

Sendesperrfrist: Mittwoch,
8. Juli 2026,
9:00 Uhr



439 Bericht von Sonali Chowdhry, Inga Heiland und Hendrik Mahlkow

Chinas Dominanz im Schiffbau und US-Handelspolitik schaffen neue Risiken für Europa und andere Handelspartner

- Beim Bau neuer Handelsschiffe dominiert China weltweiten Markt
- Maritimer Handel hängt in hohem Maß von in China gebauten Schiffen ab
- US-Handelspolitik, wie selektive Hafengebühren für in China gebaute Schiffe, bergen hohe Kosten für EU und andere Länder

445 Interview mit Sonali Chowdhry

448 Kommentar von Marcel Fratzscher

Was passiert, wenn Tech-Bosse die Macht übernehmen?

Die Lage der Weltwirtschaft

In der westlichen Welt hat das wirtschaftliche Wachstum im Verlauf der ersten Jahreshälfte fast ganz aufgehört. Soweit in einigen Ländern noch eine weitere Expansion erfolgte, wurde sie durch eine gegenläufige Entwicklung der amerikanischen Wirtschaft weitgehend kompensiert. Bei annähernder Stagnation des realen Wachstums hielten nominelle Einkommenssteigerungen an. Der Preisanstieg wurde mit verschärften restriktiven Maßnahmen bekämpft.

In den Vereinigten Staaten von Amerika, in denen sich während der ersten Monate dieses Jahres die kontraktiven und expansiven Faktoren noch annähernd die Waage hielten, scheinen um die Jahresmitte, vorderhand jedenfalls, die dämpfenden Kräfte das Übergewicht gewonnen zu haben. Die kontraktiven Faktoren sind weiter in der verminderten Nachfrage der Konsumenten nach langlebigen Verbrauchsgütern, im eingeschränkten Wohnungsbau, im Absatzrückgang der Landmaschinenindustrie und in einer Verlangsamung des Lageraufbaus zu suchen.

Aus dem Wochenbericht Nr. 28/29 vom 13. Juli 1956

IMPRESSUM

DIW BERLIN

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

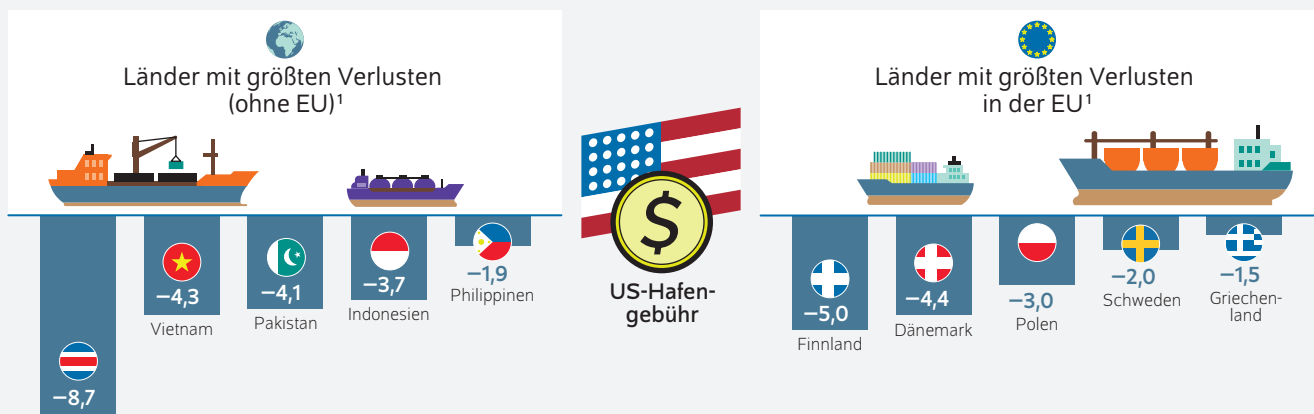
Chinas Dominanz im Schiffbau und US-Handelspolitik schaffen neue Risiken für Europa und andere Handelspartner

Von Sonali Chowdhry, Inga Heiland und Hendrik Mahlkow

- Seit den 1990er Jahren hat sich der Bau von Handelsschiffen nach China verlagert: Mehr als die Hälfte der jährlich neu gebauten Schiffe stammt von dort
- Marktanteil der EU ist bei neu gebauten Handelsschiffen in den letzten 30 Jahren von 17 auf weniger als drei Prozent gesunken
- In China gebaute Schiffe sind mittlerweile fest in globalen Handels- und Transportströmen verankert, auch bei europäischen Exporten in die USA
- Maßnahmen gegen in China gebaute Schiffe, wie die US-Hafengebühr, haben negative Auswirkungen für die USA selbst, die EU und andere Handelspartner der USA
- Neue maritime Industriestrategie der EU erkennt diese Risiken, eine systematische Erfassung möglicher Auswirkungen fehlt aber noch

Globaler Seehandel: US-Hafengebühren für in China gebaute Schiffe hätten weltweit negative Auswirkungen

Veränderung von Exporten in die USA in Prozent (Modellwerte im Vergleich zum Jahr 2022)



Quelle: S&P Global; eigene Berechnungen.

