status der Hafenwirtschaft wurde von 26,2 % der Befragten als gut bewertet. Hingegen bewertete keiner der Befragten die Lage im deutschen Schiffbau als positiv. Im Schiffbau und in den Häfen wird von einer anhaltend gleichbleibenden Entwicklung der Geschäftslage ausgegangen, während knapp zwei Drittel der Befragten eine ungünstige Entwicklung in der Schifffahrt erwarteten.<sup>90</sup>

Im Vergleich zum Frühjahr 2023 zeigte der IHK-Geschäftsklimaindex für die drei Teilbranchen verschiedene Erwartungen für die Zukunft. Für den Schiffbau sank der Index zwischen Frühjahr und Herbst 2023 von 118,3 auf 55,2 Punkte (von 200 Maximalpunkten). In der Schifffahrt sank der Index von 71 Punkten leicht auf 68,2 Punkten (von 200 Punkten). Neben den Energie- und Rohstoffpreisen wurden die deutschen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen als kritisch eingeschätzt.

<sup>84</sup> <https://www.clarksons.net/>, 03.06.2024.

<sup>85</sup> [https://kueste.igmetall.de/download/2023\\_Schiffbauumfrage.pdf](https://kueste.igmetall.de/download/2023_Schiffbauumfrage.pdf), 03.06.2024.

<sup>86</sup> <https://www.clarksons.net/>, 03.06.2024.

<sup>87</sup> Mit light displacement tonnage (Idt) wird die Verdrängungstonnage der abzuwrackenden Schiffe bezeichnet.

<sup>88</sup> <https://www.clarksons.net/>, 03.06.2024.

<sup>89</sup> <https://dmz-maritim.de/wp-content/uploads/2023/12/Studie-Schiffsrecycling-2023.pdf>, 03.06.2024.

<sup>90</sup> <https://www.ihk-nord.de/blueprint/servlet/resource/blob/5989268/3636de22a8a7bf8efeb450431dcce5a3/ihk-nord-konjunkturreport-maritim-herbst-2023-data.pdf>, 03.06.2024.

Allein für die Teilbranche des deutschen Schiffbaus erreichte der Geschäftsklimaindex mit 93,3 Punkten (von 200 Punkten) einen höheren Wert als im Vorjahr. In der Frühjahrsbefragung 2023 waren 83,1 Punkte erreicht worden. Zur positiven Index-Entwicklung trug eine leichte Entspannung der Energie- und Rohstoffpreise bei. Als größte Risiken werden wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und die Arbeitskosten gesehen.<sup>91</sup>

### 3.3.2 Entwicklung der Häfen und des Güterumschlags

#### Häfen Asien – Umschlagsentwicklungen

Der Vergleich der Umschlagszahlen zwischen Deutschland und den asiatischen Ländern zeigt einen Rückgang um rd. 12,4 % im 4. Quartal 2023 gegenüber dem 4. Quartal des Vorkrisenjahres 2019. Das Handelsvolumen mit Indien konnte entgegen dem Trend um rd. 36,1 % gesteigert werden, wozu Lieferungen von Energierohstoffen beitrugen. Der Güterumschlag mit der Volksrepublik China (dem wichtigsten Handelspartner Deutschlands in Asien) nahm hingegen um rd. 11,8 % ab. Das Handelsvolumen mit der Republik Korea (Südkorea) brach um rd. 36,2 % ein. Gründe für die Rückgänge waren konjunkturelle Schwierigkeiten in der Volksrepublik China, die sich auch auf die anderen Volkswirtschaften der Region auswirkten.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2023 (in 1.000 t)	Q4/2023 ggü. Q4/2019
Asien gesamt	13.133	11.507	-12,4 %
darunter:			
VR China	5.564	4.905	-11,8 %
Singapur	1.112	1.130	1,6 %
Indien	674	917	36,1 %
Südkorea	942	602	-36,2 %

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile), älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 03.06.2024.

#### Häfen Europa: Umschlagsentwicklungen

Der Güterumschlag im Seeverkehr zwischen Deutschland und den europäischen Ländern ging im 4. Quartal 2023 im Vergleich zum 4. Quartal 2019 um insgesamt 14,9 % zurück. Prozentual am stärksten rückläufig waren der Handel mit Portugal (-43,1 %), mit dem Vereinigten Königreich (-27,1 %) und mit Finnland (-9,8 %). Der Güterumschlag zur See mit Russland wird seit 2022 nicht mehr ausgewiesen, dürfte aber analog zum Gesamthandel stark zurückgegangen sein.<sup>92</sup> Der Umschlag mit Polen (+26,1 %), Frankreich (+25,9 %) und Norwegen (+24,1 %) erfuhr hingegen eine deutliche Steigerung. Dies liegt auch in der Zunahme des LNG-Handels begründet, der z. T. über diese Handelsländer läuft.

<sup>91</sup> Ebd., 03.06.2024.

<sup>92</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23\\_054\\_51.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_054_51.html), 03.06.2024.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2023 (in 1.000 t)	Q4/2023 ggü. Q4/2019
Europa gesamt	39.328	33.450	-14,9 %
EU*	22.882/26.726	23.364	2,1 %/-12,6 %
Darunter:			
Schweden	5.770	5.771	-1,0 %
Finnland	3.578	3.227	-9,8 %
Dänemark	2.913	3.179	9,1 %
Niederlande	2.166	2.555	18,0 %
Polen	1.246	1.571	26,1 %
Belgien	1.395	1.427	2,3 %
Spanien	1.142	1.308	14,5 %
Litauen	1.359	1.330	-2,2 %
Lettland	1.180	1.049	-11,1 %
Frankreich	537	676	25,9 %
Estland	422	419	-0,7 %
Portugal	305	174	-43,1 %
Übrige europäische Länder*	12.603/16.447	10.086	-38,7 %/-20,0 %
darunter:			
Norwegen	4.715	5.851	24,1 %
Großbritannien und Nordirland	3.844	2.804	-27,1 %

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

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile), älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 03.06.2024.

### Häfen Nordamerika: Umschlagsentwicklungen

Positiv entwickelte sich der Umschlag Deutschlands mit den nordamerikanischen Häfen: Insgesamt nahm der Güterumschlag zwischen dem 4. Quartal 2019 und dem 4. Quartal 2023 um rd. 50,2 % zu. Der Umschlag mit Kanada steigerte sich um rd. 6,7 %, die Entwicklung im Güterumschlag mit den USA fiel mit einem Plus von knapp 68,9 % wesentlich deutlicher aus. Die Zunahme des Handels mit beiden Ländern Nordamerikas ist auf die Lieferung von Erdgas und weiterer Energieträger zurückzuführen. Durch den Wegfall der Russischen Föderation als Handelspartner haben sich die Handelsströme deutlich diversifiziert.

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

Ein-/Ausladeregion	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2023 (in 1.000 t)	Q4/2023 ggü. Q4/2019
Nordamerika gesamt	6.615	9.936	50,2 %
darunter:			
USA	4.654	7.843	68,9 %
Kanada	1.961	2.091	6,7 %

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile), älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 03.06.2024.

### Warenmix: Güterumschlag

Im 4. Quartal 2023 wurden insgesamt rd. 66,1 Mio. t Waren im Seeverkehr Deutschlands umgeschlagen. Das waren rd. 6,1 % weniger als im 4. Quartal 2019. Bei einem Vergleich der umgeschlagenen Warengruppen konnten Maschinen u. Ausrüstungen u. ä. (+105,3 %), Möbel, Musikinstrumente u. ä. (+92,2 %) sowie Textilien, Bekleidung, Leder u. ä. (+55,3 %) ...

profitieren. Relative Einbußen gab es bei den Warengruppen Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (-33,7 %), Sekundärrohstoffe, Abfälle (-28,5 %) und Sammelgut (zu Sammelladungen zusammengefasste Transporte von Stückgut; -22,6 %).

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

Warengruppe	Q4/2019 (in 1.000 t)	Q4/2023 (in 1.000 t)	Q4/2023 ggü. Q4/2019
Gesamt	70.369	66.100	-6,1 %
01 Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	4.149	3.368	-18,8 %
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	8.714	9.618	10,4 %
03 Erze, Steine u. Erden u. ä.	7.493	7.145	-4,7 %
04 Nahrungs- und Genussmittel	3.807	3.441	-9,6 %
05 Textilien, Bekleidung, Leder u. ä.	446	692	55,3 %
06 Holz., Papier, Pappe, Druckerz.	5.300	3.514	-33,7 %
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	3.865	4.308	11,5 %
08 Chemische Erzeugnisse etc.	5.433	4.585	-15,6 %
09 Sonst. Mineralerzeugnisse	902	748	-17,1 %
10 Metalle und Metallerzeugnisse	2.613	2.103	-19,5 %
11 Maschinen u. Ausrüstungen u. ä.	1.313	2.696	105,3 %
12 Fahrzeuge	2.683	2.701	0,7 %
13 Möbel, Musikinstrumente u. ä.	437	840	92,2 %
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	866	620	-28,5 %
15 Post, Pakete	0	0	-
16 Geräte u. Material zur Güterbef.	22	16	-24,4 %
17 Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	0	0	-
18 Sammelgut	569	441	-22,6 %
19 Nicht identifizierbare Güter	21.684	19.233	-11,3 %
20 Sonstige Güter a.n.g.	72	32	-55,5 %

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/statistischer-bericht-seeschifffahrt-2080500231095.xlsx?__blob=publicationFile), älteren Berichten der Seeverkehrsstatistik sowie der Fachserie 8 Reihe 5 des Statistischen Bundesamtes, 03.06.2024.

## 4. Länderübersicht Asien

### 4.1 Volksrepublik China

#### 4.1.1 Allgemeines

Das chinesische Statistikamt geht laut offiziellen Angaben davon aus, dass die Gesamtwertschöpfung der chinesischen Industrieunternehmen von Januar bis Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr um 4,0 % auf rd. 126,1 Bio. Renminbi Yuan gestiegen ist. Im Vergleich zum 3. Quartal 2023 nahm die Gesamtwertschöpfung im 4. Quartal 2023 um 5,2 % zu. Im Jahr 2023 belief sich der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhren von Waren auf knapp 41,8 Bio. Renminbi Yuan, was einem Anstieg von 3,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Die Handelsbilanz wies einen Überschuss von 5,8 Bio. Renminbi Yuan auf.<sup>93</sup> Von Januar bis April 2024 setzte sich die positive Entwicklung fort.<sup>94</sup>

Der IWF erwartet für die Volksrepublik im Jahr 2024 ein BIP-Wachstum von 4,6 %, im Jahr 2025 von 4,1 %. 2023 war das BIP um 5,2 % gestiegen.<sup>95</sup>

Die Inflation in der Volksrepublik lag laut staatlichen Angaben im April 2024 bei 0,3 %.<sup>96</sup> Zum Jahreswechsel 2023/24 hatte sich die VR China vier Monate in Folge in Deflation befunden, was zu fallenden Preisen führte.<sup>97, 98</sup>

#### 4.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die strikte Null-Covid-Politik der chinesischen Regierung führte mit Beginn der Pandemie bis Ende 2022 zur Sperrung zahlreicher Metropolen durch die Verhängung strenger Lockdowns.<sup>99</sup> Sie gilt – neben der schwachen globalen Nachfrage als Folge des Kriegs in der Ukraine – als ursächlich für die wirtschaftliche Schwächephase, von der sich die Volksrepublik nur langsam erholt. Auch der Rückgang der Immobilienverkäufe und -investments stellte für die Wirtschaft ein Problem dar.<sup>100, 101</sup>

Die von den chinesischen Behörden erlassene Vielzahl von Maßnahmen zur Eindämmung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und zur Förderung der Wirtschaft zeigten laut IWF seit Anfang 2023 Wirkung. Zu den Maßnahmen gehörten eine zusätzliche quantitative Lockerung (Ausweitung der Geldbasis durch Ankäufe von Vermögenswerten), Steuernachlässe für Unternehmen und Übergabe nicht abgeschlossener Bauprojekte. Es werden anhaltende Spillover-Effekte (wirtschaftliche Auswirkung und Beeinflussung auf internationale Ebene) für die gesamte Asien-Pazifik-Region erwartet. Die Staatliche Kommission für Entwicklung und Reform (SKER) kündigte in Kooperation mit zwei weiteren Ministerien im Juli 2023 einen Zweijahresplan an, der Maßnahmen für zahlreiche Branchen vorsieht, u. a. die Automobilindustrie, den Immobiliensektor sowie die Elektronik- und die Dienstleistungsbranche. Sie beinhalten Konsumentenkredite, um Autoverkäufe und Verkäufe smarter Produkte zu steigern und sehen den Bau von Ladesäulen sowie bezahlbaren Wohnungen für junge Leute vor.<sup>102, 103</sup>

Für das Jahr 2024 plant die Regierung die Aufnahme höherer Schulden als ursprünglich geplant, um die Wirtschaft zu beleben.<sup>104</sup> Im Januar 2024 wurde zudem von einem Hongkonger Gericht die Auflösung der seit einigen Jahren kriselnden Immobilienholding Evergrande beschlossen. Inwieweit die Entscheidung von der Regierung umgesetzt wird und ob es dadurch zu einer Immobilienkrise kommen wird, lässt sich aus Expertensicht bislang nicht sagen.<sup>105</sup> Ende Mai 2024

---

<sup>93</sup> [https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202401/t20240117\\_1946605.html](https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202401/t20240117_1946605.html), 03.06.2024.

