

Im Sog der Rezession

Analyse. Die Weltwirtschaftskrise und der globale Transportsektor

Von Winfried Wolf



Der Preis für den Transport eines Containers von China nach Hamburg ist binnen eines Jahres um das Zehnfache gefallen (Burchardkai im Hafen der Hansestadt)

Foto: AP

Die weltweite Krise wirkt massiv auf den globalen Transportsektor ein. Drei aktuelle Beispiele.

Erstens. Die weltweite Aufblähung des Finanz- und spekulativen Kapitals begünstigte die Produktionssteigerung im internationalen Schiffbau in einem Maß, das jeglichen Bezug zum tatsächlichen Transportsektor verloren hat. Da die real existierenden Werften seit 2005 mit Aufträgen auf Jahre hinweg völlig ausgebucht waren, wurden Verträge über Hunderte große Containerschiffe mit sogenannten Greenfield-Werften (Werften auf der grünen Wiese) abgeschlossen, die es noch gar nicht gab (und die es nun nie geben wird).

Zweitens. Auch scheinbar bodenständige und biedere Transportkonzerne wurden in den letzten Wochen als aktiver Bestandteil des spekulativen Kapitals enttarnt. Ende 2008 gestand der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), sich auf den Kapitalmärkten mit »riskanten Spekulationsgeschäften« verhoben zu haben: Das Unternehmen tätigte bisher Rückstellungen zur Abdeckung des erwarteten Schadens in Höhe von 438 Millionen Euro. Die ÖBB waren dabei von der ach so soliden Deutschen Bank beraten worden. Der österreichische Staatskonzern erwägt nun, mit einer Klage gegen die Deutsche Bank eine Rückabwicklung des Verlustgeschäfts zu erreichen.

Drittens. Immer wieder ist im Rahmen der aktuellen Krise die Rede von der Gefahr einer Deflation – also einer spiralförmigen Rückbildung des Preisniveaus. Im Transportsektor gibt es diese bereits. Noch im Januar 2008 kostete die Beförderung eines Containers von China nach Europa rund 2500 US-Dollar. Anfang 2009 ist dieser Preis auf ein Zehntel, auf 250 US-Dollar gesunken. Oder, bezogen auf eine konkrete Ware: Vor einem Jahr lagen die Kosten für den Transport einer Flasche australischen Weins nach Europa bei rund 20 Cent. Anfang 2009 liegen sie bei weniger als zehn Cent. Diese – durch gewaltige Überkapazitäten bewirkten – Dumping-Transportpreise werden die Tendenz zu ständig absurderen Arbeitsteilungen und zu einer fortgesetzt erhöhten Beförderungsintensität – zu immer mehr Transportkilometern, die in einer Ware stecken – steigern.

2

Tatsächlich wird der weltweite Transportsektor in all seinen Segmenten des Güter- und Personenverkehrs von der Weltwirtschaftskrise in besonderem Maß getroffen. Das trifft im Fall des

Gütertransporten zu auf die Hochseeschifffahrt, die Auslastung der Häfen, die Luftfracht, die Binnenschifffahrt, den Lkw-Verkehr und den Güterverkehr auf Schienen. Im Fall des Personenverkehrs trifft diese Krise den internationalen Flugverkehr und den Pkw-Verkehr (teilweise auch den Schienenpersonenfernverkehr). Entsprechend schlägt der Rückgang bei den geleisteten Tonnenkilometern und bei den geleisteten Personenkilometern¹ auf jene Industrien, die die Verkehrsträger herstellen und die Verkehrswege unterhalten und bauen, durch: Wir stehen vor einer tiefen Krise des internationalen Schiffbaus, der Werften, des Flugzeugbaus und – längst deutlich sichtbar – der internationalen Autoindustrie. Die Bahnindustrie (Lok- und Waggonbau; Gleisbau und -unterhalt) dürfte erst verzögert davon betroffen sein.