1 Betrachtet werden nur Länder mit jährlichen Exporten in die USA von über fünf Milliarden US-Dollar.

© CC BY 4.0, creativecommons.org/licenses/by/4.0

ZITAT

„Die von der Trump-Regierung geplanten Hafengebühren für chinesische Schiffe verdeutlichen, dass Chinas Dominanz im Schiffbau zu einem neuen geopolitischen Risiko im Seehandel werden kann. Negativ betroffen von den Gebühren wären sowohl Europa als auch viele andere Handelspartner der USA.“

— Sonali Chowdhry —

MEDIATHEK



Audio-Interview mit Sonali Chowdhry
www.diw.de/mediathek

Chinas Dominanz im Schiffbau und US-Handelspolitik schaffen neue Risiken für Europa und andere Handelspartner

Von Sonali Chowdhry, Inga Heiland und Hendrik Mahlkow

ABSTRACT

China ist mittlerweile der weltweit dominierende Hersteller von Handelsschiffen und wird im Jahr 2025 mehr als die Hälfte aller neuen Schiffe bauen. Anhand neuer Daten, die maritime Transaktionen, Schiffsregister und Schiffpositionen kombinieren, zeigt dieser Bericht, wie weit in China gebaute Schiffe im globalen Handel verankert sind. Zudem werden die Auswirkungen möglicher US-Hafengebühren quantifiziert, die ab November 2026 für in China gebaute Schiffe in Kraft treten könnten. Negative wirtschaftliche Folgen treffen eher die USA als China, mit negativen Auswirkungen auf andere Exportländer, die vom Transport mit in China gebauten Schiffen abhängig sind. In der neuen maritimen Industriestrategie der EU werden solche geopolitischen Bedrohungen zwar erkannt, eine systematische Erfassung der Abhängigkeiten der Länder im Seeverkehr und ihrer Anfälligkeit gegenüber einseitigen politischen Maßnahmen ist jedoch nach wie vor erforderlich.

Der Seeverkehr ist das Rückgrat des internationalen Handels. In der Europäischen Union (EU) werden 75 Prozent des Außenhandels mit Gütern auf dem Seeweg abgewickelt. Die Schiffe, die diese Güter befördern, und die Werften, die diese Handelsschiffe bauen, gewinnen zunehmend an strategischer Bedeutung. Angesichts möglicher geopolitischer Risiken im Zusammenhang mit dem Seeverkehr veröffentlichte die Europäische Kommission im März 2026 ihre erste maritime Industriestrategie.¹ Die Strategie erkennt die europäische Schiffsbau- und Schifffahrtsindustrie ausdrücklich als strategische Sektoren an und identifiziert die wachsende Abhängigkeit vom Schiffbau in Drittländern als Risiko. Um künftige Handelsströme, technologisches Know-how und die maritimen Fähigkeiten der Union zu sichern, wird der Erhalt der europäischen Industrie für den Bau von Handelsschiffen gefordert.

In diesem Bericht werden neue quantitative Erkenntnisse vorgelegt, die als Grundlage für politische Diskussionen zu dieser neuen Agenda dienen können. Dabei werden maritime Transaktionen mit globalen Schiffsregistern und Positionsdaten von Schiffen kombiniert, womit einzelne Schiffe entlang von Handelsrouten verfolgt und mit den Ländern verknüpft werden können, in denen die Schiffe gebaut wurden.² Globale Handelsströme beruhen mittlerweile zu einem wesentlichen Teil auf in China gebauten Schiffen. Werden diese Schiffe, wie im Fall der geplanten US-Hafengebühren, Ziel einseitiger handelspolitischer Maßnahmen, hat dies negative Auswirkungen vor allem auf die Länder, deren Exporte mit in China gebauten Schiffen durchgeführt werden.

China ist heute der dominierende Hersteller neuer Handelsschiffe

Der globale Schiffbau ist ein konzentrierter Markt, der erhebliche Veränderungen durchlaufen hat. Mitte der 1990er Jahre

¹ Pressemitteilung der EU-Kommission vom 4. März 2026: Kommission lanciert EU-Strategien für die industrielle Seeschifffahrt und Häfen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im gesamten Seeverkehrssektor (online verfügbar).

² Sonali Chowdhry, Inga Heiland und Hendrik Mahlkow (2026): Quantitative trade with ships. DIW Discussion Paper Nr. 2158 (online verfügbar, zuletzt abgerufen am 26. Juni 2026). Dies gilt für alle Online-Quellen in diesem Bericht, sofern nicht anders angegeben).

dominierte Japan den Bau neuer Massengutfrachter und Tanker, europäische Werften waren führend bei Container- und Stückgut Schiffen, und Südkorea hielt einen beträchtlichen Marktanteil bei neuen Schiffen unterschiedlicher Kategorien. Zu dieser Zeit war Chinas Position mit einem Anteil von weniger als zehn Prozent an den Neubauten in jeder Schiffskategorie relativ schwach.

Seitdem hat sich der Markt drastisch verändert (Abbildung 1). China baut mittlerweile jedes Jahr mehr als die Hälfte aller Schiffe in verschiedenen Kategorien, darunter Massengutfrachter (62 Prozent), Containerschiffe (58 Prozent) und Stückgutfrachter (53 Prozent). Chinesische Werften erhalten zudem den Großteil der neuen Schiffsaufträge, angetrieben durch die Nachfrage sowohl von inländischen als auch von ausländischen Reedern, darunter auch solchen aus Japan.³

Chinas Aufstieg im Schiffbau wurde durch eine langjährige Industriepolitik vorangetrieben. Der Schiffbau wurde in Chinas elftem und zwölftem Fünfjahresplan, die den Zeitraum von 2006 bis 2015 umfassten, als nationale „Säulenindustrie“ ausgewiesen, wobei Werften von einem Paket staatlicher Fördermaßnahmen profitierten, darunter Einstiegszuschüsse, subventionierte Küstengrundstücke, zinsgünstige Langzeitfinanzierungen und der Zugang zu kostengünstigem Stahl. Der Schiffbau behält seinen strategischen Status in Chinas jüngstem Plan für den Zeitraum 2026 bis 2030, der auf die Entwicklung von High-End-Schiffbau- und Schiffs-ausrüstungsprodukten abzielt und damit signalisiert, dass China beabsichtigt, in diesem Sektor hochwertige Marktsegmente zu erschließen.⁴

