

INTERVIEW



Sonali Chowdhry, Wissenschaftlerin in der Abteilung Unternehmen und Märkte im DIW Berlin

„Chinas Dominanz im Schiffbau kann zu einem neuen geopolitischen Risiko im Seehandel werden“

1. Frau Chowdhry, immer mehr Schiffe werden in China gebaut. Wie hat sich das Verhältnis zwischen in China und Europa gebauten Schiffen in den letzten Jahren entwickelt? Der Wandel war dramatisch und vollzog sich innerhalb von 20 bis 30 Jahren. Mitte der 1990er Jahre entfielen auf China in keiner Schiffskategorie mehr als zehn Prozent der Neubauten. Die europäischen Werften hingegen waren bei Container- und Stückgutschiffen führend und stellten jährlich rund 17 Prozent der neuen Schiffe. Mittlerweile baut China mehr als die Hälfte aller neuen Handelsschiffe, während der Anteil der EU auf unter drei Prozent gesunken ist. In Deutschland ist der Anteil von rund sechs Prozent der weltweit neu gebauten Schiffe im Jahr 1995 auf unter 0,1 Prozent im Jahr 2025 gesunken.

2. Wie groß ist der Anteil des europäischen Seehandels, der in chinesischen Schiffen transportiert wird? Betrachtet man die Schiffsbewegungen zwischen EU-Häfen und dem Rest der Welt, ohne China selbst, wurden im Jahr 2024 mehr als 22 Prozent der Hafenanläufe mit in China gebauten Schiffen durchgeführt. Betrachtet man speziell die Containerschiffe, sind es etwa 27 Prozent. In den beiden größten deutschen Containerhäfen, Hamburg und Bremerhaven, entfielen jeweils ein Drittel der Containerschiff-Hafenanläufe auf in China gebaute Schiffe. Für einige Schwellenländer ist die Abhängigkeit noch ausgeprägter. Länder wie Mosambik, Costa Rica und Bolivien sind stark auf in China gebaute Schiffe angewiesen. Wir stellen fest, dass mehr als 40 Prozent ihrer Seefrachtexporte in die USA über diese Schiffe abgewickelt werden.

3. Die USA planen, Hafengebühren für in China gebaute Schiffe einzuführen, um den Einfluss der chinesischen Schifffahrtsindustrie zu begrenzen. Welche Auswirkungen hätte das für den internationalen Seehandel? Erstens liegt die Belastung größtenteils auf den USA selbst und nicht auf China. In unseren Simulationen gehen die US-Importe um etwa 0,2 Prozent und die Exporte um 0,3 Prozent zurück. Der Mechanismus ist einfach:

Die Gebühren erhöhen die Kosten für Vorleistungen, US-Hersteller verlieren an Wettbewerbsfähigkeit und die schwächere Konjunktur drückt zudem die Nachfrage nach ausländischen Gütern. Amerikanische Rohstoffimporteure sind aufgrund der Dominanz Chinas im Massengutverkehr besonders stark betroffen. Zweitens steigen Chinas eigene Exporte in die USA tatsächlich leicht um 1,5 Prozent, die Deutschlands um rund 1,7 Prozent. Der Grund dafür ist, dass die Gebühr danach erhoben wird, wo ein Schiff gebaut wurde und nicht danach, wessen Waren es befördert. Daher können Volkswirtschaften, die auf nicht-chinesische Schiffe umsteigen können oder weniger von chinesischen Schiffen abhängig sind, Marktanteile auf Kosten derjenigen gewinnen, die stärker darauf angewiesen sind.

4. Was bedeuten die Ergebnisse Ihrer Studie für die europäische Handelspolitik? Die zentrale Botschaft lautet, dass sich der geopolitische Wettbewerb nicht mehr nur auf die Handelsgüter selbst beschränkt, sondern auch auf deren Transport. Europa trägt dem mit der vorgeschlagenen „EU Industrial Maritime Value Chains Alliance“ Rechnung. Was noch fehlt, ist eine systematische Erfassung der Abhängigkeiten Europas im maritimen Netzwerk sowie die Dokumentation, inwieweit einzelne Länder einseitigen Maßnahmen wie den US-Hafengebühren ausgesetzt sind. Deutschland spielt hier eine wichtige Rolle und sollte zu diesen Bemühungen beitragen. Wir verfügen nun über die Daten, um einzelne Schiffe auf ihren Routen zu verfolgen und sie mit ihrem Bauort in Verbindung zu bringen, und ich denke, dass politische Entscheidungsträger genau diese Art von detaillierten Daten nutzen sollten.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.

© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: kundenservice@diw.de

93. Jahrgang 8. Juli 2026

Herausgeber*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert;
Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann;
Kristina van Deuverden

Lektorat

Dr. Thibault Deletombe

Redaktion

Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer;
Frederik Schulz-Greve; Sandra Tubik

Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter www.diw.de/wochenbericht
abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter
www.diw.de/wb-anmeldung

ISSN 1860-8787