Gesteigerte Transportintensität

Die Krise im Transportsektor ist natürlich zunächst eine Folge der allgemeinen Weltwirtschaftskrise. Der Welthandel – die Importe und Exporte aller Länder – wird im Jahr 2009 erstmals seit Ende des Zweiten Weltkriegs stagnieren oder vielleicht sogar absolut rückläufig sein. Die industrielle Produktion in einzelnen nationalen Ökonomien wird mit zweistelligen prozentualen Raten einbrechen. Das Bruttoinlandsprodukt in den USA, in Japan und in Europa wird ebenfalls, wenn auch »nur« um ein bis drei Prozentpunkte, rückläufig sein.

Die Krise im Transportsektor ist jedoch nicht allein ein Resultat der allgemeinen Krise. Vielmehr wuchs der Transportsektor insbesondere in den Bereichen Hochseeschifffahrt, Luftfracht, internationale Logistik, Lkw-Verkehr und (Personen-)Flugverkehr in den letzten Jahren deutlich schneller als die Weltwirtschaft oder als die jeweiligen nationalen Ökonomien. Eine Ursache für dieses überproportionale Wachstum liegt in der allgemeinen Subventionierung dieser Beförderungsarten. Dadurch wurden in den vergangenen zwei Jahrzehnten die Transportpreise kontinuierlich gesenkt – und die externen Kosten dieser Verkehrsarten erhöht.

Hier gibt es einen interessanten Unterschied zum Energieverbrauch der Industrie. Seit Ende der 1970er Jahre bleibt der Energieverbrauch hinter dem Wachstum der Produktion zurück, teilweise ist er auch in absoluten Zahlen rückläufig. Die allgemein gestiegenen Energiepreise trugen zu massiven Energieeinsparungen und Produktivitätssteigerungen und damit zu einer sinkenden Energieintensität bei. Gleichzeitig stieg jedoch im Güterverkehr die Beförderungsintensität – die Summe der Transportkilometer in einer Ware von ein und derselben Qualität erhöhte sich kontinuierlich. Und es stieg im Bereich des Personenverkehrs die Zahl der Kilometer, die von einer Person im Jahr zurückgelegt wird. Während also im Bereich der Produktion aus Gründen der Preissensibilität mit Einsparungen reagiert wurde, kam es im Transportsektor aufgrund niedriger und teilweise sinkender Preise (als Stichworte mögen hier »Lkw-Frachtdumping« und »Billigflieger« dienen) zu einer kontinuierlichen Steigerung der Transporte und Verkehre. Diese teilweise künstlichen Verkehrssteigerungen und diese oft erzwungene oder durch geschicktes Marketing begünstigte »Mobilität« wird in Zeiten der Krise auf die Waagschale gestellt.

Seeschifffahrt

Die weltweite Schiffsflotte hat ihre Tonnage im Zwölfjahreszeitraum 1995 bis 2006 um 40 Prozent vergrößert. Der wichtigste Bereich der Hochseeschifffahrt ist dabei seit rund zwei Jahrzehnten die Containerschifffahrt. Sie wird durch den Umschlag der 20-Fuß-Standardcontainer (TEU = Twenty-foot Equivalent Unit) gemessen. Die Containerschifffahrt, gewissermaßen das entscheidende Kettenglied in der globalisierten Transportwelt, wächst nochmals weit schneller als alle anderen Transportbereiche. So kam es im Zeitraum 1995 bis 2008 in den deutschen Häfen zu einer Vervierfachung des Containerumschlags (von 4,7 Millionen TEU auf 17 Millionen TEU). Auf weltweiter Ebene steigerte sich der Containerumschlag allein im Fünfjahreszeitraum 2004 bis 2008 um 40 Prozent (von 344 Millionen TEU auf 495 Millionen TEU). 2007 wuchs der TEU-

Umschlag noch um zwölf Prozent. Im vergangenen Jahr 2008 gab es, trotz des Krisenbeginns, nochmals ein Wachstum um acht Prozent. Seit November 2008 zeichnen sich Einbrüche auch im Bereich der Containerschiffahrt ab. 2009 dürfte es erstmals seit Aufkommen dieser Form des Schifftransports zu einem absoluten Rückgang der Containerfracht kommen.