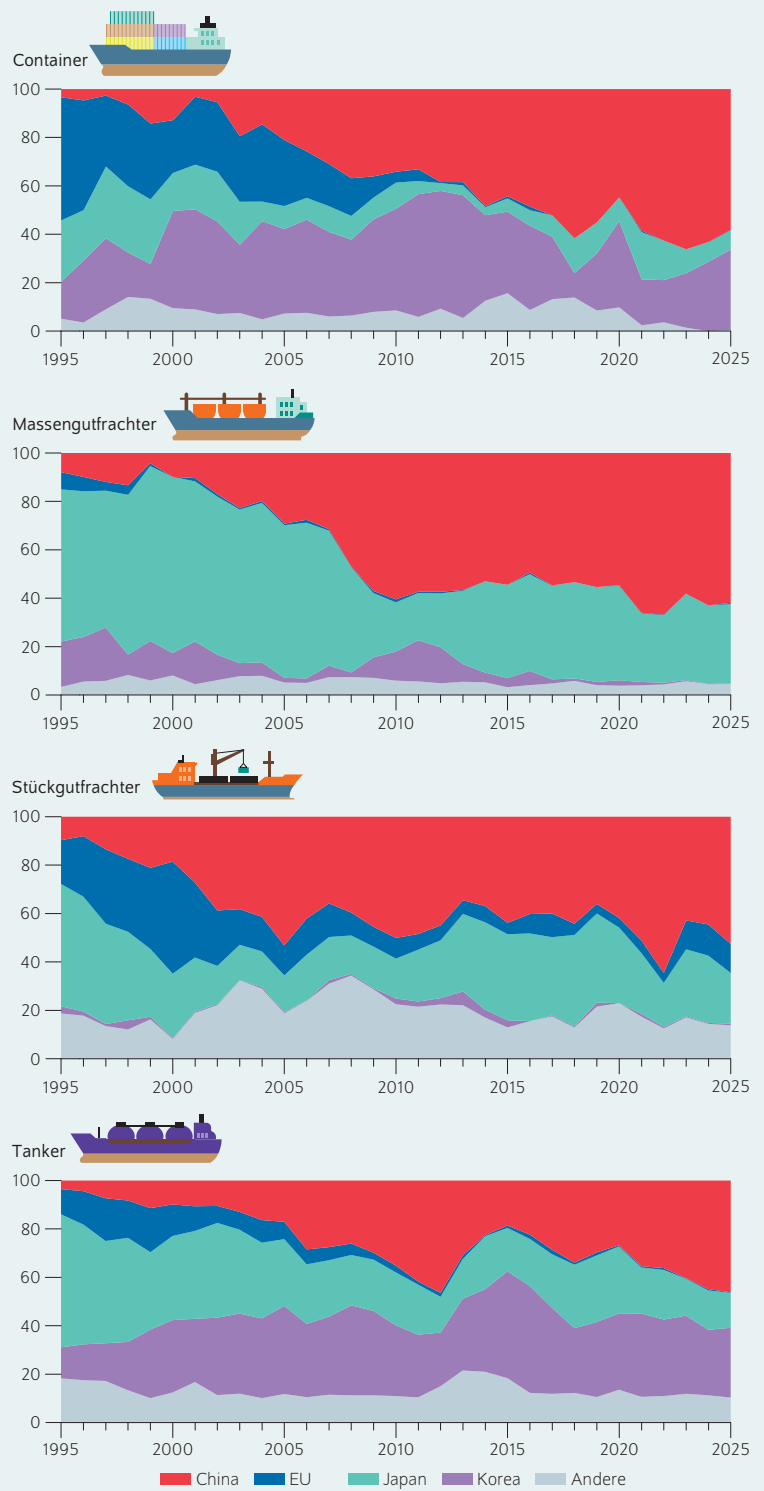
Chinas Fortschritte gingen mit einem Einbruch der Marktanteile Japans und der EU beim Bau großer und moderner Handelsschiffe einher. Der Anteil Deutschlands an den weltweit ausgelieferten Schiffen sank von rund sechs Prozent im Jahr 1995 auf nur noch 0,1 Prozent im Jahr 2025, während der Anteil der EU von 17 Prozent auf unter drei Prozent zurückging. Südkorea bleibt wettbewerbsfähig, insbesondere bei hochwertigen Containerschiffen und Tankern, muss sich jedoch bei den neuesten Schiffen zunehmend China geschlagen geben. Das Ergebnis ist eine Schiffbauindustrie, die im Vergleich zu 1995 sowohl stärker konzentriert als auch sehr stark auf China ausgerichtet ist.

Chinesische Schiffe sind mittlerweile fest im globalen Handel verankert

In China gebaute Schiffe sind mittlerweile ein fester Bestandteil der weltweiten Handelsflotte sowie auf allen wichtigen Handelsrouten und bei allen großen Reedereien im Einsatz. Im Jahr 2024 erhielt fast jedes vierte US-Importunternehmen mindestens eine Lieferung auf einem in China gebauten Schiff, wobei in China gebaute Schiffe 28 Prozent

Abbildung 1

**Anteile an neu gebauten Handelsschiffen
In Prozent**



Anmerkung: Die Anteile basieren auf allen international registrierten Schiffen, die zwischen 1995 und 2025 gebaut wurden. Diese machten im Jahr 2025 mehr als 75 Prozent der weltweiten Flotte aus.

