

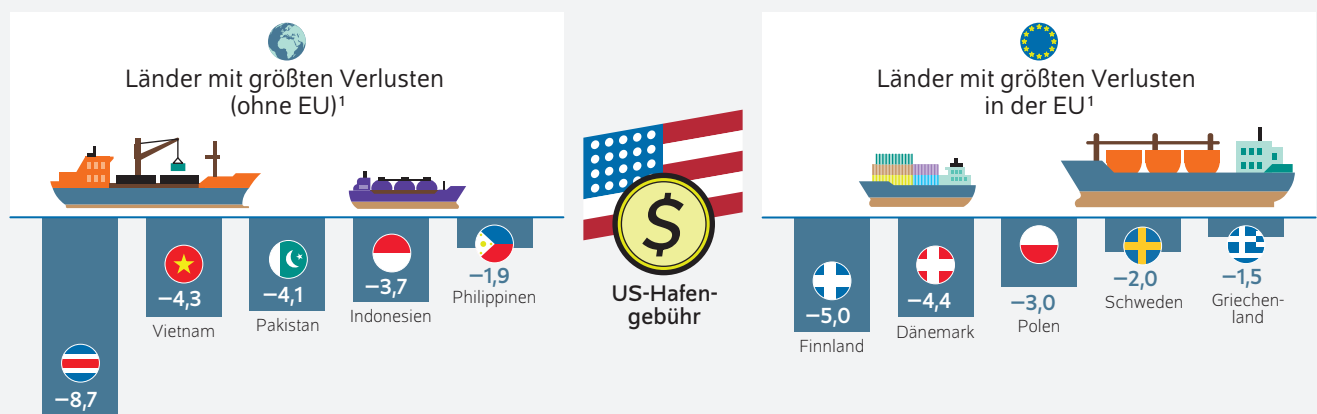
Chinas Dominanz im Schiffbau und US-Handelspolitik schaffen neue Risiken für Europa und andere Handelspartner

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 Schiffspositionen 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 Stückgutsschiffen, 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 Schiffsausrüstungsprodukten abzielt und damit signalisiert, dass China beabsichtigt, in diesem Sektor hochwertige Marktsegmente zu erschließen.⁴

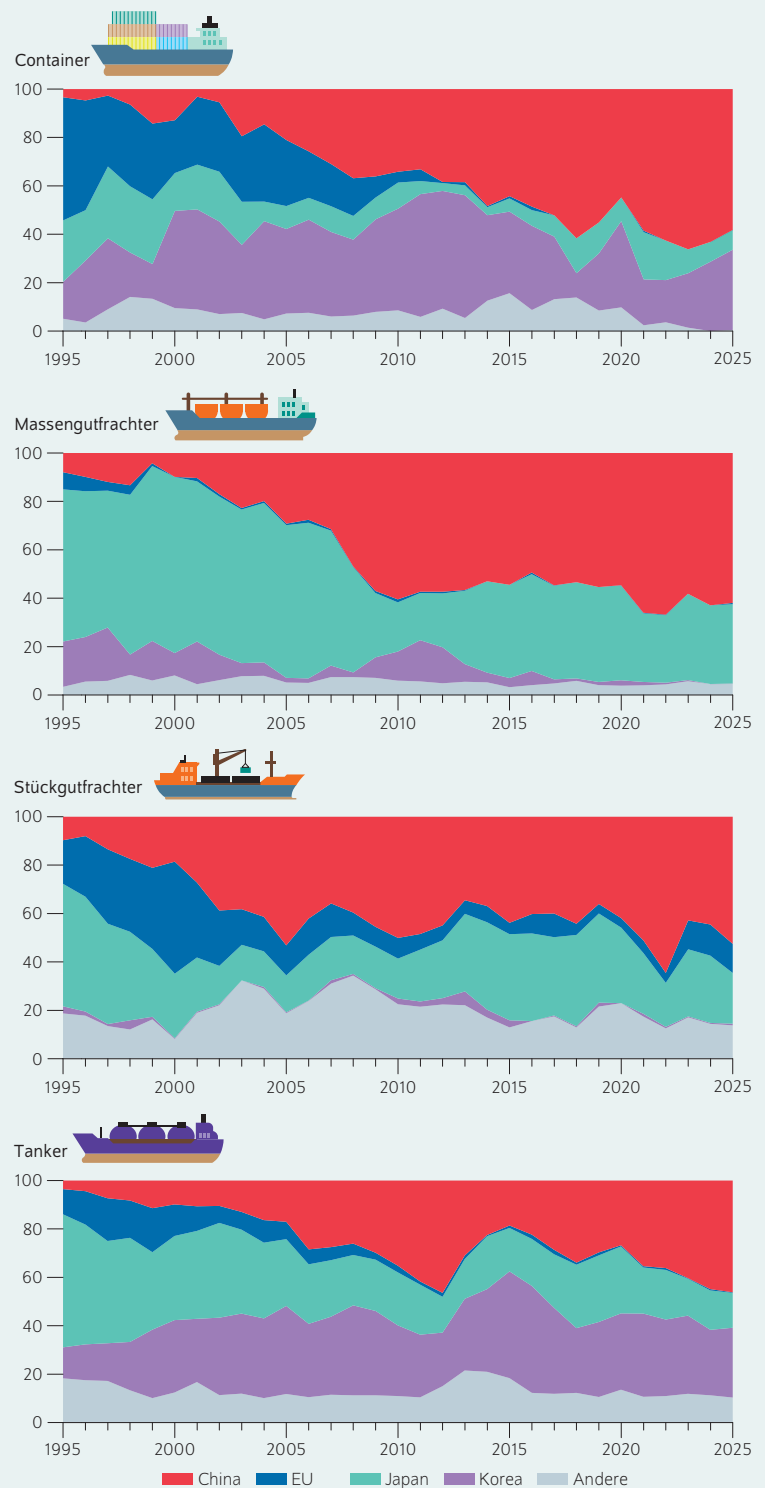
Chinas Fortschritte gingen mit einem Einbruch der Marktanteile Japans und der EU beim Bau großer und moderner Handelsschiffe einher. Der Anteil Deutschlands an den weltweit ausgelieferten Schiffen sank von rund sechs Prozent im Jahr 1995 auf nur noch 0,1 Prozent im Jahr 2025, während der Anteil der EU 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

