

Schifffahrt - Wohin geht die Reise?

Einige Gedanken zur Entwicklung der Märkte aus Sicht des Verfassers

Geschichte wird üblicherweise in Epochen eingeteilt, von der jede ihre eigene namentliche Bezeichnung erhält. Wir befinden uns heute im Jahre drei nach Lehman Brothers. Ob und wie nun dieses epochale Ereignis die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst, sei dahingestellt, aber in der Schifffahrt hat sie Spuren hinterlassen, die so schnell nicht vom Wind der Geschichte verweht werden.

In den vergangenen Wochen habe ich mich sehr intensiv mit den verschiedenen Märkten und Markttendenzen beschäftigt und bin dazu sehr tief in Zahlen und Fakten eingetaucht. Dabei habe ich sehr interessante Informationen gefunden, die von Vereinigungen publiziert werden, von denen ich noch nie gehört hatte, aber einmal ist ja bekanntlich immer das erste Mal. Über die drei Bereiche Container-, Tanker- und Bulkermärkte habe ich nachfolgend ein paar Fakten und Überlegungen als Ergebnis meiner Studien zusammengestellt.

Containerschifffahrt

Kaum ist das Alltime-Low aus dem Blickfeld und die Charraten für Containerschiffe haben sich von März bis September 2010 erfreulich entwickelt, da wird die saisonale Stagnation, die grundsätzlich in der zweiten Oktoberhälfte beginnt, von den Zauderern und Schwarzmalern dazu genutzt, erneut ein Höchstmaß an Pessimismus zu verbreiten. Wahrscheinlich liegen die Nerven noch zu blank von den eingangs erwähnten epochalen Ereignissen. Der scheinbare Tunnelblick dieser Marktteilnehmer reicht kaum bis zum Tellerrand und in die Vergangenheit sowieso nicht. Die saisonalen Schwankungen waren immer da und werden uns auch in Zukunft begleiten, d. h. kleinere Ratenverluste mit Seitwärtsbewegungen von Ende Oktober bis Januar und ab Chinese-New-Year im Februar geht es wieder bergauf. Diese zyklische Entwicklung zeigt sich über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren.

Die Entwicklung der Containermärkte verlief völlig konträr zu den Prognosen der Analysten und Marktkenner. Hieß es in 2009 noch allenthalben, dass die Nachfrage von den kleinen Schiffsklassen ausgehend nach oben steigen werde, so kam es genau umgekehrt. Die Raten begannen zuerst im Segment über 4.000 TEU zu steigen und erst in der Folgezeit erreichte Sie die darunter liegenden Schiffsklassen.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Schiffsklasse zwischen 2.500 und 2.700 TEU. Lagen dort die Raten im März noch bei USD 4.350/Tag wurden im September bis zu USD 15000/Tag erzielt. Mit diesen Raten ist die Leistung des Kapitaldienstes zum großen Teil wieder gesichert und der drohende Druck seitens der Banken ist abgemildert. Aktuell allerdings, aus den oben beschriebenen Gründen, sind die Raten leicht rückläufig.

Schiffsgrößen unter 1.000 TEU sind nach wie vor unter starkem Druck, was damit zusammenhängt, dass die klassischen Fahrtgebiete dieser Feederschiffe zunehmend von größerer Tonnage übernommen werden. Zu diesen klassischen Fahrtgebieten gehören die Ostsee und das Schwarze Meer. Während in der Ostsee mittlerweile auch Schiffe bis zu 2.500 TEU als Feeder eingesetzt werden und damit starken Druck auf die kleinen Feederschiffe ausüben, läuft die Reederei MSC das Schwarze Meer sogar mit Schiffen bis 4.800 TEU an. Die Folgen dieser Entwicklung sind zwischen 30 und 40 Auflieger in der kleinen Tonnage am Nordkontinent.

Sicherlich werden die kleinen Feederschiffe auch in der Zukunft darunter leiden, dass größere Fastfeeder in ihr Geschäftsfeld eindringen, aber in absehbarer Zeit wird auch bei den kleinen Feedern die Normalität wieder Einzug halten. In Fahrtgebieten wie Asien und Karibik ist dies bereits geschehen, am Nordkontinent wird es noch etwas dauern.

Ganz anders sieht es bei den Großcontainerschiffen aus. Die Prognoserechnungen von Experten, wie viele Großcontainerschiffe der Markt verträgt, wurden mit voller Wucht von der Reederschaft ignoriert und es setzte ein Bestellboom ein, der seines Gleichen sucht. Getreulich dem Motto: Ich bin der Größte und Schönste! wurden Riesenschiffe bis zum Abwinken geordert. Persönlich sehe ich aus zwei Gründen erhebliche Probleme auf diese Schiffe zukommen.

Der erste Grund liegt darin, dass es nicht genügend Häfen weltweit gibt, die von diesen Schiffen angelaufen werden können. Der Tiefgang dieser Schiffe erlaubt es ihnen nicht, jeden Hafen anzulaufen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Containerbrücken in vielen Häfen nicht über die entsprechende Länge verfügen, um über die volle Breite eines Großcontainerschiffes fahren zu können. Dadurch ergeben sich erhebliche Beschränkungen bei der Be- und Entladung dieser Schiffe. Als weiteres Problem erweist sich der Ausbau der Infrastruktur vieler Häfen, weil die mit der Entwicklung der Großcontainerschiffe nicht Schritt gehalten hat.