Quelle: Lloyd's Register; eigene Berechnungen.

© CC BY 4.0

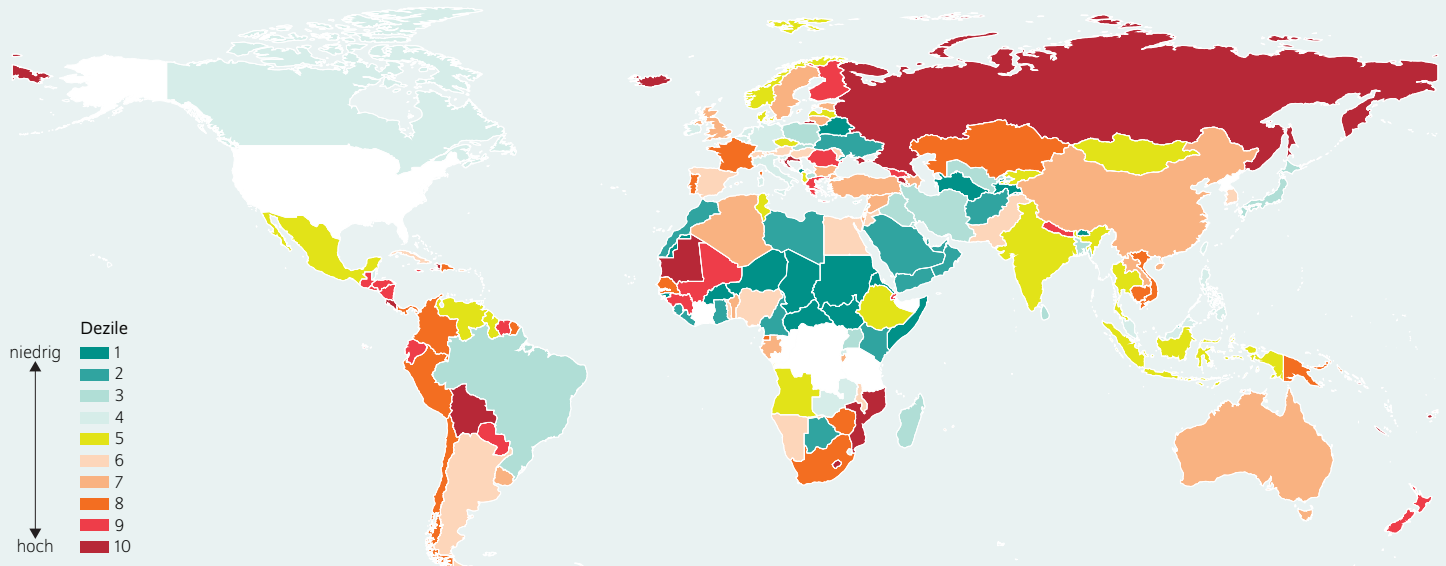
China hat seinen globalen Marktanteil bei neu gebauten Handelsschiffen seit 1995 ausgebaut und in einigen Kategorien auf mehr als 50 Prozent erhöht.

³ Rob Willmington (2025): China tightens grip on bulk carrier and tanker newbuild orderbook. Lloyd's List (online verfügbar).

⁴ Xinhua News Agency (2026): Leitlinien für den 15. Fünfjahresplan zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Volksrepublik China (online verfügbar, auf Chinesisch).

Abbildung 2

Maritime Exporte in die USA: Anteil, der mit in China gebauten Schiffen durchgeführt wird
 In Prozent, Gruppierung der Länder in Dezile



Anmerkung: Berechnung auf Grundlage von Exportwerten im Jahr 2022. Länder im obersten (zehnten) Dezil führen mehr als 40 Prozent ihrer Seeexporte in die USA mit in China gebauten Schiffen durch; Länder in den mittleren Dezilen zwischen zehn und 15 Prozent und Länder im untersten (ersten) Dezil weniger als drei Prozent.

Quelle: S&P Global; eigene Berechnungen.

© CC BY 4.0

Viele Länder, die in die USA exportieren, transportieren ihre Fracht zum Großteil auf in China gebauten Schiffen.

aller Schiffe ausmachten, die in diesem Jahr in US-Häfen einliefen.

Die Reichweite von in China gebauten Schiffen geht weit über den direkten Handel mit China hinaus. Länder wie Mosambik, Costa Rica und Bolivien sind bei mehr als 40 Prozent ihrer Seefrachtexporte in die USA auf in China gebaute Schiffe angewiesen (Abbildung 2).

Besonders hoch ist die Abhängigkeit auf den Süd-Süd-Handelsrouten und in den Handelskorridoren der Schwellenländer. Im Jahr 2024 erfolgten über 48 Prozent der Hafenaufenthalte von Containerschiffen aus dem Nahen Osten und Nordafrika in Subsahara-Afrika mit in China gebauten Schiffen, ebenso wie 42 Prozent der Containerschiff-Hafenaufenthalte zwischen lateinamerikanischen und karibischen Volkswirtschaften. Mehr als 22 Prozent der Hafenanläufe von Schiffen, die Güter zwischen EU-Häfen und Häfen im Rest der Welt (ohne China) transportierten, erfolgten mit in China gebauten Schiffen. Allein bei Containerschiffen lag der Anteil bei 27 Prozent. In den größten deutschen Containerhäfen, Hamburg und Bremerhaven, entfielen im Jahr 2024 33 beziehungsweise 32 Prozent der Containerschiff-Hafenanläufe auf in China gebaute Schiffe.