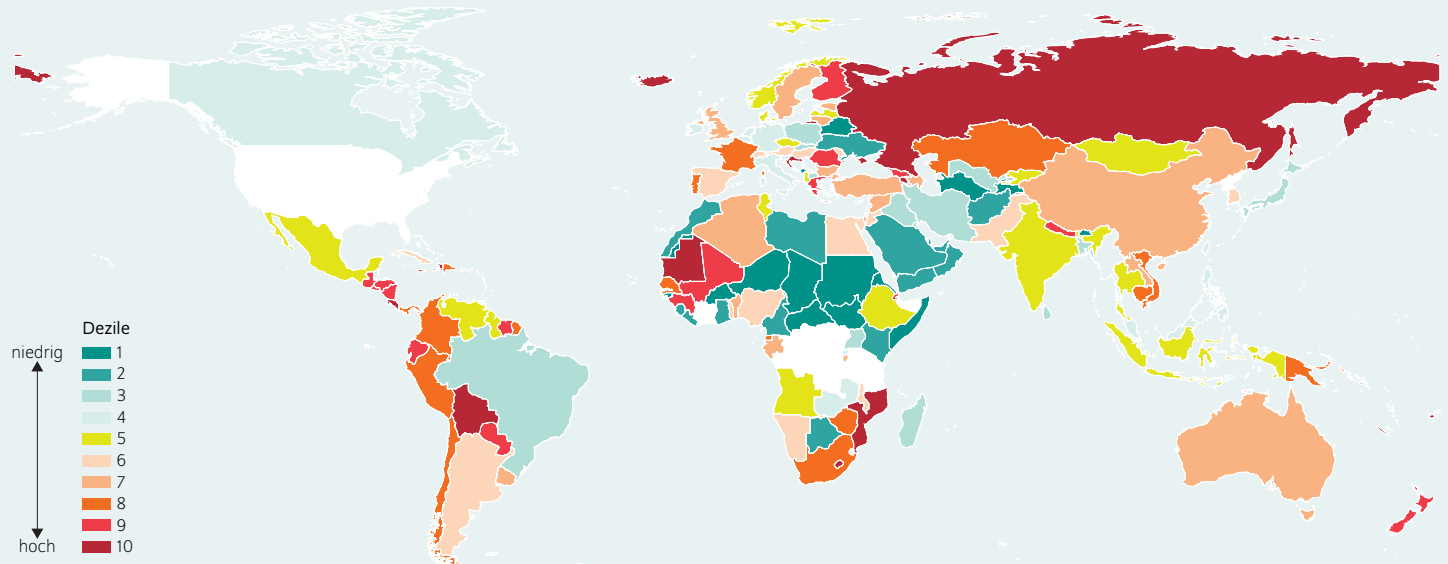
³ Rob Willmington (2025): China tightens grip on bulk carrier and tanker newbuild orderbook. Lloyd's List (online verfügbar).

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).

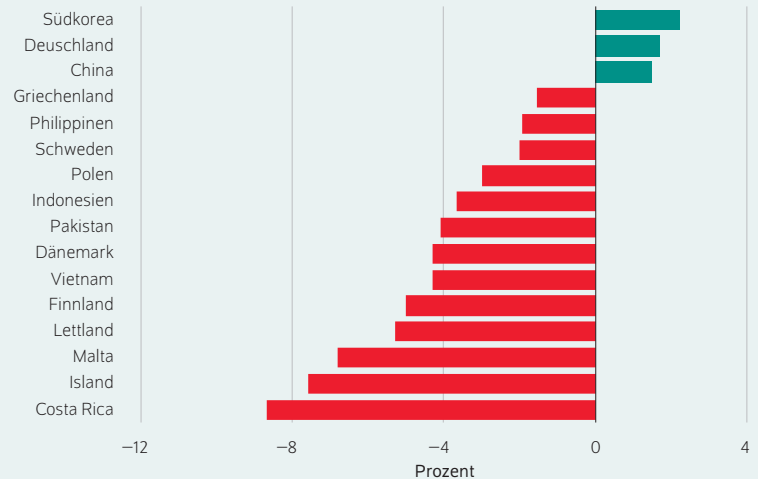
² Vergl. Chowdhry, Heiland und Mahlkow (2026), a. a. O.

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-Schiffahrtsknotenpunkte 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 nachnutzbar: <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





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