Da dies nirgendwo eingeplant war, weil der Transportmarkt wie der gesamte kapitalistische Weltmarkt planlos-anarchisch organisiert abläuft, steht der Einbruch bei der Nachfrage in krassem Gegensatz zur ständigen Erweiterung der Kapazitäten. In den vergangenen Jahren haben die Reedereien im festen Glauben an ein göttlich vorgegebenes kontinuierliches Wachstum 1350 weitere Containerschiffe bestellt. Allein 2009 werden 470 neue Frachter mit einer Kapazität von 1,8 Millionen Standardcontainern die Werften verlassen – das ist ein Plus von 15 Prozent der gesamten Weltflotte in einem Jahr, in dem die realen Transporte in einer ähnlichen Dimension rückläufig sein dürften. Die Folge ist ein Absturz der Charraten. Rund die Hälfte der Container werden von den großen Reedereien mit gemieteten Schiffen transportiert. Die Leihgebühren haben sich im Zeitraum März 2008 bis Januar 2009 auf weniger als die Hälfte reduziert. Die Frachtraten für Massengüter sanken sogar um mehr als 90 Prozent.

Der Personenverkehr zur See spielt heutzutage eine eher geringere Rolle. Allerdings kam es seit 1995 zu einem fast kometenhaften Anstieg der Kreuzfahrtschiffahrt (von fünf Millionen Passagieren 1995 auf 13 Millionen 2008). Der Markt wird im wesentlichen von zwei US-Gesellschaften (Carnival Cruise und Royal Caribbean Cruises) und zwei europäischen Unternehmen (Star Cruises und MSC Crociere) kontrolliert. In diesem Segment gibt es dasselbe Phänomen wie bei der Frachtschiffahrt: 2009 könnte die Krise den steilen Anstieg der Passagierzahlen ausbremsen. Gleichzeitig kommen jedoch neue Kapazitäten und neue Anbieter (so TI Cruises) auf den Markt. Die Konkurrenz verschärft sich, und es gibt Dumpingpreise (in den USA werden einwöchige Kreuzfahrten bereits für 299 US-Dollar angeboten). Erste große Aufträge werden bei Werften zurückgezogen (MSC Crociere annullierte im Dezember 2008 zwei Aufträge für neue Kreuzfahrtschiffe bei der französischen Werft von STX Europe in Saint-Nazaire). Auch in diesem Segment, das man eineinhalb Jahrzehnte lang als eine gut geschützte profitable Nische ansehen konnte, ist die Weltwirtschaftskrise angekommen und wird ihre Opfer fordern.

Luftfahrt



Die großen
Flugzeughersteller rechnen
im laufenden Jahr mit einer
Halbierung der bisher
eingeplanten Verkäufe (Feier
im Airbus-Werk in Hamburg,
18.3.2004)

Foto: AP

Der Flugverkehr wies in seinen beiden Bereichen Personenverkehr und Luftfracht bisher ebenfalls Wachstumsraten auf, die deutlich über denen des allgemeinen Wirtschaftswachstums lagen. In Europa hat sich der Personenflugverkehr im Zeitraum 1995 bis 2007 verdoppelt; in den USA gab es – bereits auf weit höherem Niveau – im Zeitraum 1990 bis 2007 ebenfalls eine Verdoppelung. Ein US-Amerikaner fliegt inzwischen pro Jahr 4200 Kilometer, ein Deutscher 2200, ein Japaner 1200. Auf einen Chinesen entfallen bisher pro Jahr im Durchschnitt 150 Flugkilometer (Zahlen jeweils für 2005). Dabei konzentrieren sich die meisten Flüge auf die jeweilige Region: Von den 142 Millionen Fluggästen, die 2005 auf deutschen Airports gezählt wurden, hatten 100 Millionen einen

5 innereuropäischen Flug gebucht (jeweils 20 Millionen einen innerdeutschen und 20 Millionen

einen interkontinentalen). Damit entsprechen die EU-Binnenflüge bereits 70 Prozent aller Flüge. Oder eine besonders beeindruckende Relation: Die Hälfte der in der Welt realisierten Personenkilometer in der Luft (der Luftverkehrsleistung im Personenverkehr) entfällt auf Binnenflüge innerhalb der USA, ein weiteres Fünftel auf Binnenflüge innerhalb Europas. Die restlichen 30 Prozent teilen sich dann Binnenflüge innerhalb von Asien, innerhalb Afrikas und innerhalb Lateinamerikas und schließlich die transkontinentalen Flüge.