<sup>94</sup> [https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202405/t20240517\\_1955749.html](https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202405/t20240517_1955749.html), 03.06.2024.

<sup>95</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>96</sup> <https://tradingeconomics.com/china/inflation-cpi>, 03.06.2024.

<sup>97</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-deflation-ausenhandel-100.html>, 03.06.2024.

<sup>98</sup> <https://www.forbes.com/sites/miltonezrati/2023/12/29/chinas-deflation-another-tell-of-serious-economic-trouble/>, 03.06.2024.

<sup>99</sup> <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/china-null-covid-politik-100.html>, 03.06.2024.

<sup>100</sup> <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/07/10/world-economic-outlook-update-july-2023>, 03.06.2024.

<sup>101</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/china-deflation-ausenhandel-100.html>, 03.06.2024.

<sup>102</sup> <https://edition.cnn.com/2022/08/25/economy/china-stimulus-infrastructure-power-shortages-drought-intl-hnk/index.html>, 03.06.2024.

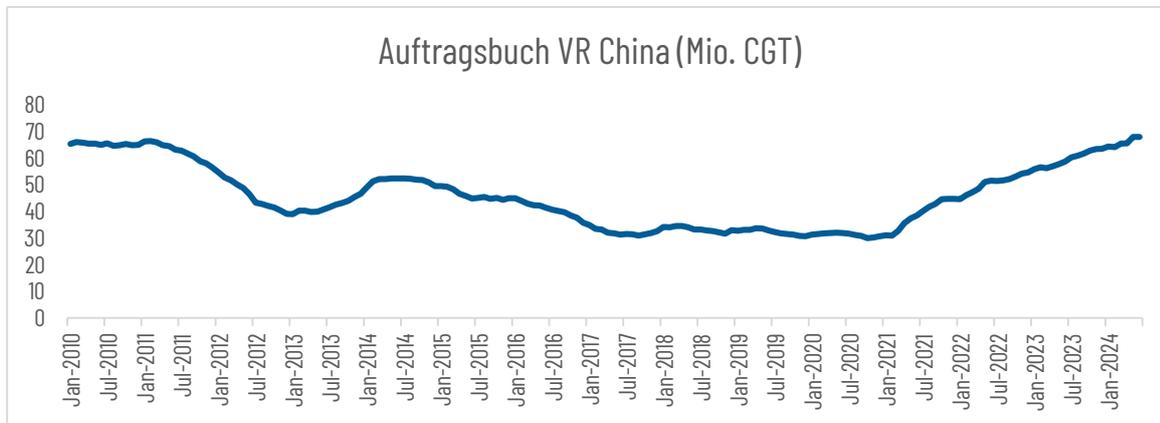
<sup>103</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2023/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>104</sup> <https://www.reuters.com/world/china/china-choose-fiscal-muscle-over-big-reforms-revive-economy-2023-10-24/>, 03.06.2024.

<sup>105</sup> <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Wie-lange-kann-sich-Evergrande-noch-ueber-Wasser-halten-article24704936.html>, 03.06.2024.

verhängte die chinesische Aufsichtsbehörde CSRC gegen den Konzern eine Geldstrafe von 4,2 Mrd. Renminbi Yuan wegen mutmaßlichen finanziellen Fehlverhaltens.<sup>106</sup>

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



Quelle: Clarksons SIN (2023)

### 4.1.3 Maritime Entwicklungen

#### Schiffbau

Die chinesische Schiffbauindustrie setzt ihren Erholungskurs im Verlauf des Jahres 2023 und Anfang 2024 fort. Das Auftragsbuch umfasste Anfang Mai 2024 laut Clarksons 2.768 Schiffe mit rd. 67,9 Mio. CGT. Gegenüber dem Vorjahresmonat sank die Zahl der Schiffe im Auftragsbuch um rd. 0,5 %; die CGT nahm um rd. 50.000 (+0,1 %) zu. Die Volksrepublik hatte damit mehr als die Hälfte (57 %) der Schiffe im weltweiten Auftragsbuch und rund 51,3 % der Schiffsmasse nach CGT.<sup>107</sup>

#### Häfen: Shanghai

Der Hafen von Shanghai konnte sich von den Einschränkungen der Corona-Pandemie erholen und war im Jahr 2023 mit einem Containerumschlag von rd. 49 Mio. TEU abermals größter Containerhafen der Welt.<sup>108</sup> Von Januar bis Dezember 2022 waren rd. 47,3 Mio. TEU umgeschlagen worden. Damit konnte der Containerumschlag gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 3,6 % gesteigert werden.<sup>109, 110</sup>

#### Häfen: Ningbo-Zhoushan-Hafen

Im Ningbo-Zhoushan-Hafen konnten im Jahr 2023 rd. 35,1 Mio. TEU umgeschlagen werden. Dies bedeutet einen Anstieg von 5,5 % gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2022. Damit ist er nach Shanghai und Singapur der dritte Hafen, der in einem Jahr einen Containerumschlag von mehr als 35 Mio. TEU erzielt hat.<sup>111</sup>

## 4.2 Sonderverwaltungszone Hongkong

### 4.2.1 Allgemeines

Nach Angaben der Regierung Hongkongs setzte sich die wirtschaftliche Erholung fort: Im saisonbereinigten Vergleich stieg das BIP im 1. Quartal 2024 gegenüber dem Vorjahresquartal um 2,7 %.<sup>112</sup> Im Gesamtjahr 2023 konnte das BIP damit

<sup>106</sup> [https://www.n-tv.de/wirtschaft/der\\_boersen\\_tag/Chinas-Wertpapieraufsicht-versetzt-Evergrande-weiteren-Schlag-article24980554.html](https://www.n-tv.de/wirtschaft/der_boersen_tag/Chinas-Wertpapieraufsicht-versetzt-Evergrande-weiteren-Schlag-article24980554.html), 03.06.2024.

<sup>107</sup> <https://www.clarksons.net/>, 03.06.2024.

<sup>108</sup> <https://english.shanghai.gov.cn/en-Latest-WhatsNew/20240103/fb3f56e6285a4f92bb5259c397cb5b1e.html>, 03.06.2024.

<sup>109</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/ports/shanghai-retains-worlds-top-container-port-crown-marginal-growth>, 03.06.2024.

<sup>110</sup> <https://www.logisticsinsider.in/shanghai-port-retains-title-as-world-busiest-container-hub-in-2023/>, 03.06.2024.

<sup>111</sup> <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-ningbo-zhoushan-port-sees-record-container-throughput-in-2023/>, 03.06.2024.

<sup>112</sup> [https://www.censtatd.gov.hk/en/press\\_release\\_detail.html?id=5412](https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5412), 03.06.2024.

um rd. 3,2 % gesteigert werden. Als Gründe werden das anhaltende Wachstum des privaten Konsums sowie der Dienstleistungsexport genannt.<sup>113</sup>

Der IWF sah für die chinesische Sonderverwaltungszone für das Jahr 2023 einen BIP-Anstieg um 3,2 % voraus und erwartet für 2024 ein Wachstum von 2,9 % sowie für 2025 von 2,7 %.<sup>114</sup>

Die Warenexporte gingen 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,3 %, die Importe um 8,5 % zurück.<sup>115</sup> Bereits im Jahr 2022 waren die Exporte um 8,6 % gesunken und die Importe um 7,2 %. In den ersten vier Monaten 2024 zeigte sich jedoch eine Entspannung der Ein- und Ausfuhren: Die Exporte stiegen um 11,9 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, die Importe um 6,9 %. Damit stieg das gesamte Handelsvolumen um 9,3 %.<sup>116</sup>

Die Inflation Hongkongs erreichte im April 2024 einen Stand von 1,1 %.<sup>117</sup> Dieser Wert liegt unter der Prognose der Regierung für 2023.<sup>118</sup>

#### 4.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Oktober 2023 kündigte die Regierung einige Initiativen zur Förderung der heimischen Wirtschaft an. So soll die Hong Kong Investment Corporation Ltd. gemeinsam mit der Provinzverwaltung von Guangdong und weiteren Institutionen und Unternehmen mittels des Greater Bay Area (GBA)-Investmentfonds gemeinsame Projekte im Perlfussdelta fördern. Ziel ist eine Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Lage in der GBA. Zudem will Hongkong weitere Wirtschafts- und Handelsbüros entlang der geplanten neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative/BRI) eröffnen. Damit soll eine bessere Vernetzung im ASEAN-Raum (Verband Südostasiatischer Nationen) und mit dem Nahen Osten erreicht werden. Weiterhin soll das sogenannte New Industrialisation Acceleration Scheme zur Entwicklung in den Bereichen Lebens- und Gesundheitstechnologien, KI und Datenwissenschaft, fortschrittliche Fertigung und neue Energietechnologien führen. Dafür werden rd. 10 Mrd. US-Dollar investiert.<sup>119</sup> Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten Hongkongs werden von Experten aufgrund der niedrigen und einfachen Steuern sowie hoher Liquidität als grundsätzlich gut eingeschätzt.<sup>120</sup>

#### 4.2.3 Maritime Entwicklungen

##### Häfen: Hongkong

Im Hafen von Hongkong wurden von Januar bis April 2024 rd. 4,4 Mio. TEU umgeschlagen.<sup>121</sup> Das entspricht einem Rückgang von 4,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im Gesamtjahr 2023 lag das Umschlagvolumen bei rd. 14,4 Mio. TEU, was einem Rückgang um 13,7 % im Vergleich gegenüber 2022 entspricht.<sup>122</sup>

### 4.3 Republik Korea/Südkorea

#### 4.3.1 Allgemeines

Nach Angaben des Ministry of Economy and Finance (MOEF) zeigte sich das wirtschaftliche Wachstum zuletzt uneinheitlich. Die Gesamtproduktion sank im März 2024 gegenüber dem Vormonat um 2,1 %, was das MOEF auf Rückgänge im Baugewerbe zurückführt (-8,7 % gegenüber dem Vormonat). Auch das verarbeitende Gewerbe verzeichnete einen deutlichen Rückgang (-3,2 % gegenüber dem Vormonat). Das Verarbeitende Gewerbe wuchs auf Jahressicht um 0,7 %, während der Dienstleistungssektor um 1,0 % zunahm. Die Exporte stiegen im ersten Quartal 2024 um 8,3 %, wengleich die Importe um 11,1 % abnahmen. Das MOEF sieht unterschiedliche Zukunftsperspektiven: So werde eine weltweite wirtschaftliche Erholung wahrgenommen, die regional aber unterschiedlich stark ausfalle. Zudem führten geopolitische Spannungen wie die andauernden Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten zu Unsicherheit und Preisvolatilität.<sup>123</sup>

---

<sup>113</sup> [https://www.censtatd.gov.hk/en/press\\_release\\_detail.html?id=5380](https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5380), 03.06.2024.

<sup>114</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>115</sup> [https://www.censtatd.gov.hk/en/press\\_release\\_detail.html?id=5380](https://www.censtatd.gov.hk/en/press_release_detail.html?id=5380), 03.06.2024.

<sup>116</sup> <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 03.06.2024.

<sup>117</sup> <https://tradingeconomics.com/hong-kong/inflation-cpi>, 03.06.2024.

<sup>118</sup> <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 03.06.2024.

<sup>119</sup> <https://research.hktdc.com/en/article/MzlwNjkzNTY5>, 03.06.2024.

<sup>120</sup> <https://eastasiaforum.org/2024/01/25/hong-kongs-economic-quagmire-continues/>, 03.06.2024.

<sup>121</sup> Werte für März und April vom Betreiber geschätzt.

<sup>122</sup> [https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP\\_KTCT-stat.pdf](https://www.hkmpb.gov.hk/document/HKP_KTCT-stat.pdf), 03.06.2024.

<sup>123</sup> <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5868>, 03.06.2024.