Alle wichtigen globalen Reedereien setzen in China gebaute Schiffe als Teil ihrer Flotten ein. Die Flotten von COSCO und

CMA CGM haben mit 56 Prozent beziehungsweise 43 Prozent die höchsten Anteile von in China gebauten Schiffe. Bei der deutschen Reederei Hapag-Lloyd stammen 20 Prozent der Flotte aus chinesischer Produktion. Insgesamt deutet dies darauf hin, dass in China gebaute Schiffe mittlerweile fest in den globalen Lieferketten verankert sind, was einen schnellen Ersatz kurz- bis mittelfristig erschwert.

Geplante US-Hafengebühren für chinesische Schiffe haben globale Auswirkungen

Anfang 2025 schlug US-Präsident Donald Trump Hafengebühren für chinesische Schiffe vor, die in US-Häfen anlegen. Er stellte die Maßnahme sowohl als Reaktion im Interesse der nationalen Sicherheit auf Chinas Dominanz im maritimen Sektor als auch als Strategie zur Wiederbelebung des amerikanischen Schiffbaus dar. Die Gebühren traten im Oktober 2025 in Kraft, wurden jedoch im November 2025 im Rahmen eines Handelsabkommens zwischen den USA und China für ein Jahr ausgesetzt. Sofern die Aussetzung nicht verlängert wird, werden die Gebühren im November 2026 wieder in Kraft treten.

Diese Politik bedeutet eine weitere Eskalation der Handelsspannungen zwischen den USA und China, da sie nicht nur Handelsgüter, sondern auch die Schiffe betrifft, die diese transportieren. Entscheidend ist, dass die Auswirkungen

Kasten

Empirische Methodik

Die Auswirkungen wirtschaftspolitischer Eingriffe auf die Handelsströme werden durch Simulationen mit einem quantitativen Handelsmodell ermittelt. Das Modell ist eine mathematische Abbildung der Weltwirtschaft, in der umfangreiche Input-Output-Verflechtungen zwischen Ländern und Sektoren berücksichtigt und globale Wertschöpfungsketten erfasst werden.

Das Modell berücksichtigt, wie sich der Handel zwischen Ländern auf verschiedene Verkehrsträger (See, Luft und Land) sowie innerhalb der Seeschifffahrt auf unterschiedliche Schiffstypen verteilt. Ein zentraler Aspekt innerhalb des Modells ist die Frage, in welchem Umfang Verkehrsträger und Schiffstypen gegeneinander ausgetauscht werden, wenn sich deren relativen Kosten verändern.

Für den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wird auf Schätzungen aus der Literatur zurückgegriffen.¹ Die Wahl zwischen verschiedenen Schiffstypen wird auf Grundlage der Erweiterung des Panamakanals im Jahr 2016 als quasi-natürlichem Experiment geschätzt. Die Erweiterung ermöglichte es größeren Schiffen erstmals, den Kanal zu nutzen, und änderte damit auch die relativen Kosten verschiedener Schiffstypen. Die auf den betroffenen Routen eingesetzten Schiffstypen haben sich daraufhin stark verändert.

Das Modell wird anhand der 2025 veröffentlichten Ausgabe der OECD-Datenbank „Inter-Country Input-Output“ (ICIO) für das Referenzjahr 2022 kalibriert. Diese liefert die globalen Basiswerte für Wertschöpfung, Bruttooutput sowie den bilateralen Handel zwischen Ländern und Sektoren. Die US-Hafengebühren werden als zusätzliche Steuer in Höhe von zehn Prozent auf alle Warenimporte modelliert, die mit in China gebauten Schiffen in die USA importiert werden.²

¹ Edoardo Tolva (2025): One Way or Another: Modes of Transport and International Trade. ISEG Research und Universidade de Lisboa (online verfügbar).

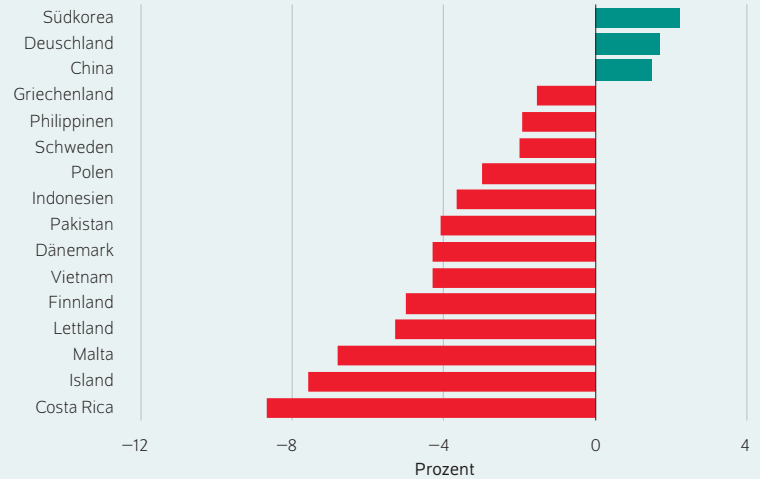
² Vergl. Chowdhry, Heiland und Mahlkow (2026), a. a. O.

dieser Politik über China und die USA hinausreichen, da sie auch US-Importe aus anderen Ländern betreffen, die auf chinesische Schiffe angewiesen sind. In diesem Bericht werden die Auswirkungen mit Hilfe eines quantitativen Handelsmodells ermittelt, mit dem sich die Effekte auf den Handel simulieren lassen (Kasten).