Noch höhere Wachstumsraten als der Personenverkehr in der Luft verzeichnet die Luftfracht. 1990 lag das Luftfrachtaufkommen in Deutschland bei 1,3 Millionen Tonnen; bis 2008 hatte sich diese besonders umweltschädigende Transportform um das Zweieinhalbfache auf mehr als drei Millionen Tonnen erhöht.

Im Dezember 2008 kam es auf den deutschen Airports zu einem ersten abrupten Rückgang bei den Fluggästen (minus 7,5 Prozent), und zu einem regelrechten Einbruch bei der Luftfracht (minus 20 Prozent). Für das Jahr 2009 erwartet der Verband der internationalen Fluglinien IATA einen absoluten Rückgang aller Formen des Flugverkehrs.

Und auch hier gibt es das Problem gewaltiger Überkapazitäten. Ein großer Teil von Investitionen, die in den Ausbau und Neubau von Flughäfen flossen, wird erst in diesem und in den nächsten Jahren wirksam. Vor allem sollen nun die neuen großen Modelle von Airbus (A380) und Boeing (»Dreamliner«/»Boeing 787«) verkauft werden. Der A380 ist so konzipiert und kalkuliert, daß bis 2020 rund 700 Modelle verkauft werden müssen, was wiederum nur möglich sein wird, wenn sich in diesem Zeitraum der internationale Luftverkehr nochmals verdoppelt hat. Das war bereits in den letzten Jahren, als der Flugverkehr expandierte, kühn. Angesichts der Weltwirtschaftskrise steht die Luftfahrt vor einem Desaster. Es kommt zur entgegengesetzten als der erwarteten Entwicklung. Airbus und Boeing rechnen 2009 mit einer Halbierung der bisher eingepplanten Verkäufe.

Straßenverkehr (Pkw und Lkw)

In den großen kapitalistischen Zentren wuchsen im jüngsten Zyklus der Pkw- und der Lkw-Verkehr weiter an, obgleich hier bis Ende der 1990er bereits ein Niveau erreicht worden war, wie es noch zwei Jahrzehnte zuvor nicht vorstellbar war. In den USA kamen im vergangenen Jahr 800 Pkw auf 1000 Einwohner (Greise und Säuglinge eingerechnet). In Japan waren es 560 und in der erweiterten EU (EU-27) 500. In Westeuropa, in der EU-15, liegt diese Zahl bei 530; 1990 waren es »nur« 405«, im Jahr 2000 478.

Die in Pkw zurückgelegten Kilometer wuchsen in den USA und in Europa im Zeitraum 2001 bis 2007 um jeweils (»nur noch«) zehn Prozent. Der Lkw-Verkehr hatte in den USA in diesem Zeitraum ein vergleichbares – eher niedriges – Wachstum. In Europa allerdings wuchs der Straßengüterverkehr in dieser Periode mit plus 25 Prozent mehr als doppelt so schnell wie der Pkw-Verkehr.

Das schlug sich auch in der unterschiedlichen Entwicklung der Pkw- und der Lkw-Produktion nieder. In Deutschland stieg im letzten Zyklus (2001–2007) die Pkw-Produktion »nur« noch um elf Prozent, die Lkw-Herstellung jedoch um fast 30 Prozent. Für Westeuropa läßt sich feststellen, daß der Fahrzeugbau in diesem Zeitraum im wesentlichen durch den überproportionalen Anstieg der Lkw-Herstellung stabil blieb. In Italien, Frankreich und Großbritannien war die Pkw-Fertigung im Zeitraum 2002 bis 2008 rückläufig.

In den Schwellenländern lagen die Wachstumszahlen im Straßenverkehr jeweils bei einem

6 Vielfachen der Steigerungen von Nordamerika, Japan und Europa. Ein krasses Beispiel: Zwischen den Jahren 1999 und 2008 hat sich die Zahl der in China hergestellten Kraftfahrzeuge

von 1,8 Millionen auf 9,2 Millionen Einheiten verfünffacht.