Das MOEF erwartet im Januar 2024 ein BIP-Wachstum von 2,2 % für das Gesamtjahr 2024 und gab für 2023 ein Wachstum von 1,4 % an.<sup>124</sup> Der IWF schätzt die wirtschaftliche Entwicklung ähnlich ein (+1,4 %), geht jedoch für die Jahre 2024 und 2025 von einem Wachstum von jeweils 2,3 % aus.<sup>125</sup>

Nachdem im Herbst 2023 in der Republik Korea die Inflation wieder auf 3,8 % angestiegen war, betrug die Inflation im April 2024 rd. 2,9 %.<sup>126</sup>

#### 4.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die südkoreanische Regierung hat bis Ende 2023 zahlreiche Krisenpakete verabschiedet. Dazu zählen Maßnahmen zur Stärkung des präventiven Risikomanagements, um den Export zu stärken und KMU zu unterstützen. Angeschlagene KMU sollen zudem von einem Fonds in Höhe von 1,1 Bio. Won profitieren, der zinsgünstige Kredite und Umschuldungen ermöglicht.<sup>127</sup> Südkoreanische Unternehmen, die Infrastrukturprojekte im Ausland übernehmen wollen, werden finanziell gefördert. Lieferkettenstörungen sollen durch ein neues und diversifiziertes System frühzeitig entdeckt und verhindert werden. Es wird an der Entwicklung einer New Growth Strategy 4.0 gearbeitet. Diese soll 15 Projekte in den Bereichen neue Technologien, neuer Lebensstil und neue Märkte umfassen und einen Innovationsfonds im Umfang von rd. 25 Bio. Won bis 2027 beinhalten.<sup>128</sup>

Für das Jahr 2024 kündigte die Regierung zahlreiche weitere Maßnahmen an, darunter Inflationsbekämpfung durch eine staatlich gesteuerte Preisstabilität für die Lebenshaltungskosten der Bürger\*innen, Reduzierung von Einfuhrzöllen, eine Belebung der regionalen Wirtschaft, die Sicherung von Immobilienkrediten. Auch die Bekämpfung des Fachkräftemangels, die Steigerung der Innovation und der Bürokratieabbau von Regulierungen soll eingeleitet werden.<sup>129</sup>

#### 4.3.3 Maritime Entwicklungen

##### Schiffbau

Die Aufträge für südkoreanische Werften erreichten im Jahr 2023 ein 12-Jahres-Hoch<sup>130</sup>, mit einem Höchststand im Dezember. Südkoreanische Werften hatten im Mai 2024 nach Anzahl der Schiffe rd. 14,5 % der globalen Aufträge, und gemessen an CGT rd. 29,1 % der weltweiten Aufträge im Auftragsbuch (vgl. Abb. 3).<sup>131</sup> Zuletzt konnte die Volksrepublik China ihren Vorsprung im Schiffbau gegenüber Korea aber weiter ausbauen, was auf die hohe Anzahl der Bestellungen von mit Methanol betriebenen Schiffen zurückzuführen ist.<sup>132</sup> Anfang 2024 kam es zu einem besonders hohen Auftragsengang von LNG-Tankern in der Republik Korea.<sup>133</sup>

Fachleute erwarten, dass Südkoreas Schiffbauer mit einem zunehmenden Arbeitskräftemangel konfrontiert sein werden, der sich im 3. Quartal 2023 auf ca. 13.000 Fachkräfte belaufen könnte. Mitte 2023 musste der Bau einiger Schiffe auf südkoreanischen Werften aufgrund von Fachkräftemangel und sinkenden Frachtraten verschoben werden.<sup>134</sup> Zur Unterstützung der Branche kündigte die Regierung die Auflage neuer Programme zur Förderung und Subventionierung der Berufsausbildung an. So sollen junge Menschen ermutigt werden, Schiffbauer\*innen zu werden.<sup>135</sup> Außerdem beschloss die koreanische Regierung Ende 2023, die Anzahl der Arbeitsvisa für ausländische Fachkräfte um 37,5 % zu erhöhen. Zudem sind nun Fachkräfte aus 16 statt zuvor elf Ländern visaberechtigt.<sup>136</sup>

---

<sup>124</sup> <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5744>, 03.06.2024.

<sup>125</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>126</sup> <https://tradingeconomics.com/south-korea/inflation-cpi>, 03.06.2024.

<sup>127</sup> <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 03.06.2024.

<sup>128</sup> <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5476>, 03.06.2024.

<sup>129</sup> <https://english.moef.go.kr/pc/selectTbPressCenterDtl.do?boardCd=N0001&seq=5744>, 03.06.2024.

<sup>130</sup> <https://maritime-executive.com/article/korean-shipbuilders-orders-reach-12-year-high-adding-to-country-s-exports>, 03.06.2024.

<sup>131</sup> <https://www.clarksons.net/>, 03.06.2024.

<sup>132</sup> <https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=210842>, 03.06.2024.

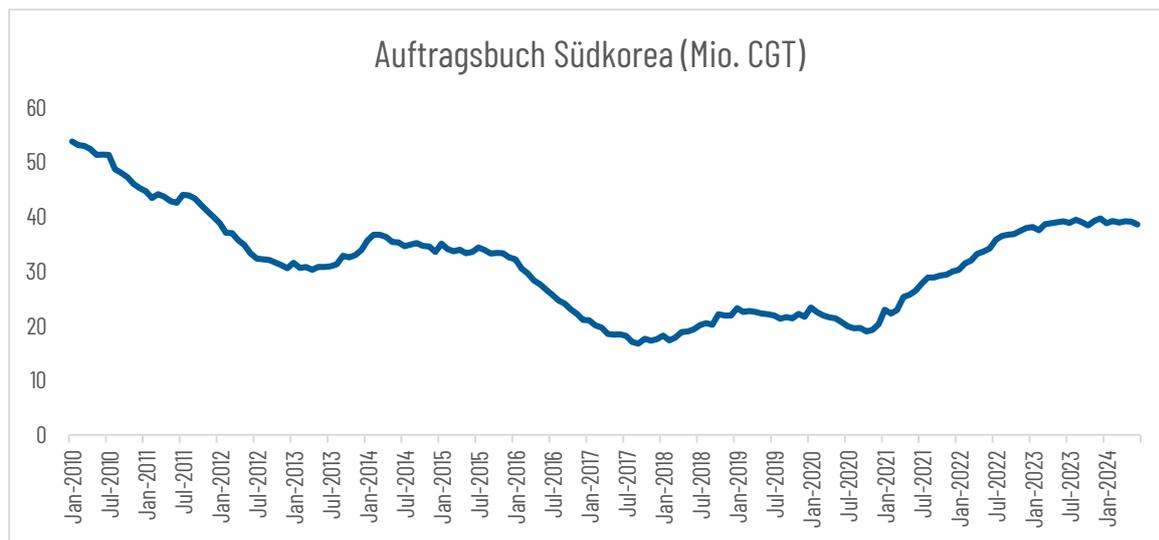
<sup>133</sup> <https://maritime-executive.com/article/samsung-heavy-industries-books-largest-order-as-korean-shipbuilders-rebound>, 03.06.2024.

<sup>134</sup> <https://www.kedglobal.com/shipping-shipbuilding/newsView/ked202306190005>, 03.06.2024.

<sup>135</sup> <https://www.shipnerdnews.com/the-problems-for-south-korea-shipbuilding-industry/>, 03.06.2024.

<sup>136</sup> <https://www.kedglobal.com/economy/newsView/ked202311270013>, 03.06.2024.

Abbildung 3: Auftragsstand in der Republik Korea (Südkorea) in Compensated Gross Tonnage – 2010 bis 2024



Quelle: Clarksons SIN (2024)

## 4.4 Singapur

### 4.4.1 Allgemeines

Das Ministry of Trade and Industry (MTI) meldete Anfang 2024 einen Anstieg des BIP 2023 um rd. 1,1 %. Für das Jahr 2024 wird ein Wachstum zwischen 1,5 % und 3,0 % erwartet.<sup>137</sup> Der IWF prognostizierte für Singapur im April 2024 ein BIP-Wachstum von 2,1 % für 2024 sowie von 2,3 % im Jahr 2025.<sup>138</sup>

Im 1. Quartal 2024 wuchs die Wirtschaft Singapurs um 2,7 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Im Vergleich zum 4. Quartal 2023 wuchs das BIP saisonbereinigt um 0,1 %. Im Sektor Transportation & Storage wurde im 1. Quartal 2024 ein Wachstum von 6,8 % gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnet. Wichtigster Wachstumstreiber war der sich erholende Luftverkehrssektor, aber auch der Seeverkehr konnte Wachstum verzeichnen.<sup>139</sup> Die Inflation in Singapur lag im April 2024 bei 2,7 %.<sup>140</sup>

### 4.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Regierung Singapurs hat zahlreiche Maßnahmenpakete und -programme verabschiedet. Zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie hatte die Regierung bereits 2020 das Programm Jobs Growth Incentive (JGI) initiiert, das Unternehmen finanziell unterstützte und dazu bringen sollte, trotz der Krise Stellen auszuschreiben und zu besetzen. Das Programm wurde im Februar 2023 als Erfolg bewertet, da im 4. Quartal 2022 das Beschäftigungsniveau von 2019 erreicht werden konnte.<sup>141</sup> Auch der IWF bescheinigt Singapur, dank dieses Programms vergleichsweise gut durch die Corona-Krise gekommen zu sein.<sup>142</sup> Weiterhin wurden Maßnahmen zur Begrenzung der Folgen der hohen Inflation u. a. für Familien mit niedrigem Einkommen beschlossen sowie für KMU, die die Arbeits- und Energiekosten nicht aufbringen können.<sup>143</sup> Für das gesamte Jahr 2023 kündigte die Regierung monatliche Zahlungen und Rabatte an (insbesondere auf

<sup>137</sup> [https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2023/Economic-Survey-of-Singapore-2023/PR\\_AES2023.pdf](https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2023/Economic-Survey-of-Singapore-2023/PR_AES2023.pdf), 03.06.2024.

<sup>138</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>139</sup> [https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2024/Economic-Survey-of-Singapore-First-Quarter-2024/PR\\_IQ24.pdf](https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2024/Economic-Survey-of-Singapore-First-Quarter-2024/PR_IQ24.pdf), 03.06.2024.

<sup>140</sup> <https://tradingeconomics.com/singapore/inflation-cpi>, 03.06.2024.

<sup>141</sup> [https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/FA\\_AES2022.pdf](https://www.mti.gov.sg/-/media/MTI/Resources/Economic-Survey-of-Singapore/2022/Economic-Survey-of-Singapore-2022/FA_AES2022.pdf), 03.06.2024.

<sup>142</sup> <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 03.06.2024.

<sup>143</sup> <https://www.straitstimes.com/singapore/spore-rolls-out-15b-package-to-help-lower-income-households-businesses-cope-with-inflation>, 03.06.2024.

die Mehrwertsteuer GST).<sup>144</sup> Die Zahlungen wurden im September 2023 ausgeweitet<sup>145</sup> und sollen mit dem neuen Haushalt im Februar 2024 fortgeführt werden.<sup>146</sup> Knapp die Hälfte der Unternehmen Singapurs wünscht sich eine stärkere Unterstützung seitens der Regierung.<sup>147</sup>

Zudem wurde mit dem Enterprise Innovation Scheme (EIS) ein Programm etabliert, um die Forschung und Entwicklung in südkoreanischen Unternehmen voranzutreiben.<sup>148</sup>

#### 4.4.3 Maritime Entwicklungen

##### Häfen: Singapur

Die MPA Singapore veröffentlichte für April 2024 einen Containerumschlag von rd. 3,4 Mio. TEU sowie einen Gesamtgüterumschlag in Höhe von rd. 53,9 Mio. t. Das entspricht einer Zunahme um 3,8 % bzw. 8,8 % gegenüber dem Vorjahresmonat. Im Gesamtjahr 2023 wurden rd. 592 Mio. t Güterumschlag verzeichnet. Dies stellt gegenüber 2022 einen Anstieg um rd. 2,3 % dar, im Vergleich zu 2019 jedoch einen Rückgang um rd. 5,5 %.<sup>149</sup> Mit dem 2022 teileröffneten Tuas-Hafen möchte Singapur zur Nummer 1 der Seehäfen aufsteigen. Nach der geplanten Fertigstellung in den 2040er-Jahren sollen in dem Hafen rd. 65 Mio. TEU umgeschlagen werden, was Singapur zum weltgrößten Containerhafen machen würde.<sup>150, 151</sup>

## 5. Länderübersicht Europa

### 5.1 Europäische Union

#### 5.1.1 Allgemeines

Der Krieg in der Ukraine und seine Konsequenzen betreffen Europa und die EU in besonderem Maße. Die Auswirkungen auf die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten fallen unterschiedlich aus. Das BIP der EU-Mitgliedsstaaten wuchs 2023 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 %. Im April 2024 prognostizierte der IWF für die Jahre 2024 und 2025 ein BIP-Wachstum von 1,1 % bzw. 1,8 %. Die Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung des Euroraums liegen etwas niedriger. Der IWF ging im April 2024 von 0,8 % (2024) bzw. 1,5 % (2025) aus, die OECD prognostizierte im Mai 2024 mit 0,7 % (2024) und 1,5 % (2025) ein geringfügig niedrigeres Wachstum.<sup>152, 153</sup> Die Europäische Kommission erwartete im Mai 2024 ein BIP-Wachstum von 1,0 % (2024) bzw. 1,6 % (2025).<sup>154</sup>

In der EU lag die Inflation im April 2024 bei 2,6 % (Euroraum: 2,4 %) und damit niedriger als in den USA.<sup>155</sup> Eine Schätzung der Europäischen Kommission von Ende Mai 2024 geht für den Mai 2024 von einem Anstieg der Inflation im Euroraum auf 2,6 % aus.<sup>156</sup> Zur Eindämmung der Preissteigerungen und der Kaufkrafteinbußen erhöhte die Europäische Zentralbank (EZB) zwischen Juli 2022 und August 2023 den Leitzins in zehn Schritten von 0,0 % auf 4,5 %.<sup>157</sup> Damit liegt das

---

<sup>144</sup> [https://www.gov.sg/images/default-source/media/gov/budget2023/infographics/disbursement\\_calendar\\_english.png?sfvrsn=d9d872d2\\_1](https://www.gov.sg/images/default-source/media/gov/budget2023/infographics/disbursement_calendar_english.png?sfvrsn=d9d872d2_1), 03.06.2024.