In den Simulationen wird die Gebühr als zusätzliche Steuer in Höhe von zehn Prozent auf alle Wareneinfuhren berücksichtigt, die auf in China gebauten Schiffen in den USA ankommen. Die tatsächliche Gebührenstruktur ist wesentlich komplexer: Es gelten unterschiedliche Sätze pro Nettotonnage für Schiffe, die von chinesischen Betreibern geführt

Abbildung 3

Auswirkungen der US-Hafengebühr auf Exporte in die USA
Veränderung in Prozent im Vergleich zum Jahr 2022



Anmerkung: Die angegebenen Werte beruhen auf Simulationen im Rahmen des hier untersuchten Modells und sollten daher als Abschätzungen möglicher Wirkungen und nicht als präzise Vorhersagen verstanden werden.

Quelle: S&P Global; eigene Berechnungen.

© CC BY 4.0

Länder wie Deutschland, die bei Exporten in die USA relativ wenig auf in China gebaute Schiffe angewiesen sind, profitieren von den Exportverlusten anderer Länder.

werden oder sich in chinesischem Besitz befinden, und für in China gebaute Schiffe, wobei Ausnahmen je nach Schiffstyp, Größe und Routenlänge gelten. Daher sollten die vorliegenden Ergebnisse nicht als präzise Vorhersagen, sondern als Hinweis auf mögliche Auswirkungen und die zugrunde liegenden wirtschaftlichen Mechanismen interpretiert werden.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Gebühren negativ auf die US-Wirtschaft auswirken, wobei die Importe und Exporte um 0,2 beziehungsweise 0,3 Prozent zurückgehen werden. Die Gebühren führen zu einem Anstieg der Preise für Vorleistungen, wodurch US-Produzenten an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen, während der Rückgang der wirtschaftlichen Aktivität die Nachfrage nach ausländischen Gütern in den USA weiter verringert. Aufgrund der Dominanz Chinas im Massengutfrachtsektor sind US-Importeure von Rohstoffen besonders stark betroffen.

Am stärksten belastet werden kleinere, vom Schiffsverkehr abhängige Volkswirtschaften, deren Handel mit den USA in hohem Maße auf in China gebaute Schiffe angewiesen ist. Nach den Modellergebnissen gehen die Exporte in die USA aus Costa Rica um rund 8,7 Prozent, aus Vietnam um 4,3 Prozent, aus Pakistan um 4,1 Prozent und aus Indonesien um 3,7 Prozent zurück (Abbildung 3). Innerhalb der EU sind die Exportverluste in die USA für Finnland (5,0 Prozent) am höchsten, gefolgt von Dänemark (4,4 Prozent), Polen (3,0 Prozent) und Schweden (2,9 Prozent). Für diese Volkswirtschaften sind Seetransporte in die USA stärker von in China gebauten Schiffen – typischerweise

Massengutfrachtern – abhängig. Ihre Gesamtexporte gehen jedoch weitaus weniger zurück, da der Handel auf andere Märkte verlagert wird.

Deutschlands Exporte in die USA steigen dagegen sogar leicht an (um rund 1,7 Prozent), ebenso wie Chinas eigene Exporte in die USA (rund 1,5 Prozent), da (i) die Gebühr davon abhängt, wo ein Schiff gebaut wurde, und nicht davon, wessen Güter es befördert; und (ii) diese Volkswirtschaften Marktanteile von anderen Exporteuren gewinnen, die noch stärker auf chinesische Schiffe angewiesen sind. Somit verursachen die von der US-Regierung geplanten Hafengebühren nicht nur inländische Verluste für die US-Wirtschaft, sondern führen auch zu negativen Effekten auf andere Volkswirtschaften, die mit chinesischen Schiffen in die USA exportieren.

Ohne eine begleitende Industriepolitik entlang der Lieferkette ist es aus Sicht der USA zudem unwahrscheinlich, dass die Hafengebühren nennenswerte Investitionen von den weltweit führenden Schiffbau-Volkswirtschaften abziehen oder die Nachfrage auf amerikanische Werften verlagern. Vielmehr besteht die anfängliche Strategie der Reedereien darin, Hafengebühren zu vermeiden, indem sie auf Schiffe aus Japan oder Südkorea ausweichen.⁵

⁵ Greg Miller (2025): Most shipping lines can avoid US port fees but Cosco faces major challenge. Lloyd's List (online verfügbar).

Sonali Chowdhry ist Wissenschaftlerin in der Abteilung Unternehmen und Märkte im DIW Berlin | jschowdhry@diw.de

Inga Heiland ist Associate Professor an der Norwegian University of Science and Technology (NTNU) | inga.heiland@ntnu.no