Seit Ende 2008 steht die Autoindustrie im Zentrum der wirtschaftlichen Erschütterung. Sie trägt wesentlich dazu bei, daß der Niedergang der »Realwirtschaft« sich zu einer Weltwirtschaftskrise entwickelt. Die Einbrüche im Absatz liegen in Nordamerika, Japan und Europa überall im zweistelligen Prozentbereich. In wichtigen Schwellenländern wie Brasilien, Rußland und Indien kommt es seit den letzten Monaten des Jahres 2008 ebenfalls zu Einbrüchen. Und selbst in China dürfte der Boom der Autoindustrie 2009 zumindest eine Unterbrechung erfahren.

Gewaltige Überkapazitäten

Eine Folge der rückläufigen Transporte und Verkehre ist natürlich die Krise im Bereich der reinen Transportbranche: Einige große Reeder – so Hapag-Lloyd – geraten in die Krise. Große Konzentrationsgeschäfte im Bereich Schifffahrt – etwa der Kauf von Hapag-Lloyd durch eine Hamburger Gruppe um den Logistikerunternehmer Klaus-Michael Kühne – können nur noch mit hohen staatlichen Zuschüssen (ähnlich wie im Bereich der Autozulieferer bei der Übernahme von Continental durch die Schaeffler-Gruppe) gestemmt werden. Mehrere Airlines gehen real oder faktisch in Konkurs (Alitalia, AUA, Olympic); mehrere Billigflieger werden aus dem Markt ausscheiden. Schließlich wird auch die Deutsche Bahn AG, die sich in den letzten Jahren immer mehr auf den weltweiten Güterverkehr und die internationale Logistik konzentrierte, tief in die roten Zahlen geraten. Ende 2008 vermeldete der Güterverkehrssektor der DB AG Einbrüche von bis zu 40 Prozent.

Entscheidend dürften am Ende jedoch die Krisenerscheinungen in den industriellen Branchen sein, die für diese unterschiedlichen Transportbereiche die Verkehrsmittel herstellen.

Am bekanntesten ist die Situation in der Autoindustrie. Meine bereits im November in der jungen Welt veröffentlichte Analyse zur absehbaren tiefen Krise des internationalen Fahrzeugbaus bestätigt sich (siehe jW-Thema vom 25.11.2008). Es gibt inzwischen einen weltweit flächendeckenden Einbruch bei den Absatzzahlen für Pkw und Lkw. Einige große Autokonzerne (Chrysler, GM, Fiat) und mehrere wichtige Automarken (Saab, Volvo, Seat) dürften in dieser Situation vom Markt gefegt werden. Die Überkapazitäten sind gewaltig; und sie werden in den nächsten drei Jahren brachial reduziert werden. Anfang 2009 läßt sich feststellen: Selbst wenn alle westeuropäischen Produktionsanlagen zur Herstellung von Autos von heute auf morgen stillgelegt würden, so könnte man mit dem »Rest« der Kapazitäten in Nordamerika und Asien den gesamten weltweiten Bedarf an Pkw und Lkw befriedigen. Für die starken – überlebensfähigen – Autohersteller geht es im Augenblick vor allem darum, daß möglichst viele Kapazitäten vernichtet werden. Der Betriebsratsvorsitzende von Opel wird vor allem deshalb dann wohlwollend zitiert, wenn er ein Überleben von Opel unabhängig von der US-Mutter GM propagiert. Ein solches Vorgehen heißt, GM und Opel in die Pleite zu stoßen – und damit die Überlebenschancen für die verbliebenen Autokonzerne zu erhöhen.

Die Krise in der Luftfahrt wird ebenfalls in eine Krise der Flugzeugbauer Boeing und EADS/Airbus münden (und darüber hinaus erhebliche Krisentendenzen bei den Herstellern von Regionalflugzeugen, Embraer (Brasilien) und Bombardier (Kanada) hervorrufen. Boeing und Airbus gehen bereits davon aus, daß 2009 und 2010 Krisenjahre sein werden. Eine Halbierung des bisher geplanten Absatzes zeichnet sich ab.