<sup>145</sup> <https://www.mof.gov.sg/news-publications/press-releases/1.1-billion-cost-of-living-support-package-to-provide-more-relief-for-singaporean-households-especially-for-lower-to-middle-income-families>, 03.06.2024.

<sup>146</sup> <https://www.gov.sg/features/cost-of-living>, 03.06.2024.

<sup>147</sup> <https://theindependent.sg/45-singapore-businesses-want-more-support-from-budget-2024-to-manage-high-inflation/>, 03.06.2024.

<sup>148</sup> [https://www.iras.gov.sg/schemes/disbursement-schemes/enterprise-innovation-scheme-\(eis\)](https://www.iras.gov.sg/schemes/disbursement-schemes/enterprise-innovation-scheme-(eis)), 03.06.2024.

<sup>149</sup> <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>, 03.06.2024.

<sup>150</sup> <https://www.mpa.gov.sg/maritime-singapore/port-of-the-future>, 03.06.2024.

<sup>151</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/globalisierung-in-asien-ist-lebendig-riesige-neue-haefen-entstehen-19281460.html>, 03.06.2024.

<sup>152</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>153</sup> <https://www.oecd.org/economic-outlook/may-2024/>, 03.06.2024.

<sup>154</sup> [https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2024-economic-forecast-gradual-expansion-amid-high-geopolitical-risks\\_en](https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2024-economic-forecast-gradual-expansion-amid-high-geopolitical-risks_en), 03.06.2024.

<sup>155</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>156</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-31052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>157</sup> <https://www.bundesbank.de/de/statistiken/geld-und-kapitalmaerkte/zinssaetze-und-renditen/ezb-zinssaetze-607806>, 03.06.2024.

Zinsniveau deutlich über dem Niedrigzinsniveau des vergangenen Jahrzehnts; dennoch gelang es bisher nicht, die Inflation auf die rd. 2 % zu senken. Experten erwarten Zinssenkungen bereits Mitte 2024.<sup>158</sup>

### 5.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Im Februar 2021 wurde als Reaktion auf die Corona-Krise der europäische Wiederaufbaufonds mit einem Gesamtvolumen von rd. 2 Bio. Euro aufgelegt. Davon werden rd. 1,2 Bio. Euro über das EU-Budget bzw. den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) finanziert, die verbleibenden rd. 806,9 Mrd. Euro über den schuldenfinanzierten NextGenerationEU-Fonds. Kern von NextGenerationEU ist die Recovery and Resilience Facility (RRF), welche Kredite und Darlehen vergibt. Mit diesem Instrument werden die Gelder verwaltet, 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 aus dem Wiederaufbaufonds und aus NextGenerationEU können explizit auch zur allgemeinen Krisenbewältigung genutzt werden.<sup>159, 160</sup> Eine Übersicht der geförderten Maßnahmen findet sich auf den Seiten der EU-Kommission.<sup>161</sup> Bis Ende Mai 2023 wurden bereits mehr als 232 Mrd. Euro an die Mitgliedsstaaten ausgezahlt.<sup>162</sup>

Nach Einschätzung des IWF hat sich die europäische Wirtschaft im Hinblick auf die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine als resilienter erwiesen als zunächst erwartet. Handelseinbrüche und Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation haben der Wirtschaft nicht so sehr geschadet, wie zunächst befürchtet. Zur Eindämmung der Energiekrise wurden rd. 1,3 % des BIP der EU in finanzpolitische Stabilisierungs- und Fördermaßnahmen investiert.<sup>163</sup>

Im Februar 2023 stellte die Europäische Kommission den Green Deal Industrial Plan (GDIP) vor, der auch als Reaktion auf den Inflation Reduction Act (IRA) der Vereinigten Staaten verstanden werden kann. Um Unternehmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen anzuregen, soll der GDIP über den REPowerEU-Fonds kurzfristig Kredite mit einem Volumen von 250 Mrd. Euro bieten.<sup>164, 165</sup> Ein geplanter langfristiger Souveränitätsfonds wurde hingegen eingestellt und durch eine Plattform für strategische Technologien für Europa (STEP) ersetzt. Diese wurde mit 10 Mrd. Euro ausgestattet, um damit Investitionen in digitale Technologien, grüne Technologien und Biotechnologie zu fördern.<sup>166, 167</sup>

Im Juni 2023 wählte die EU-Kommission 107 Verkehrsinfrastrukturprojekte aus, die aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) mit 6 Mrd. Euro EU-Finanzhilfen gefördert werden sollen. Darunter sind Projekte, die ein effizienteres, umweltfreundlicheres und intelligenteres Netz von Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen und Seeverkehrsrouten im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zum Ziel haben.<sup>168</sup> Im September 2023 startete die EU einen Aufruf zur Einsendung von Vorschlägen für Förderungen in Höhe von 7 Mrd. Euro.<sup>169</sup> Zudem wurde eine Studie für die Machbarkeit grenzüberschreitender Projekte in Bereich erneuerbarer Energien ausgeschrieben.<sup>170</sup> Anfang Februar 2024 stellte die Europäische Kommission eine Folgenabschätzung vor, wie das vereinbarte Ziel, die Europäische Union bis 2050 klimaneutral zu machen, realisiert werden kann.<sup>171</sup>

---

<sup>158</sup> <https://www.faz.net/aktuell/finanzen/inflation-im-euroraum-steigt-im-mai-auf-2-6-prozent-19755263.html>, 03.06.2024.

<sup>159</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe\\_de](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe_de), 03.06.2024.

<sup>160</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559>, 03.06.2024.

<sup>161</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility\\_de](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility_de), 03.06.2024.

<sup>162</sup> [https://ec.europa.eu/economy\\_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/disbursements.html](https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/disbursements.html), 03.06.2024.

<sup>163</sup> <https://www.imf.org/en/News/Articles/2022/08/05/cf-singapore-economy-rebounded-decisive-policy-action>, 03.06.2024.

<sup>164</sup> <https://www.deutschlandfunk.de/inflation-reduction-act-anti-inflationsprogramm-inflationsbehaempfungsgesetz-100.html>, 03.06.2024.

<sup>165</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan\\_de](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_de), 03.06.2024.

<sup>166</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/europaparlament-kommission-soll-2025-vorschlag-fuer-souveraenitaetsfonds-vorlegen-19249646.html>, 03.06.2024.

<sup>167</sup> <https://www.handelsblatt.com/politik/international/eu-haushalt-von-der-leyen-gibt-souveraenitaetsfonds-auf-fordert-aber-66-milliarden-euro-von-mitgliedstaaten/29217124.html>, 03.06.2024.

<sup>168</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_23\\_3436](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3436), 03.06.2024.

<sup>169</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/transport-eur-7-billion-available-infrastructure-projects-across-european-union-2023-09-26\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/transport-eur-7-billion-available-infrastructure-projects-across-european-union-2023-09-26_en), 03.06.2024.

<sup>170</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-energy-eur-1-million-support-preparatory-studies-cross-border-renewable-energy-projects-2023-09-19\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-energy-eur-1-million-support-preparatory-studies-cross-border-renewable-energy-projects-2023-09-19_en), 03.06.2024.

<sup>171</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_24\\_588](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_24_588), 03.06.2024.

### 5.1.3 Maritime Entwicklungen

Der Rat der Europäischen Union nahm Ende Juli 2023 die Initiative FuelEU Maritime an. Es handelt sich um einen Rechtsakt zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs. Bis zum Jahr 2025 soll die Treibhausgasintensität im Schifffahrtssektor um 2 % gesenkt werden, bis 2050 um 80 %. Wichtige Elemente der Initiative sind Anreize zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe sowie zur Nutzung von Landstrom durch Passagier- und Containerschiffe in großen EU-Häfen ab dem Jahr 2030.<sup>172</sup> Innerhalb der Fazilität Connecting Europe (CEF) erhalten Seehäfen in Irland, Griechenland, Spanien, Lettland, Litauen, den Niederlanden und Polen Finanzmittel für den Ausbau der landseitigen Stromversorgung.<sup>173</sup> Die Initiative FuelEU Maritime gehört zum Paket „Fit for 55“, das die Europäische Kommission bereits im Juli 2021 vorgelegt hatte. Es soll die Mitgliedsstaaten unterstützen, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.<sup>174</sup> 2024 startet die Implementierungsphase in den Mitgliedsstaaten.<sup>175</sup>

Die Ausweitung des EU-Emissionshandels (EU-ETS) gilt seit Januar 2024 auch für die Schifffahrt. Damit müssen Schiffseigner, -betreiber und -charterer für die Emissionen der Schiffe zahlen bzw. Zertifikate erwerben.<sup>176, 177</sup> Die Umsetzung in den Mitgliedsstaaten ist jedoch teilweise noch offen. Das EU-Emissionshandelssystem gilt ab Anfang 2024 für Güter- und Fahrtgastschiffe ab 5.000 BRZ und soll ab 2027 ebenso für Offshore-Schiffe ab 5.000 BRZ gelten. Das EU-ETS gilt zunächst für die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schiffe. Ab 2026 gilt das System zudem für die Methan- und Stickoxidemissionen. Um den Übergang zu erleichtern, wird ein Einführungszeitraum eingerichtet. Die Schifffahrtsunternehmen müssen für 40 % der für das Jahr 2024 gemeldeten Emissionen zahlen, für 70 % der für das Jahr 2025 gemeldeten Emissionen und für 100 % der für das Jahr 2026 gemeldeten Emissionen.<sup>178</sup>

Bislang zählten zu den vom Emissionshandel erfassten Sektoren, die Strom- und Wärmeerzeugung, die Eisen- und Stahlverhüttung, die Zement- und Kalkherstellung und die gewerbliche Luftfahrt. Zwischen 2005 und 2019 konnten in diesen Sektoren die Emissionen um rd. 35 % reduziert werden.<sup>179</sup>

Im Februar 2024 wurde bekannt, dass die deutsche Bundesregierung dem geplanten und ausgehandelten [EU-Lieferkettengesetz](#) (Corporate Sustainability Due Dilligence Directive, CSDDD) nicht zustimmen werde, womit dessen Umsetzung zu scheitern drohte. Das Gesetz sah vor, dass EU-Unternehmen und ausländische Unternehmen, die in der EU Geschäfte machen, auch für das Verhalten von Geschäftspartnern des Unternehmens und teilweise auch für nachgelagerte Tätigkeiten wie Vertrieb oder Recycling verantwortlich gemacht werden können. Damit sollten Zwangs- und Kinderarbeit verhindert und eine Kompatibilität mit dem Pariser Abkommen zum Klimawandel sichergestellt werden.<sup>180, 181</sup> Im März 2024 wurde das Gesetz von einer qualifizierten Mehrheit der EU-Staaten beschlossen, nachdem es inhaltlich gelockert wurde: So wurde der Kreis auf Unternehmen ab 1.000 Beschäftigten mit einer jährlichen Umsatzschwelle 450 Millionen Euro festgelegt (zuvor: Unternehmen ab 500 Beschäftigten und 150 Millionen Euro Umsatz). Auch die Möglichkeit einer zivilrechtlichen Haftung wurde abgeschwächt.<sup>182</sup>

## 5.2 Belgien

### 5.2.1 Allgemeines

Das BIP Belgiens betrug im 4. Quartal 2023 nach vorläufigen Angaben rd. 154,1 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Anstieg von 8,3 % (rd. 142,3 Mrd. Euro). Im Vergleich zum

---

<sup>172</sup> <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueeu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 03.06.2024.

<sup>173</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_23\\_3436](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3436), 03.06.2024.

<sup>174</sup> <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueeu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 03.06.2024.

<sup>175</sup> <https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/now-factsheets-zu-eu-rechtsvorschriften-fuer-erneuerbare-kraftstoffe/>, 03.06.2024.

<sup>176</sup> <https://www.dvz.de/politik/detail/news/bmwk-bereitet-gesetz-fuer-emissionshandel-vor.html>, 03.06.2024.

<sup>177</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/regulation/complexities-compliance-eu-emissions-trading-scheme>, 03.06.2024.

<sup>178</sup> <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/monitoring-reporting-and-verification-of-ships-emissions.html>, 03.06.2024.

<sup>179</sup> <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/emissionshandel.html>, 03.06.2024.

<sup>180</sup> <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/heil-lieferkettengesetz-100.html>, 03.06.2024.

<sup>181</sup> <https://www.thb.info/rubriken/maritime-wirtschaft/detail/news/eu-mit-neuem-lieferkettengesetz.html>, 03.06.2024.

<sup>182</sup> <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/eu-lieferkettengesetz-einigung-100.html>, 03.06.2024.