Fazit: Europa sollte seine Abhängigkeiten im Seeverkehrsnetz verringern

Europas neue maritime Industriestrategie spiegelt ein wachsendes Bewusstsein für eine neue Front im geopolitischen Wettstreit wider, der über den Handel selbst hinausgeht und sich auf den Transport der Handelsgüter erstreckt – mit strategischen Investitionen in Häfen, den Schiffbau und den Einfluss auf wichtige Arterien des globalen Handels wie den Panamakanal. Daher schlägt die Europäische Kommission eine Allianz für maritime industrielle Wertschöpfungsketten vor, um Investitionen in innovative Schiffstechnologien zu steigern, die globalen Schiffbaumärkte zu beobachten und Exportkredite für umweltfreundliche Schifffahrt bereitzustellen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Länder und Reedereien ein klareres Bild von ihren Abhängigkeiten im Seeverkehr und ihrer Anfälligkeit gegenüber politischen Maßnahmen benötigen, die diese Abhängigkeiten als Druckmittel nutzen. Die Analyse in diesem Bericht liefert erste Erkenntnisse und verdeutlicht, wie Handelsdaten und detaillierte Handelsmodelle genutzt werden können, um die Auswirkungen extraterritorialer Verkehrspolitik – wie beispielsweise der US-Hafengebühren für in China gebaute Schiffe – zu untersuchen. Deutschland als eine der handelsintensivsten Volkswirtschaften Europas, in der nicht nur eine große Frachtreederei ansässig ist, sondern auch zwei stark frequentierte EU-Schifffahrtsknotenpunkte in Hamburg und Bremerhaven, sollte sich verstärkt an diesen Bemühungen beteiligen.

Hendrik Mahlkow ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Kieler Institut für Weltwirtschaft | mail@hendrikmahlkow.com

JEL: F13, F14, F52, R41

Keywords: China, Global trade, Industrial maritime strategy, Geo-economics

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

This report is also available in an English version as DIW Weekly Report 27+28/2026:

www.diw.de/diw_weekly



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.

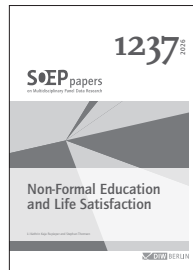
© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



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

SOEP Papers Nr. 1237

2026 | Li Kathrin Kaja Rupieper, Stephan Thomsen



Non-Formal Education and Life Satisfaction

Lifelong learning is increasingly recognized as important for individual well-being, but causal evidence on this relationship remains scarce. This paper evaluates the effects of non-formal adult education on life satisfaction by exploiting the substantial expansion of courses at East German Volkshochschulen (VHS) following reunification. Combining individual well-being data from SOEP with administrative VHS data, we use quasi-random variation in individuals' exposure to courses to identify intention-to-treat effects. Estimation results denote small but significant and robust effects of VHS education on life satisfaction.

Calculations of average treatment-on-the-treated effects suggest considerably stronger impacts among actual course participants. We furthermore reveal effect heterogeneity across demographic groups. In contrast to formal education, which is commonly found to raise aspirations, we find no corresponding effect of VHS education. Overall, our findings suggest that non-formal courses and training provide an easily accessible, low-cost means of adaptation in times of transformation.

www.diw.de/publikationen/soeppapers



SOEP Papers Nr. 1238

2026 | Tilman Schaefer



Price Environments and Residence-Duration Profiles in Residential Heating Expenditures: Evidence from Germany

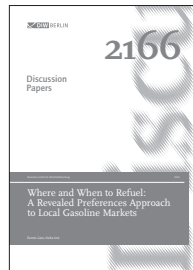
Heating-expenditure profiles over a residential spell vary systematically with aggregate gas price environments. Using 30 years of German SOEP panel data with 16,055 residential spells among renter households, this paper estimates a negative cross-derivative of log heating and hot-water expenditures per square meter with respect to residence duration and the log gas price index ($\beta = -0.0045$, bootstrap $p = 0.003$) in a residential spell and year fixed-effects design. The implied cumulative difference amounts to roughly 1.8 percent over ten years. Flexible specifications reveal offsetting effects across duration horizons, with positive moderation in the early years giving way to negative moderation at longer horizons. The continuous interaction estimate is stable across alternative price measures and sample restrictions, whereas flexible specifications indicate that price moderation is not well summarized by a single constant-slope shift. The results show that heterogeneity in heating expenditures is not only a matter of household characteristics or building quality, but also of where households stand within a residential spell.

The results show that heterogeneity in heating expenditures is not only a matter of household characteristics or building quality, but also of where households stand within a residential spell.

www.diw.de/publikationen/soeppapers



Discussion Papers Nr. 2166
2026 | Dennis Gaus, Heike Link



Where and When to Refuel: A Revealed Preferences Approach to Local Gasoline Markets

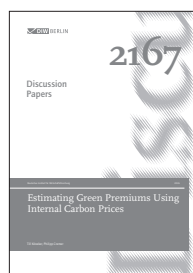
This paper provides a systematic analysis of German car drivers' refuelling behaviour. A dataset combining population-representative individual-level GPS-tracking and survey information with data on fuel prices is used to identify 922 refuelling stops between April and December 2023. Besides a discussion of the conducted data processing and cleaning steps, the paper provides insights into German fuel price developments and the competition situation of gas stations. The analysis of the identified refuelling trips shows that drivers most often refuel during shopping trips or on the way home and during times

that are known for relatively low prices. The choice between available gas stations is predominantly based on proximity to the direct route, as drivers avoid detours even at the expense of higher costs. In the context of competition policy and market regulation, the findings suggest that the catchment area of gas stations is smaller than often assumed when defining the competition among gas stations. Nevertheless, the high density of gas stations in Germany provides consumers with a considerable choice set and gas stations with a competitive environment even in small geographic areas.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



Discussion Papers Nr. 2167
2026 | Till Köveker, Philipp Cremer



Estimating Green Premiums Using Internal Carbon Prices

Empirical evidence on price premiums for green intermediate products is scarce, especially for energy-intensive basic materials. Evidence on such green premiums is relevant, as they may affect companies' incentives to invest in green production technologies. Moreover, green premiums are important for the design of green support programmes, as support levels could be adjusted for companies' green revenues. This paper proposes a new approach for estimating green premiums for basic materials. Basic material buyers' additional willingness to pay for green inputs is estimated based on their reported internal carbon prices. This green willingness to pay is used to construct a demand curve for green

basic materials. Short-to medium-term green supply is derived from low-carbon basic material production facilities that have been announced or are under construction. The proposed methodology is then applied to estimate and predict green premiums in the steel sector. The results indicate that green steel premiums will be too low and too transient to generate significant incentives to invest in green primary steel production facilities. Other policies such as effective carbon prices and carbon contracts for difference are and will be central in driving the green steel transition. Green steel premiums may only play a complementary role in the first years of the transition.

www.diw.de/publikationen/diskussionspapiere



MARCEL FRATZSCHER



Was passiert, wenn Tech-Bosse die Macht übernehmen?