Schließlich gibt es eine weltweite Krise des Schiffbaus. Die beschriebenen Einbrüche im Transportgeschäft und die parallel sich auftürmenden Überkapazitäten führen dazu, daß erteilte

7 Aufträge für Schiffsneubauten storniert und neue Aufträge nicht mehr erteilt werden. Heino Bade

von der IG Metall Küste wurde am Jahresanfang mit den Worten zitiert: »So etwas habe ich noch nie erlebt: Bei manchen Werften steht das Orderbuch auf Null« (Süddeutsche Zeitung, 1.1.2009). Zum gleichen Zeitpunkt ist nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der insgesamt 60 Werften vertritt, »bei den deutschen Schiffbauern seit Oktober kein einziger neuer Auftrag hereingekommen«. Statt dessen wurden 25 Aufträge storniert. Von 190 Schiffen, die noch in den Auftragsbüchern stehen, befinden sich 50 auf der Kippe. Weltweit geht es um ganz andere Größenordnungen: Anfang 2009 standen Schiffsneubauten mit einem Volumen von 500 Milliarden US-Dollar in den Auftragsbüchern. Der größte Teil dieses Geschäftes ist unsolide finanziert und wird vor dem Hintergrund der Finanzmarktkrise und angesichts der Krise im Transportgewerbe wegbrechen. Die Folgen werden Werften-Pleiten und die Vernichtung von vielen zehntausend Arbeitsplätzen sein. Allein der deutsche Schiffbau beschäftigt rund 100000 Menschen, davon 70000 bei den Zulieferunternehmen.

Als Reaktion auf die Erschütterung im Transportsektor und bei den betroffenen industriellen Branchen werden zunächst staatliche Hilfen gefordert. Global dürften bis Mitte 2009 in die Autobranche, an die notleidenden Airlines, in die Flugzeugbranche und in den Werftensektor zwischen 150 und 200 Milliarden Euro fließen. Diese Gelder, die mit keinen relevanten Auflagen verbunden sind, werden überwiegend dazu beitragen, problematische und oftmals die Umwelt und das Klima schädigende Strukturen zu erhalten und noch auszubauen. Gleichzeitig ertönt der Ruf nach erhöhten staatlichen Aufträgen für Rüstung: Boeing will durch eine Erhöhung des Rüstungsanteils am Gesamtumsatz die Krise im zivilen Flugzeugbau abfangen – US-Präsident Obama hat nochmals höhere Rüstungsausgaben zugesagt. Airbus verfolgt dasselbe Ziel, wobei hier das Projekt des militärischen Großraumfliegers A400M im Zentrum steht. Die europäischen Werften stehen vor großen Konzentrationsprozessen; insbesondere soll der Bau von Kriegsschiffen einen Weg aus der Krise weisen.

Im übrigen bringt aus Sicht des globalisierten Transportgewerbes der Klimawandel auch Vorteile: Mit »Rushhour in der Arktis« war jüngst ein Artikel in der Financial Times Deutschland (6.10.2008) überschrieben. Die einleitenden Sätze lauteten: »Zum letzten Mal hatte es das vor 125000 Jahren gegeben: Freie Fahrt im Nordpolarmeer. Die Nordwestpassage vor Kanada und die Nordostpassage vor Sibirien gleichzeitig eisfrei, meldeten Metereologen. (...) Seit Beginn der letzten Eiszeit waren die beiden Passagen am Rande der Arktis nicht mehr gleichzeitig befahrbar gewesen. In spätestens 30 Jahren, so rechnen die Forscher, wird das Eis am Nordpol im Sommer völlig verschwunden sein. Schon jetzt haben sich die Bedingungen für den Schiffsverkehr im hohen Norden rapide verbessert.«

Von Winfried Wolf erschien zuletzt »Verkehr. Umwelt. Klima – die Globalisierung des Tempowahns«, 495 S., broch., Promedia Verlag, Wien 2007, 34,90 Euro – eine zweite, überarbeitete Auflage ist in Vorbereitung (auch im jW-Shop erhältlich)