Vorjahresquartal (rd. 148,1 Mrd. Euro) war ein Zuwachs um 4,0 % zu verzeichnen. Vergleicht man die 4. Quartale der Jahre 2019 und 2023, ergibt sich ein Wachstum von 20,7 %.<sup>183</sup>

Für das Gesamtjahr 2023 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 1,5 % aus. Sowohl für 2024 als auch 2025 wird ein Wachstum von jeweils 1,2 % erwartet.<sup>184</sup>

Die Inflation in Belgien erreichte im April 2024 einen Stand von 4,9 %.<sup>185</sup>

## 5.2.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die belgische Regierung hat zahlreiche Maßnahmen zur Bekämpfung der verschiedenen Krisen ergriffen. Dazu zählen eine Unterstützung der privaten Haushalte bei den Energiekosten,<sup>186</sup> steuerfreie Boni für Beschäftigte<sup>187</sup> und ein automatischer Indexlohn. Die genannten Maßnahmen belasten den belgischen Staat erheblich. Belgien wird nach Einschätzung der Europäischen Kommission 2023 und 2024 das höchste Haushaltsdefizit der EU aufweisen.<sup>188</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Belgien einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind bis zum Jahr 2026 insgesamt 119 Maßnahmen und 40 Reformen geplant, darunter nun auch ein Kapitel zu REPowerEU. Die Maßnahmen und Reformen zielen mehrheitlich (51 %) auf Erfüllung der Klimaziele ab und werden von der EU mit rd. 5,0 Mrd. Euro unterstützt.<sup>189</sup>

## 5.2.3 Maritime Entwicklungen

### Häfen: Antwerpen-Brügge

Im Hafen Antwerpen-Brügge belief sich der Gesamtumschlag im 1. Quartal 2024 auf rd. 70,4 Mio. t, was einem Anstieg um 2,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Containerumschlag stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 36,8 Mio. t bzw. 3,3 Mio. TEU (8,6 % bzw. 6,0 %) an. Der Umschlag mit Flüssig- und Massengut war, nachdem 2022 noch hohe Steigerungen erreicht werden konnten, im 1. Quartal 2024 rückläufig.<sup>190</sup>

Anfang 2024 wurde die digitale Freigabe von Containern („Certified Pick“) eingerichtet.<sup>191, 192</sup> Zudem konnte der maximale Tiefgang im Hafen auf 16 m erhöht werden<sup>193</sup>. Der Hafen von Antwerpen-Brügge will sich an der Entwicklung des Hafens Lumut in Malaysia beteiligen.<sup>194</sup> Beim Zukunftsthema grüner Wasserstoff planen der Hafen Antwerpen und der Duisburger Binnenhafen (Duisport) eine Kooperation.<sup>195</sup>

## 5.3 Deutschland

### 5.3.1 Allgemeines

Das BIP Deutschlands erreichte im 4. Quartal 2023 einen Umfang von knapp 1.063 Mrd. Euro. Damit stieg es im Vergleich zum Vorquartal (rd. 1.037 Mrd. Euro) leicht um 2,5 %. Gegenüber dem Vorjahresquartal (rd. 1.006,6 Mrd. Euro) nahm es um 5,6 % zu. Seit dem 4. Quartal 2019 (vor Beginn der Corona-Pandemie) ist das BIP in Deutschland um 19,2 % gewachsen.<sup>196</sup>

---

<sup>183</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>184</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>185</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>186</sup> <https://www.vrt.be/vrtnws/de/2021/10/12/die-belgische-regierung-ergreift-massnahmen-gegen-zu-hohe-energi/>, 03.06.2024.

<sup>187</sup> <https://www.euractiv.de/section/europa-kompakt/news/belgische-regierung-bietet-steuerfreien-bonus-fuer-arbeitnehmer/>, 03.06.2024.

<sup>188</sup> <https://www.euractiv.de/section/eurozone/news/belgien-wird-zum-schuldenkoenig-der-eurozone/>, 03.06.2024.

<sup>189</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/belgiums-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/belgiums-recovery-and-resilience-plan_en), 03.06.2024.

<sup>190</sup> <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-quarterly-figures-reflect-resilience>, 03.06.2024.

<sup>191</sup> <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/first-phase-of-certified-pick-a-major-step-in-the-digitalisation-of-container-transport>, 03.06.2024.

<sup>192</sup> <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/second-phase-of-certified-pick-up-roll-out-starts-on-22-january>, 03.06.2024.

<sup>193</sup> <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/reception-of-the-largest-container-ships-possible-thanks-to-official-16-meters-draft-in-the-deurganck-dock>, 03.06.2024.

<sup>194</sup> <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/port-of-antwerp-bruges-international-poabi-is-to-develop-malaysian-port-lumut-into-a-maritime-hub>, 03.06.2024.

<sup>195</sup> <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/-flandern-ist-das-powerhaus-fuer-uns-in-belgien--34340242.html>, 03.06.2024.

<sup>196</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

Im Jahr 2023 sank das deutsche BIP laut IWF um 0,3 %. Für 2024 wird ein Zuwachs von 0,2 % und für 2025 ein Zuwachs von 1,3 % prognostiziert.<sup>197</sup> Damit korrigierte der IWF seine Prognose aus dem Oktober 2023 nach unten. Zu diesem Zeitpunkt ging man für das Jahr 2024 von einem Anstieg um 0,9 % aus.<sup>198</sup> Das Institut der Deutschen Wirtschaft (IW) geht sowohl für 2023 als auch für 2024 von einem BIP-Rückgang um 0,5 % aus.<sup>199</sup>

In Deutschland stieg die Inflation im Mai 2024 laut Statistischem Bundesamt nach vorläufigen Angaben auf 2,4 %.<sup>200</sup> Die Bundesbank schätzt, dass die Teuerungsrate 2024 auf 2,7 % sinken wird.<sup>201</sup>

### 5.3.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Bundesregierung hat während der Corona-Pandemie zahlreiche steuerliche Hilfen und Vereinfachungen erlassen, z. B. die Möglichkeit zur Stundung von Steuerzahlungen oder Erleichterungen bei Steuervorauszahlungen.<sup>202</sup> Zur Bekämpfung der Inflation verabschiedete die Bundesregierung drei Pakete mit einem Gesamtvolumen von rd. 300 Mrd. Euro.<sup>203</sup> Im Sommer 2023 wurde vom Bundesfinanzministerium (BMF) ein neues Steuergesetz zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft vorgeschlagen, das sogenannte Wachstumschancengesetz.<sup>204</sup> Das Gesetz sieht u. a. Investitionen im Jahr 2024 aus dem Klima- und Transformationsfonds in Höhe von 58 Mrd. Euro vor.<sup>205</sup> Der im Rahmen des Wachstumschancengesetzes vorerst ausgeklammerte Industriestrompreis, ein Strompreispaket zur Entlastung der Wirtschaft, wurde im November 2023 beschlossen.<sup>206</sup>

Ein Sondervermögen in Höhe von 60 Mrd. Euro, das 2021 aus nicht abgerufenen Corona-Sondervermögen zu einem Klimafonds umgewidmet wurde, erklärte das Bundesverfassungsgericht Mitte November 2023 für verfassungswidrig.<sup>207</sup> Die Genehmigung des Haushalts 2024 konnte aus diesem Grund erst Anfang Februar 2024 beschlossen werden.<sup>208</sup>

Deutschland war 2023 unter den großen Volkswirtschaften Schlusslicht bei der Entwicklung des BIP. Während die Wirtschaft des Euroraums, der USA, Kanadas, Japans und des Vereinigten Königreichs wuchs, musste Deutschland einen Rückgang verbuchen und soll dem IWF zufolge auch im Jahr 2024 Schlusslicht bleiben.<sup>209</sup> Die schwache wirtschaftliche Entwicklung führte zu zahlreichen Debatten und Vorschlägen.<sup>210</sup> So gab es u. a. Anfang des Jahres vonseiten der Politik und einiger Ökonomen die Forderung nach Entlastung der deutschen Unternehmen, auch durch die endgültige Abschaffung des Solidaritätszuschlags.<sup>211, 212</sup>

Im März 2024 beschlossen Bundestag und Bundesrat das Wachstumschancengesetz. Dieses beinhaltet Entlastungen mit einem Gesamtvolumen von 3,2 Mrd. Euro, u. a. beinhalten den Ausbau der steuerlichen Forschungsförderung, verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten, steuerliche Anreize für den Wohnungsneubau, die Verbesserung des steuerlichen Verlustabzugs sowie die Einführung der E-Rechnung.<sup>213</sup>

---

<sup>197</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>198</sup> <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 03.06.2024.

<sup>199</sup> <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/bip-schrumpft-2024-um-halbes-prozent.html>, 03.06.2024.

<sup>200</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/05/PD24\\_213\\_611.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/05/PD24_213_611.html), 03.06.2024.

<sup>201</sup> <https://www.bundesbank.de/de/presse/pressemitteilungen/deutschland-prognose-der-bundesbank-sinkende-inflation-aber-noch-keine-entwarnung-920336#>, 03.06.2024.

<sup>202</sup> <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Corona/steuerliche-massnahmen-corona.html>, 03.06.2024.

<sup>203</sup> <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/aktuell-energie.html>, 03.06.2024.

<sup>204</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze\\_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung\\_IV/20\\_Legislaturperiode/2023-09-08-WtChancenG/0-Gesetz.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_IV/20_Legislaturperiode/2023-09-08-WtChancenG/0-Gesetz.html), 03.06.2024.

<sup>205</sup> <https://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/bundesregierung-beschliesst-massnahmen-gegen-wirtschaftskrise-a-308227f1-5017-44d2-92d3-8de7b133c2c9>, 03.06.2024.

<sup>206</sup> <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/bundesregierung-einigt-sich-auf-strompreissenkung-fuer-wirtschaft,Tv799evw>, 03.06.2024.

<sup>207</sup> <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/bundesverfassungsgericht-nachtragshaushalt-102.html>, 03.06.2024.

<sup>208</sup> <https://www.tagesschau.de/inland/haushalt-bundestag-130.html>, 03.06.2024.

<sup>209</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/Update/January/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>210</sup> <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/bundesregierung-lindner-nennt-standortdebatte-ueberfaellig/29639860.html>, 03.06.2024.

<sup>211</sup> <https://www.welt.de/wirtschaft/article249933286/Scholz-bremst-Lindner-und-Habeck-in-Steuerdebatte.html>, 03.06.2024.

<sup>212</sup> <https://www.sueddeutsche.de/politik/steuersenkung-unternehmen-wirtschaftspolitik-habeck-lindner-experten-1.6344279>, 03.06.2024.

<sup>213</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/wachstumschancengesetz-2216866>, 03.06.2024.

Der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung zum Trotz wurde 2023 der höchste Exportüberschuss seit vier Jahren erzielt. Damit wurde 2023 das Niveau von vor der Corona-Pandemie und vor dem russischen Überfall auf die Ukraine erreicht. Ein Grund für den Überschuss ist die günstige Entwicklung der Preise im Außenhandel.<sup>214</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte die Bundesrepublik einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind insgesamt 41 Maßnahmen geplant, die von der EU mit rd. 28 Mrd. Euro gefördert werden. Im Dezember 2023 wurde der Plan leicht erweitert; insgesamt beziehen sich nun 47 % des Plans auf die Erfüllung der Klimaziele.<sup>215</sup>

### 5.3.3 Maritime Entwicklungen

#### Allgemeines

Ab dem 1. Januar 2024 wird der Seeverkehr in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWK) arbeitet an einer Novelle des nationalen Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes (TEHG). Damit müssen Seeverkehrsunternehmen Zertifikate für 40 % ihrer Emissionen erwerben, bis 2026 für 100 %. Bereits ab Anfang 2024 fallen Fahrten zwischen EU-Häfen zu 100 % unter das EU-ETS.<sup>216</sup> In Deutschland wurde bislang keine Entscheidung umgesetzt.

#### Häfen: Hamburg

Im Jahr 2023 sank der Seegüterumschlag im Hafen Hamburg gegenüber dem Vorjahr um rd. 4,7 % auf 114,3 Mio. t. Im Gesamtjahr 2022 waren rd. 119,9 Mio. t umgeschlagen worden.<sup>217</sup> Im ersten Quartal 2024 konnte der Containerumschlag gegenüber dem Vorjahresquartal um 1,9 Mio. TEU (+1,1 %) wachsen.<sup>218</sup>

Im Vergleich mit dem Vorkrisenzeitraum 2019 sank im Januar und Februar 2024 der Containerumschlag in Tonnen um 17,6 %, der Massengutumschlag nahm sogar um 23,0 % ab.<sup>219</sup> Nachdem der Hafen Hamburg bereits einige Jahre lang Kreuzfahrtschiffe mit Landstrom versorgt hat, besteht diese Möglichkeit seit Mai 2024 nun auch für Frachtschiffe. Damit ist Hamburg europaweit der erste Hafen, der dies anbietet.<sup>220, 221</sup> Ende Mai 2024 wurde gemeinsam von Zoll, Polizei und der Hamburg Port Authority (HPA) die Gründung eines Hafensicherheitszentrums eröffnet. Es erstellt künftig ein tägliches Lagebild, um auf aktuelle Entwicklungen im Bereich der Organisierten Kriminalität reagieren zu können.<sup>222, 223</sup>

#### Häfen: Wilhelmshaven

In Wilhelmshaven ging der Güterumschlag im Jahr 2023 um 6,1 % zurück, während der Massengutumschlag um 1,9 % sank. Gegenüber den ersten beiden Monaten 2019 konnten der Massengutumschlag gesteigert werden (+17,4 %), während der Containerumschlag zurückging (-20,6 %).<sup>224</sup> An den rückläufigen Containerumschlagszahlen konnte auch der neue Nordamerikadienst, der den Eurogate-Containerterminal seit Anfang 2024 ansteuert, bislang nichts ändern.<sup>225</sup> Die Wilhelmshavener Häfen sollen von der Gemini Corporation (Maersk und Hapag-Lloyd ab 2025) profitieren. Auf den Jade-Weser-Port sowie Bremerhaven sollen ab 2025 rund 200.000 Container zusätzlich entfallen.<sup>226</sup> Bei einem Besuch des

---

<sup>214</sup> <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/exportueberschuss-deutschland-steigt-2023-auf-209-milliarden-euro-drei-jahres-hoch/>, 03.06.2024.