Marcel Fratzscher ist Präsident des DIW Berlin.
Der Kommentar gibt die Meinung des Autors wieder.

Am 4. Juli feierten die USA ihren 250. Geburtstag. Für viele Menschen in Europa waren die Vereinigten Staaten lange Zeit ein Vorbild. Nun sind sie immer weniger Partner und Schutzmacht, sondern bedrohen unsere Demokratie und unseren Wohlstand.

Gerade Deutschland hat den USA viel zu verdanken. Die Vereinigten Staaten waren maßgeblich daran beteiligt, Deutschland und Europa von den Nationalsozialisten zu befreien und nach 1945 eine robuste, liberale Demokratie, eine soziale Marktwirtschaft und ein Ethos der Offenheit und Kooperation entstehen zu lassen. Die USA haben den Frieden in Europa über Jahrzehnte gesichert und das Ende des Kalten Krieges 1990 entscheidend vorangetrieben. Aber die Rolle der USA hat sich in den vergangenen zehn Jahren stark verändert. Die USA agieren nun engstirnig nationalistisch, egoistisch und kurz-sichtig: Trump hat die multilaterale Weltordnung eigenhändig beschädigt und löst zunehmend geopolitische und geökonomische Konflikte aus.

Die größte Bedrohung ist allerdings der Aufstieg einer Ideologie, die man Tech- oder Paläoliberalismus nennen kann und die zur dominanten Denkrichtung der MAGA-Bewegung geworden ist. Sie zielt bewusst auf die Ablösung der liberalen Demokratie durch ein autoritäres Machtsystem ab. Der Tech-Milliardär Peter Thiel sagt offen, was ihm vorschwebt: Er hält Freiheit und Demokratie für unvereinbar. „Competition is for losers“ – auch dieser Satz Thiels zeigt, worum es geht: um Dominanz, nicht um Chancengleichheit und fairen Wettbewerb.

Das ist nicht Neoliberalismus. Es ist radikaler. Der Paläoliberalismus will den Staat dort zerstören, wo er private Macht begrenzt: bei Wettbewerb, Steuern, Daten, Tech-Plattformen, Klima, Arbeit, Gesundheit und sozialer Sicherung. Das Ergebnis wäre nicht mehr Freiheit für alle, sondern mehr Freiheit für wenige.

Diese Ideologie steht für die Zerstörung der staatlichen Ordnung, die Privatisierung öffentlicher Güter – von Infrastruktur über Sicherheit bis hin zum Geld selbst – und für einen

extremen Kulturkonservatismus, der alles Progressive und „Woke“ bekämpft. Der Historiker Quinn Slobodian hat in seinem Werk „Crack-Up Capitalism“ gezeigt, wie radikale Marktideologinnen und -ideologen seit Jahrzehnten von einer Welt träumen, in der Kapitalismus und Demokratie entkoppelt sind. Die geistigen Wurzeln reichen zurück bis zu Ayn Rand, Robert Nozick, Murray Rothbard und zu René Girard, dessen Denken der Tech-Milliardär Thiel ins Gegenteil verdreht hat.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass ungezügelter Macht schnellere Lösungen für große Probleme bringt – wie Pandemien, Energie, vielleicht sogar den Klimawandel. Und die Attraktivität dieser Ideologie hat einen nachvollziehbaren Kern: überbordende Bürokratie und Staatsversagen. Genau dieses Scheitern hat die Machtergreifung Trumps und der Tech-Milliardäre ermöglicht – so wie es in Europa Orbán, Meloni und die AfD stark gemacht hat. Die Erkenntnisse der Wirtschaftsnobelpreisträger 2024 Acemoğlu, Johnson und Robinson, belegen aber klar, dass starke Institutionen die Voraussetzung für Wohlstand sind.

Mein Ausblick für die Zeit nach dem 250. Geburtstag der Vereinigten Staaten ist daher von Sorge geprägt. Amerika war groß, weil es Freiheit als ein Versprechen an viele verstand. Heute droht dieses Versprechen von Milliardären gekapert zu werden, die Demokratie vor allem als Hindernis für ihren Gewinn und ihre Macht sehen.

Wenn die USA ihre positive Kraft zur Gestaltung einer besseren Welt aufgeben, ergibt sich für Deutschland und Europa ein klarer Auftrag: Wir müssen zeigen, dass liberale Demokratien handlungsfähig sind. Dass die soziale Marktwirtschaft mehr Innovation, mehr Freiheit und mehr Sicherheit ermöglicht als jede Oligarchie. Und dass Freiheit nicht denen vorbehalten ist, die am meisten besitzen, sondern ein Grundrecht aller Menschen ist.

Der Beitrag ist am 5. Juli 2026 als Wissenskolumne auf [zdf.de](https://www.zdf.de) erschienen.

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