<sup>215</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/germanys-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/germanys-recovery-and-resilience-plan_en), 03.06.2024.

<sup>216</sup> <https://www.dvz.de/politik/detail/news/bmwk-bereitet-gesetz-fuer-emissionshandel-vor.html>, 03.06.2024.

<sup>217</sup> <https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/seegueterumschlag/>, 03.06.2024.

<sup>218</sup> <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/hamburger-hafen-startet-teilweise-mit-leichtem-plus/>, 03.06.2024.

<sup>219</sup> <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 03.06.2024.

<sup>220</sup> <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/18648766/2024-05-13-sk-landstrom-fuer-containerschiffe-im-hamburger-hafen/>, 03.06.2024.

<sup>221</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburger-Hafen-Containerschiffe-koennen-jetzt-Landstrom-bekommen,landstrom266.html>, 03.06.2024.

<sup>222</sup> <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/kampf-gegen-internationale-drogenkriminalitaet-hafensicherheitszentrum-offiziell-eroeffnet/>, 03.06.2024.

<sup>223</sup> <https://www.thb.info/rubriken/maritime-sicherheit/detail/news/hamburg-macht-hafen-sicherer.html>, 03.06.2024.

<sup>224</sup> <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 03.06.2024.

<sup>225</sup> <https://www.dvz.de/unternehmen/see/detail/news/eurokai-abwaertstrend-in-wilhelmshaven-setzt-sich-fort.html>, 03.06.2024.

<sup>226</sup> <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/hafen-bremerhaven-jade-weser-port-100.html>, 03.06.2024.

niedersächsischen Ministerpräsidenten Stephan Weil in der Volksrepublik China im Mai 2024 wurde von der chinesischen Reederei Cosco Interesse an einem größeren Engagement im JadeWeserPort in Wilhelmshaven geäußert.<sup>227, 228</sup>

### Häfen: Bremen und Bremerhaven

Die Häfen des Landes Bremen mussten im Jahr 2023 einen Umschlagrückgang verzeichnen: Der Güterumschlag lag laut Statistischem Bundesamt von Januar bis Dezember 2023 bei 50,2 Mio. t und rd. 4,2 Mio. Standardcontainern. Dies stellt gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang um 8,8 % bzw. 8,3 % dar. In den ersten beiden Monaten 2024 sank gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2019 der Containerumschlag um 9,4 %. Der Umschlag von Massengut nahm im Vergleich zu 2019 sogar noch deutlicher ab (-41,9 %).<sup>229</sup> Im März wurde in Bremen eine Smartport-Strategie vorgestellt, welche die Digitalisierung vorantreiben soll und Projekte und Ziele für einen intelligenten Hafen der Zukunft umfasst.<sup>230</sup>

## 5.4 Frankreich

### 5.4.1 Allgemeines

Das BIP Frankreichs betrug im 4. Quartal 2023 rd. 729,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Anstieg von 5,4 % (rd. 691,8 Mrd. Euro) und im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 689,5 Mrd. Euro) einer Zunahme um 5,8 %. Seit dem 4. Quartal 2019 ist das französische BIP um 16,1 % gestiegen.<sup>231</sup>

Laut Prognose des IWF nahm das BIP Frankreichs 2023 um 0,9 % zu. Für das Jahr 2024 wird ein Wachstum von 0,7 % und für das Jahr 2025 ein Wachstum von 1,4 % erwartet.<sup>232</sup>

Die Inflation in Frankreich betrug im April 2024 laut Eurostat 2,4 %.<sup>233</sup>

### 5.4.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Frankreich erließ zahlreiche Maßnahmen zur Eindämmung der Krisen und plant Investitionen mit einem Gesamtvolumen von rd. 45 Mrd. Euro. Die Maßnahmen sollen mit Steuergeldern und durch Gewinnabschöpfung von Energieunternehmen finanziert werden. Es wurde eine Strom- und Gaspreisbremse für Privathaushalte etabliert; hinzu kamen Entlastungen für Unternehmen, die mehr als 3 % ihres Umsatzes für Strom oder Gas ausgeben (je bis zu 2 Mio. Euro) sowie für energieintensive Unternehmen (je bis zu 50 Mio. Euro).<sup>234, 235</sup> Ende August 2023 kündigte die französische Regierung die Bereitstellung von rd. 4 Mrd. Euro für kohlenstoffarme Wasserstoffprojekte an.<sup>236</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Frankreich einen Aufbau- und Resilienzplan vor, der im Juni 2023 modifiziert wurde: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind nun 73 Investitionsmaßnahmen und 24 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 40,3 Mrd. Euro unterstützt und zielen zu 49,5 % auf den Klimaschutz.<sup>237</sup>

### 5.4.3 Maritime Entwicklungen

#### Allgemeines

Frankreich und Griechenland unterzeichneten Anfang Juni 2024 ein Abkommen auf Ministerebene, das besagt, dass beide Staaten bei maritimen Angelegenheiten enger zusammenarbeiten wollen.<sup>238</sup>

### Häfen: Le Havre, Rouen und Paris (Haropa)

---

<sup>227</sup> [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg\\_ostfriesland/JadeWeserPort-Kommen-bald-mehr-Schiffe-aus-China.jadeweserport1374.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/JadeWeserPort-Kommen-bald-mehr-Schiffe-aus-China.jadeweserport1374.html), 03.06.2024

<sup>228</sup> <https://www.oz-online.de/artikel/1474934/Jade-Weser-Port-Die-Chinesen-wollen-in-Wilhelmshaven-investieren>, 03.06.2024.

<sup>229</sup> <https://www-genesis.destatis.de/> (zu finden unter: 46331-0007), 03.06.2024.

<sup>230</sup> <https://www.thb.info/rubriken/maritime-wirtschaft/detail/news/bremische-haefen-als-smartports.html>, 03.06.2024.

<sup>231</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>232</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>233</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>234</sup> <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 03.06.2024.

<sup>235</sup> <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 03.06.2024.

<sup>236</sup> <https://www.h2-view.com/story/france-set-to-unveil-e4bn-subsidy-package-for-low-carbon-hydrogen/>, 03.06.2024.

<sup>237</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_23\\_3495](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_3495), 03.06.2024.

<sup>238</sup> <https://www.ekathimerini.com/economy/1240507/greek-french-collaboration-pact-on-maritime-issues/>, 03.06.2024.

Im Jahr 2023 sank der gesamte Seegüterumschlag von Le Havre und Rouen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 4,5 % auf rd. 81,3 Mio. t. Ursächlich dafür waren der gesunkene Containerumschlag (-2,6 Mio. TEU) und der gesunkene Umschlag trockener Massengüter. Der Umschlag flüssiger Massengüter konnten hingegen um 5,0 % auf 42,1 Mio. t. gesteigert werden. Der Umsatz des Hafenverbands stieg um knapp 10 %.<sup>239</sup>

Im ersten Halbjahr 2024 sollen am Port 2000 in Le Havre Konstruktionsarbeiten zur Verbesserung der Flusssanbindung beginnen.<sup>240</sup> Auch die letzten beiden der insgesamt 14 neuen Liegeplätze sollen in Betrieb genommen werden.<sup>241</sup>

## 5.5 Griechenland

### 5.5.1 Allgemeines

Das griechische BIP betrug im 4. Quartal 2023 rd. 55,8 Mrd. Euro. Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Rückgang von 7,7 % (rd. 60,4 Mrd. Euro). Verglichen mit dem Vorjahresquartal (rd. 53 Mrd. Euro) war ein Zuwachs um 5,1 % zu verzeichnen. Bei einem Vergleich der 4. Quartale der Jahre 2019 und 2023 ergibt sich ein Wachstum von 21,5 %.<sup>242</sup>

Für das Gesamtjahr 2023 weist der IWF ein BIP-Wachstum von 2,0 % aus, das 2023 und 2024 mit 2,0 % bzw. 1,9 % stabil bleiben soll.<sup>243</sup>

Die Inflation in Griechenland betrug im April 2024 laut Eurostat 3,2 %.<sup>244</sup>

### 5.5.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die griechische Regierung führte zahlreiche Entlastungsmaßnahmen für Bürgerinnen und Bürger ein. Dazu zählen Zulagen für einkommensschwache Haushalte für Strom- und Kraftstoffe sowie für Lebensmittel. Die Maßnahmen werden durch die Erhebung einer Übergewinnsteuer von Erdölraffinerien finanziert.<sup>245</sup> Griechenland kam relativ gut durch die Krisenjahre und konnte Schulden abbauen. Aus diesem Grund wurde Griechenland vom britischen Economist 2023 zur besten Wirtschaft des Jahres gekürt.<sup>246, 247</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Griechenland einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sind zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung 103 Investitionsmaßnahmen und 75 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 18,77 Mrd. Euro Zuschüssen und 17,73 Mrd. Euro Darlehen unterstützt. Der Plan wurde im Dezember 2023 um ein REPowerEU-Kapitel erweitert. Knapp die Hälfte der Maßnahmen ist auf den Klimaschutz fokussiert.<sup>248</sup>

### 5.5.3 Maritime Entwicklungen

#### Allgemeines

Anfang Dezember 2023 verkündete der neu ernannte griechische Minister für Schifffahrt, dass die griechische Regierung mit der Europäischen Kommission in Verhandlungen zur Förderung des Green Shipping stehe. Im Rahmen des National Strategic Reference Framework (NSRF) könnten rd. 80 Mio. Euro bereitgestellt werden, die auf bis zu 500 Mio. Euro erhöht werden könnten.<sup>249</sup>

#### Schifffahrt

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

<sup>239</sup> <https://www.haropaport.com/en/news/2023-haropa-port-stays-course-and-displays-growth-financial-results>, 03.06.2024.

<sup>240</sup> <https://www.haropaport.com/en/news/construction-starts-la-chatiere-port-2000>, 03.06.2024.

<sup>241</sup> <https://www.haropaport.com/en/port-2000>, 03.06.2024.

<sup>242</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>243</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>244</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>245</sup> <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 03.06.2024.

<sup>246</sup> <https://www.economist.com/leaders/2023/12/20/the-economists-country-of-the-year-for-2023>, 03.06.2024.

<sup>247</sup> <https://www.spiegel.de/wirtschaft/economist-kuert-griechenland-zur-besten-wirtschaft-des-jahres-a-454f397b-2ee8-4fc6-8ec7-9df77b2a502b>, 03.06.2024.

<sup>248</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/greeces-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/greeces-recovery-and-resilience-plan_en), 03.06.2024.

<sup>249</sup> <https://www.ekathimerini.com/economy/1227970/greece-in-negotiations-with-brussels-over-green-shipping/>, 03.06.2024.

griechischer Schiffseigner am Transport russischen Öls.<sup>250</sup> Anfang Juni 2024 verkündete der griechische Ministerpräsident Kyriakos Mitsotakis bei der Eröffnung der Schifffahrtmesse Posidonia seine Unterstützung: Er sei bereit, sich für die griechische Schifffahrt einzusetzen und bei ihr allen Transformationsprozessen beizustehen.<sup>251, 252</sup>

## 5.6 Italien

### 5.6.1 Allgemeines

Das BIP Italiens betrug im 4. Quartal 2023 rd. 551,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Anstieg von 6,6 % (rd. 517,4 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 528,5 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 4,3 % zu verzeichnen. Betrachtet man das letzte Vorkrisenquartal (4. Quartal 2019), hat das BIP Italiens seither um 15,7 % zugenommen.<sup>253</sup>

Insgesamt erzielte Italien 2023 laut dem IWF ein BIP-Wachstum von 0,7 %. Im Jahr 2024 wird ein Anstieg von ebenfalls 0,7 % erwartet, 2025 von 1,1 %.<sup>254</sup>

Die Inflation in Italien betrug im April 2024 rd. 0,9 % und lag damit deutlich unter dem EU-Durchschnitt von 2,6 %.<sup>255</sup>

### 5.6.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Italien hat in bis August 2022 drei Maßnahmenpakete mit einem Gesamtvolumen von rund 47 Mrd. Euro verabschiedet. Diese beinhalten Hilfsprogramme für Familien mit niedrigen Einkommen, einen Preisrabatt auf Benzin und Diesel sowie Steuererleichterungen für energieintensive Unternehmen. Die Maßnahmen sollen durch Extragewinne von Energiekonzernen finanziert werden, die als Sonderabgabe in Höhe von 25 % vom Staat eingezogen werden. Auch die Rentenzahlungen wurden temporär erhöht.<sup>256, 257, 258</sup> Im 1. Halbjahr 2023 stellte die italienische Regierung rd. 26 Mrd. Euro zur Senkung der Belastung durch Strom- und Gaspreise bereit. Im Juni 2023 sah die Regierung aufgrund der sinkenden Energiepreise keine Notwendigkeit für weitere Hilfspakete.<sup>259</sup> Der Haushalt 2024 sieht jedoch weitere Steuererleichterungen für Bürgerinnen und Bürger vor.<sup>260</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Italien einen Aufbau- und Resilienzplan vor, der im Dezember 2023 u. a. um ein Kapitel zu REPowerEU ergänzt wurde: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind jetzt 150 Investitionsmaßnahmen und 66 Reformen geplant. Diese werden von der EU mit rd. 71,8 Mrd. Euro Zuschüssen und 122,6 Mrd. Euro Darlehen unterstützt und sollen zu knapp 40 % dem Klimaschutz dienen.<sup>261</sup>

### 5.6.3 Maritime Entwicklungen

#### Schiffbau

Die Hafenbehörde (ADSP) „Mittlere Adria“ kündigte gemeinsam mit dem Schiffbauer Fincantieri an, die Schiffbaukapazitäten von Ancona zu erhöhen. Dazu werden 80 Mio. Euro investiert (davon die Hälfte öffentlich finanziert), um die Infrastruktur wie Trockendocks, Kräne und Piers in Ancona zu vergrößern und damit die Kapazität zu steigern.<sup>262</sup>

---

<sup>250</sup> <https://gcaptain.com/greek-shipowners-are-stamped-out-of-the-russian-oil-trade/>, 03.06.2024.

<sup>251</sup> <https://www.ekathimerini.com/economy/1240499/pm-pledges-continuing-support-for-greek-shipping-industry/>, 03.06.2024.

<sup>252</sup> <https://www.seatrade-maritime.com/regulation/i-will-stand-greek-shipping-through-every-battle-says-greek-pm>, 03.06.2024.

<sup>253</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>254</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>255</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>256</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/konjunktur/italien-verabschiedet-milliardenpaket-gegen-inflation-18001345.html>, 03.06.2024.

<sup>257</sup> <https://www.handelsblatt.com/politik/international/fiskalpolitik-erneutes-milliardenpaket-italien-verabschiedet-weitere-hilfen-gegen-inflation/28576612.html>, 03.06.2024.

<sup>258</sup> <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 03.06.2024.

<sup>259</sup> <https://www.reuters.com/business/energy/italy-sees-no-need-new-anti-inflation-package-energy-prices-fall-sources-say-2023-06-21/>, 03.06.2024.

<sup>260</sup> <https://www.handelsblatt.com/politik/international/etat-italien-verabschiedet-haushalt-fuer-2024-hohe-mehrausgaben/100004577.html>, 03.06.2024.

<sup>261</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/italys-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/italys-recovery-and-resilience-plan_en), 03.06.2024.

<sup>262</sup> <https://www.bairdmaritime.com/ship-world/port-world/italys-ancona-port-to-be-upgraded-for-future-shipbuilding-projects/>, 03.06.2024.

## Häfen: Trieste

Die Nationale Agentur für die Sicherheit der Eisenbahnen und der Straßen- und Autobahninfrastrukturen (ANSFISA) räumte Ende 2023 der Hafenbehörde „Östliche Adria“ (die für den Hafen Triest verantwortlich ist) in ihrem Wirkungsbereich weitreichende Kompetenzen für den Schienengüterverkehr ein.<sup>263</sup>

## 5.7 Niederlande

### 5.7.1 Allgemeines

Das BIP der Niederlande betrug im 4. Quartal 2024 rd. 266,4 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Zuwachs von 4,4 % (rd. 255,2 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 251,6 Mrd. Euro) handelt es sich um eine Zunahme um 5,9 %, seit dem 4. Quartal 2019 um 27,8 %.<sup>264</sup>

Nach Angaben des IWF erreichte das BIP-Wachstum in den Niederlanden 2023 einen Wert von 0,1 %. Im Jahr 2024 wird es voraussichtlich um 0,6 % steigen und im Jahr 2025 um 1,3 %.<sup>265</sup>

Im April 2024 lag die Inflationsrate der Niederlande laut Eurostat bei 2,6 %.<sup>266</sup>

### 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 erfolgten Einmalzahlungen für private Haushalte und auch 2023 wurden Unterstützungszahlungen geleistet.<sup>267</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legten die Niederlande einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind bis 2026 insgesamt 28 Investitionsmaßnahmen und 22 Reformen vorgesehen, deren Umsetzung von der EU mit rd. 5,4 Mrd. Euro bezuschusst wird. 55 % der Maßnahmen zielen auf den Klimaschutz. Im Dezember 2023 wurde der Plan um ein Kapitel zu REPowerEU erweitert.<sup>268</sup>

### 5.7.3 Maritime Entwicklungen

#### Schiffbau

Ende Oktober 2023 kündigte die niederländische Regierung ein Maßnahmenpaket zur Förderung des Schiffbaus in den Niederlanden an, das insbesondere auf nachhaltige und umweltfreundliche Methoden setzt.<sup>269, 270</sup>

## Häfen: Rotterdam

Der Hafen Rotterdam vermeldete für das Gesamtjahr 2023 einen Umschlag von 438,8 Mio. t. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahreszeitraum einem Rückgang um 6,1 %. Der Containerverkehr in TEU ging von Januar bis Dezember 2023 um 7,0 % (in Tonnen: -6,8 %) zurück. Als Gründe für den Rückgang nennt die Port of Rotterdam Authority die Abnahme der weltweiten Nachfrage nach Gütern aufgrund von Inflation, begrenztem Wirtschaftswachstum, geopolitischen Spannungen und höheren Ausgaben für Dienstleistungen. Der Umschlag von flüssigem Massengut ging um 3,4 % zurück; der LNG-

<sup>263</sup> <https://www.railfreight.com/infrastructure/2024/02/01/the-port-of-trieste-gains-rail-infrastructure-manager-status/>, 03.06.2024.

<sup>264</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>265</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WE0/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>266</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>267</sup> <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/was-tun-gegen-die-inflation-so-senken-spanien-niederlande-frankreich-italien-die-preise/>, 03.06.2024.

<sup>268</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-netherlands\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-netherlands_en), 03.06.2024.

<sup>269</sup> <https://maritime-executive.com/article/netherlands-plans-to-invest-in-strengthening-domestic-shipbuilding-industry>, 03.06.2024.

<sup>270</sup> <https://www.offshore-energy.biz/dutch-govt-maritime-sector-pledge-eur-60-million-to-turbocharge-shipbuilding-innovation/>, 03.06.2024.

Umschlag stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht auf rd. 11,9 Mio. t an.<sup>271</sup> Im 1. Quartal 2024 stieg zwar der Gesamtumschlag im Rotterdamer Hafen, der Massengut- und damit der Gesamtumschlag gingen jedoch zurück.<sup>272</sup> 2023 kündigte die Port of Rotterdam Authority an, in einen klimaneutralen Hafen investieren zu wollen. Der niederländische Staatsrat hatte im Oktober 2023 die Investition in das Transport- und Speicherprojekt Porthos beschlossen, mit dem 2,5 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr aufgefangen und dauerhaft gespeichert werden sollen. Es wird von der Port of Rotterdam Authority umgesetzt.<sup>273</sup> Gemeinsam mit dem Binnenhafen Duisburg (duisport) beschloss der Hafen Rotterdam zudem die Durchführung einer Machbarkeitsstudie im Bereich Wasserstoff.<sup>274</sup> Ende Januar 2024 unterzeichneten der Hafen von Rotterdam und Irlands größter Massenguthafen (Shannon Foynes) eine Vereinbarung, um einen Lieferkettenkorridor für den Export von grünen Kraftstoffen zu schaffen.<sup>275</sup> Schon im Juli 2023 war in Rotterdam eine Verlängerung des World Port Climate Action Program (WPCAP) beschlossen worden. Dieses wurde 2018 aufgesetzt; es legt den Fokus auf Landstrom, alternative Antriebe und Umweltschutz in der Seeschifffahrt. Neben dem Hafen von Rotterdam gehören dem Programm die Häfen von Brügge, Barcelona, Göteborg, Hamburg, das französische HAROPA-Netzwerk, Long Beach, Los Angeles, New York/New Jersey, Valencia, Vancouver und Yokohama an.<sup>276</sup>

## 5.8 Polen

### 5.8.1 Allgemeines

Das BIP Polens betrug im 4. Quartal 2023 rd. 213,3 Mrd. Euro (kalender- und saisonbereinigt). Dies entspricht gegenüber dem 3. Quartal 2023 einem Anstieg um 12,9 % (rd. 189 Mrd. Euro). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 185,2 Mrd. Euro) war eine Zunahme um 15,2 % zu verzeichnen, gegenüber dem 4. Quartal 2019 um 43,3 %.<sup>277</sup>

Für Polen gab der IWF für das Gesamtjahr 2023 einen BIP-Zuwachs von 0,2 % an. Für das Jahr 2024 werden 3,1 % und für das Jahr 2025 3,5 % prognostiziert.<sup>278</sup>

Die Inflation in Polen erreichte im April 2024 rd. 3,0 %.<sup>279</sup> Die Polnische Nationalbank (NBP) hatte als eine der ersten europäischen Notenbanken im Oktober 2023 die Zinssätze auf 5,75 % gesenkt.<sup>280</sup>

### 5.8.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Als Reaktion auf die Corona-Pandemie hat die NBP seit 2020 die Zinsen gesenkt und Rückkaufmaßnahmen von Anleihen initiiert. Bis Ende 2021 wurden von der NBP staatliche und staatlich garantierte Anleihen im Wert von 135,8 Mrd. Zloty (PLN) gekauft und die Zinsen erhöht. Die Inflation in Polen wird insbesondere durch die hohen Energiekosten angetrieben, weshalb die Regierung eine Politik der Diversifizierung betreibt. Erdgas soll zukünftig primär als LNG direkt aus Norwegen über das europäische Pipelinesystem eingekauft werden. Saudi-Arabien soll die Russische Föderation als Erdöllieferant ersetzen; die Kohleimporte aus der Ostukraine und Russland werden hingegen schwer zu kompensieren sein.<sup>281</sup>

Als Unterstützungsmaßnahmen verabschiedete die polnische Regierung bis September 2022 drei Pakete, die eine Senkung der Mehrwertsteuer für Strom- und Heizkosten, Zuschüsse an Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen sowie Kohlezuschüsse und Unterstützung für Fernwärme beinhalten. Insgesamt belaufen sich die Maßnahmen auf 2,1 % des polnischen BIP.<sup>282</sup> Für 2024 sind zwei Erhöhungen des Mindestlohns geplant.<sup>283</sup>

---

<sup>271</sup> <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/rotterdamer-hafen-2023-vollstaendig-im-zeichen-des-wandels>, 03.06.2024.

<sup>272</sup> <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2024-04/queterumschlag-rotterdamer-hafen-q1-2024.pdf>, 03.06.2024.

<sup>273</sup> <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/umschlag-im-rotterdamer-hafen-sinkt-bis-zum-dritten-quartal-um>, 03.06.2024.

<sup>274</sup> <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/neue-machbarkeitsstudie-haefen-rotterdam-duisburg-zusammenarbeit-wasserstoff>, 03.06.2024.

<sup>275</sup> <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemittelungen/europas-groesster-hafen-rotterdam-und-shannon-foynes-wollen-die>, 03.06.2024.

<sup>276</sup> <https://sustainableworldports.org/port-leaders-extend-climate-action-program-for-greener-shipping/>, 03.06.2024.

<sup>277</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>278</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>279</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>280</sup> <https://www.ceicdata.com/de/indicator/poland/policy-rate>, 03.06.2024.

<sup>281</sup> <https://www.fes.de/finanzpolitik/inflation/was-tun-gegen-die-inflation/was-tun-gegen-die-inflation-polen>, 03.06.2024.

<sup>282</sup> Ebd., 03.06.2024.

<sup>283</sup> <https://www.polskieradio.pl/400/7764/artikul/3219242,polen-plant-2024-erneut-mindestlohn-anzuheben>, 03.06.2024.

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Polen einen Aufbau- und Resilienzplan vor: Bis 2026 sollen zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung 56 Investitionsmaßnahmen und 55 Reformen umgesetzt werden. Dabei wird Polen von der EU mit rd. 25,3 Mrd. Euro Zuschüssen und 34,5 Mrd. Euro Darlehen unterstützt. Auch Polen ergänzte im Dezember 2023 ein Kapitel zu REPowerEU.<sup>284</sup>

### 5.8.3 Maritime Entwicklungen

#### Schifffahrt

Zum 1. Januar 2024 wurde der polnische Reederverband Vollmitglied der European Community Shipowners' Associations (ECSA).<sup>285</sup>

#### Häfen: Gdańsk (Danzig)

Im Jahr 2023 verzeichnete der Hafen von Danzig ein hohes Umschlagwachstum. Mit rd. 81 Mio. t wurden rd. 12,7 Mio. t mehr als im Vorjahr umgeschlagen. Besonders im Bereich Energierohstoffe war dabei ein hohes Wachstum zu verzeichnen. Der Umschlag von Kohle und Containern stieg nur leicht, der Umschlag von Flüssigtreibstoff dagegen um 47 % auf 37,6 Mio. t.<sup>286</sup> Im Jahr 2022 war im Hafen von Danzig ein Gesamtgüterumschlag von rd. 68,2 Mio. t erreicht worden.<sup>287</sup>

Die im Januar 2023 von der die EU-Kommission beschlossene Förderung des Danziger Hafens<sup>288</sup> in Höhe von rd. 100 Mio. Euro wurde im Oktober endgültig unterzeichnet. Finanziert werden sollen u. a. vier neue Kaianlagen mit einer Gesamtlänge von rd. 1.900 m sowie die dafür notwendige Infrastruktur. Weiterhin soll die Möglichkeit der Landstromversorgung von im Hafen liegenden Schiffen geprüft werden.<sup>289</sup> Dies geschieht im Rahmen von FuelEU Maritime/Connecting Europe (vgl. Kapitel 5.1.3.).<sup>290</sup>

## 5.9 Spanien

### 5.9.1 Allgemeines

Das spanische BIP betrug im 4. Quartal 2023 rd. 385,4 Mrd. Euro und stieg damit gegenüber dem Vorquartal (rd. 360,2 Mrd. Euro) um 7,0 %. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 360 Mrd. Euro) und dem 4. Quartal 2019 (rd. 324,4 Mrd. Euro) nahm das BIP um 7,1 % bzw. 18,8 % zu.<sup>291</sup> Der IWF weist für 2023 ein spanisches BIP-Wachstum von 2,5 % aus und erwartet für 2024 und 2025 mit 1,9 % bzw. 2,1 % weiteres Wachstum.<sup>292</sup>

Die Inflation in Spanien betrug im April 2024 laut Eurostat 3,4 %.<sup>293</sup>

### 5.9.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die Regierung in Madrid verabschiedete bis Februar 2023 drei Entlastungspakete. Diese beinhalten eine Senkung der Steuern und Abgaben für Energie und Grundnahrungsmittel, eine Begrenzung des Gaspreises für die Stromerzeugung, eine Begrenzung des Anstiegs von Wohnungsmieten, eine Senkung der Preise im ÖPNV sowie einen Tankrabatt. Hinzu kommen Einmalzahlungen für einkommensschwache Familien und eine Erhöhung der Grundsicherung.<sup>294</sup> Laut dem spanischen Statistikamt INE sind die Preise für Benzin, Diesel und Strom infolge der Maßnahmen stark

---

<sup>284</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-poland\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/recovery-and-resilience-plan-poland_en), 03.06.2024.

<sup>285</sup> <https://www.ecsa.eu/index.php/news/polish-shipping-association-joins-ecsa-membership>, 03.06.2024.

<sup>286</sup> <https://www.portgdansk.pl/en/events/liquid-fuels-contribute-to-record-breaking-cargo-handling-at-the-port-of-gdansk/>, 03.06.2024.

<sup>287</sup> <https://www.portgdansk.pl/en/events/68-2-million-tons-port-of-gdansk-breaks-yet-another-record/>, 03.06.2024.

<sup>288</sup> Titel des Projekts: „Improving the Port of Gdańsk infrastructure and analysing the implementation of a low-carbon OPS system for the sustainable development of the TEN-T network“.

<sup>289</sup> <https://www.portgdansk.pl/en/events/we-have-it-a-grant-agreement-worth-nearly-eur-100-million-has-been-signed/>, 03.06.2024.

<sup>290</sup> <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/>, 03.06.2024.

<sup>291</sup> Eurostat 2024, 03.06.2024.

<sup>292</sup> <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2024/April/English/text.ashx>, 03.06.2024.

<sup>293</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-euro-indicators/w/2-17052024-ap>, 03.06.2024.

<sup>294</sup> <https://www.puls24.at/news/politik/wie-andere-europaeische-laender-erfolgreich-die-inflation-bekaempfen/289912>, 03.06.2024.

zurückgegangen.<sup>295</sup> Die spanische Wirtschaft zeigte sich recht resilient: Von Januar bis Oktober 2023 wurde mit einem Exportvolumen von 319,9 Mrd. Euro ein Allzeithoch erreicht. Zudem halbierte sich das Handelsdefizit gegenüber dem Vorjahreszeitraum annähernd auf rd. 34,7 Mrd. Euro.<sup>296</sup>

Im Rahmen des EU-Wiederaufbaufonds bzw. von NextGenerationEU legte Spanien einen Aufbau- und Resilienzplan bis zum Jahr 2026 vor, der im Oktober 2023 um ein Kapitel zu REPowerEU erweitert wurde. Zur Steigerung der Nachhaltigkeit, der Resilienz und der Krisenvorbereitung sind 142 Investitionsmaßnahmen und 111 Reformen geplant, die von der EU mit rd. 80 Mrd. Euro (zuvor: rd. 69,5 Mrd. Euro) unterstützt werden. Rd. 40 % des Plans dienen der Erfüllung von Klimazielen.<sup>297</sup>

### 5.9.3 Maritime Entwicklungen

#### Häfen: Valencia

Der Gesamtgüterumschlag im Hafen von Valencia lag im Jahr 2023 bei rd. 77,2 Mio. t. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von rd. 2,8 %. Der Containerumschlag ging um rd. 5,1 % auf rd. 4,8 Mio. TEU zurück. Das Passagieraufkommen stieg in demselben Zeitraum – nach Aufhebung der meisten Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie – um mehr als 13,4 % auf rd. 1,6 Mio. an.<sup>298</sup> Im 1. Quartal 2024 erholte sich der Umschlag des Hafens: Der Gesamtumschlag stieg im Quartalsvergleich um 2,1 %, was besonders auf einen Zuwachs der Fischerei und des Umschlags mit festem Massengut zurückzuführen ist. Der Umschlag von flüssigem Massengut sank hingegen deutlich.<sup>299</sup>

## 6. Länderübersicht Vereinigte Staaten von Amerika

### 6.1 Vereinigte Staaten von Amerika

#### 6.1.1 Allgemeines

Im 1. Quartal 2023 wiesen die USA ein BIP von rd. 28,3 Bio. US-Dollar auf. Damit stieg es gegenüber dem Vorquartal (rd. 28,0 Bio. US-Dollar) um 1,1 %. Im Vergleich zum Vorjahresquartal (rd. 26,8 Bio. US-Dollar) nahm das BIP um 5,4 % zu, verglichen mit dem letzten Vorkrisenquartal im Jahr 2019 (rd. 21,1 Bio. US-Dollar) um 33,9 %.<sup>300</sup>

Die Inflation stieg in den USA im April 2023 leicht auf 3,4 % und lag damit auf einem höheren Niveau als in der EU.<sup>301</sup> Die Federal Reserve hob den Leitzins bis Ende Juli 2023 auf eine Spanne von 5,25 % bis 5,50 % an. Seitdem wird der Zins gehalten. Zinssenkungen sind für 2024 geplant, bislang aber nicht angekündigt.<sup>302</sup>

#### 6.1.2 Maßnahmen und Krisenmanagement

Die wichtigste Maßnahme zur Krisenbekämpfung und zur Ankurbelung der US-amerikanischen Wirtschaft stellt der Inflation Reduction Act of 2022 (IRA) dar, den Präsident Joe Biden im August 2022 unterzeichnete. Dabei handelt es sich um eine Kompromissvariante des zunächst geplanten, umfassenderen Build Back Better Act.<sup>303</sup> 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.<sup>304</sup> Das Programm beinhaltet z. B. Steuervorteile beim Erwerb von Wärmepumpen, Batterien, Solarzellen sowie Elektroautos aus US-amerikanischer Produktion. Zudem sind rd. 27 Mrd. US-Dollar für einen Fonds zur Verringerung von Treibhausgasemissionen sowie zur Finanzierung von emissionsarmen und -freien Technologien vorgesehen. Weiterhin gibt es ein Zuschuss- und Darlehensprogramm für US-Bundesstaaten und Stromversorgungsunternehmen mit einem Umfang von rd. 30 Mrd. US-Dollar zur Steigerung der sauberen Stromerzeugung sowie Subventionen in Höhe von 3 Mrd. US-Dollar zur Verringerung

<sup>295</sup> <https://neuezeit.at/spanien-inflation/>, 03.06.2024.

<sup>296</sup> <https://www.euronews.com/business/2023/12/18/spanish-economy-shows-resilience-as-exports-boom>, 03.06.2024.

<sup>297</sup> [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/spains-recovery-and-resilience-plan\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/spains-recovery-and-resilience-plan_en), 03.06.2024.

<sup>298</sup> <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2312-Statistical-Report-December-2023.pdf>, 03.06.2024.

<sup>299</sup> <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2404-Statistical-Report-April-2024.pdf>, 03.06.2024.

<sup>300</sup> <https://fred.stlouisfed.org/series/GDP>, 03.06.2024.

<sup>301</sup> <https://www.bls.gov/news.release/cpi.nr0.htm>, 03.06.2024.

<sup>302</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/usa-inflation-dezember-100.html>, 03.06.2024.

<sup>303</sup> <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 03.06.2024.

<sup>304</sup> [https://www.democrats.senate.gov/imo/media/doc/inflation\\_reduction\\_act\\_one\\_page\\_summary.pdf](https://www.democrats.senate.gov/imo/media/doc/inflation_reduction_act_one_page_summary.pdf), 03.06.2024.

der Luftverschmutzung in Häfen.<sup>305</sup> Laut Berechnungen der Investmentbank Goldman Sachs werden die tatsächlichen Kosten des IRA bei rd. 1,2 Bio. US-Dollar liegen.<sup>306</sup> Der IRA führte 2023 zu einem Anstieg der Investitionen in grüne Technologien um knapp 40 % (auf 265 Mrd. US-Dollar). Im 1. Quartal 2024 wurden bereits 71 Mrd. US-Dollar in grüne Technologien investiert, im Quartalsvergleich abermals rd. 40 % Zuwachs.<sup>307</sup>

Nach Experteneinschätzung ist es den USA durch den IRA gelungen, ihre Industrie klimafreundlicher zu machen, die Ansiedlung von Unternehmen zu steigern und Arbeitsplätze zu schaffen.<sup>308, 309</sup> In der EU stieg angesichts der hohen Energiepreise in Europa und der attraktiven US-Subventionen die Sorge vor einer Abwanderung europäischer Unternehmen in die USA. Als Reaktion der EU darauf gilt der Green Deal Industrial Plan (GDIP). Er ist das Ergebnis der Verhandlungen der Taskforce von EU-Kommission und Weißem Haus, nachdem in der EU Forderungen nach einem WTO-Verfahren gegen den IRA aufgekommen waren.<sup>310</sup>

### 6.1.3 Maritime Entwicklungen

#### Häfen: Los Angeles

Der Hafen von Los Angeles verzeichnete im Jahr 2023 einen Containerumschlag von rd. 8,6 Mio., was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rd. 12,9 % entspricht.<sup>311</sup> Die zweite Jahreshälfte war deutlich stärker als die erste; der Containerumschlag konnte von August bis Dezember 2023 jeden Monat gegenüber dem Vorjahresmonat gesteigert werden.<sup>312</sup> In den ersten vier Monaten 2024 setzte sich die Erholung fort: Der Containerumschlag stieg um knapp 24,8 % gegenüber dem Vergleichszeitraum 2023.<sup>313</sup> Zudem kündigte die Hafenbehörde (LAHD) die Planung eines neuen Docks an.<sup>314</sup>

---

<sup>305</sup> <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 03.06.2024.

<sup>306</sup> <https://www.wiwo.de/unternehmen/energie/deindustrialisierung-nur-die-ruhe-diese-subventionen-halten-die-usa-nicht-lange-durch/29276632.html>, 03.06.2024.

<sup>307</sup> <https://www.cleaninvestmentmonitor.org/>, 03.06.2024.

<sup>308</sup> <https://w3.windmesse.de/windenergie/news/44909-inflation-reduction-act-ira-usa-vestas-colorado-gesetz-grun-ausbau-energie-wende-investition-lieferkette-jobs-arbeitsplatz-fertigung>, 03.06.2024.

<sup>309</sup> <https://www.zeit.de/wirtschaft/2023-07/usa-inflation-reduction-act-subventionen-industriepolitik>, 03.06.2024.

<sup>310</sup> <https://bdi.eu/artikel/news/der-inflation-reduction-act-klimaschutz-mit-haken>, 03.06.2024.

<sup>311</sup> <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/container-statistics>, 03.06.2024.

<sup>312</sup> [https://www.portoflosangeles.org/references/2024-news-releases/news\\_011624\\_jan\\_cargo](https://www.portoflosangeles.org/references/2024-news-releases/news_011624_jan_cargo), 03.06.2024.

<sup>313</sup> <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/container-statistics>, 03.06.2024.

<sup>314</sup> <https://kentic.portoflosangeles.org/getmedia/ffe722d6-f2a0-46fd-bb7e-b407f20c51da/Berth-44-Boatyard-Public-Notice>, 03.06.2024.