Der zweite Grund liegt darin, dass durch die vielen Großcontainerschiffe, wenn sie dann alle abgeliefert sind, die Transportkapazitäten größer sind als das zu transportierende Volumen an Waren. Die Folge wird sein, dass zwar immer mehr Ware transportiert wird, aber die Schiffe nicht voll ausgelastet sein werden. Ob damit die erhofften Kostendegressionseffekte mit den Großschiffen noch erreicht werden, ist fraglich. Vielleicht sehe ich die Einsatzsituation der Riesenschiffe zu pessimistisch, aber wir hatten in den Siebzigern des 20. Jahrhunderts schon einmal eine ähnliche Situation bei den Tankern, als mit dem Bau der ULCC, sogenannte Supertanker, begonnen wurde. Sehr schnell wurde man dieser riesigen Schiffe überdrüssig, weil das Handling einfach unpraktisch war und man besann sich darauf, wieder Tanker in gängigen Größen zu bauen. Üblicherweise wiederholt sich die Geschichte und es bleibt abzuwarten, wie es mit den Jumbocontainerschiffen weitergeht.

Gleichwohl wird diese Situation dazu beitragen, dass die Schiffe mit 2.500 bis 6.500 TEU zu den »Working Horses« der Containerschiffahrt werden, weil die Ladungen der Großcontainerschiffe mit schnellen großen Feederschiffen aus den Hub-Ports, die von den Schiffsriesen bedient werden, verteilt bzw. herangebracht werden müssen. Deswegen steht diesen Schiffen eine nachhaltige Zukunft im Markt bevor und die Ablieferungszahlen neuer Schiffe bis 6.500 TEU sind vergleichsweise moderat.

Tankschifffahrt

Die Marktsituation bei den Tankern ist momentan nicht so gut. Durch den Rückgang der Ölnachfrage 2008/2009 bei gleich bleibend hohen Bauaktivitäten neuer Tankertonnage, ist ein Loch entstanden zwischen Transportraum und -volumen. Erst jetzt erreichen wir wieder das Nachfrageniveau nach Öl und Ölprodukten, wie man es zuletzt 2007/2008 gesehen hat. Da die Nachfrage nach Öl weiter steigend ist, wird es noch einige Zeit dauern, bis das o. g. Loch wieder geschlossen ist. Nach einhelliger Meinung der meisten Marktteilnehmer könnte dies Ende 2011 der Fall sein. Aber auch hier muss, wie bei den Containerschiffen, unterschieden werden zwischen den verschiedenen Schiffstypen. So werden sich die Produktentanker früher »frei schwimmen« als beispielsweise große Rohöltanker.

Der Bau der größten Raffinerie der Welt in Jamnagar im Nordwesten Indiens hat zu einer Verlagerung von Transportströmen geführt. Laut SAG Tanker & Bulker Report wird seit der Fertigstellung der Raffinerie sehr viel Ölprodukt von dort über Langstreckentransporte nach Europa und den USA verschifft. Produktentanker importierten nach der Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts der Raffinerie im Jahr 2009 rund 8 % des in den USA und Europa benötigten Diesels aus Indien. Im ersten Halbjahr 2010 stieg der Anteil bereits auf fast 50 %. Eine ähnlich starke Entwicklung zeigt sich bei den Benzinimporten. Kamen in 2009 nur 2 % der mit Produktentankern importierten Benzinmengen aus Indien, waren es in 2010 bereits 15 %. Mit diesem Schiffstyp wurden rd. 25 % des von Europa importierten Kerosins aus Indien transportiert. Diese Zahlen verdeutlichen die Bedeutung von Tonnenmeilen, die die Ölprodukte zurücklegen und die damit einhergehende Bindung von Tonnage im Markt.

Im Umkehrschluss aus dem positiven Effekt bei den Produktentankern haben sich durch die Fertigstellung von Jamnagar einige Rohöltransportwege verkürzt und gleichzeitig ist die Flotte der VLCC- Tanker seit 2009 um fast 10 % gewachsen. Gleichwohl sehen alle Analysten für den Gesamtmarkt der Zukunft wieder steigende Raten und spätestens wenn das Loch zwischen Transportraum und -volumen geschlossen ist, werden wir in den Tankermärkten wieder ein auskömmliches Ratenniveau sehen.

Gestützt wird diese Erwartungshaltung durch die Zahlen der IEA (International Energy Agency) zur Gesamtnachfrage nach Öl weltweit. Die Gesamtnachfrage 2010 wird sich auf 86,6 Mio. Barrel pro Tag (+2,2 %) und 2011 auf 87,9 Mio. (+1,3 %) belaufen. Der Bedarf der Industrieländer stagniert 2010 und nimmt 2011 ab, die Schwellenländer fragen durchschnittlich 4 % pro Jahr mehr nach. Die Erwartungen des Ölkartells Opec sind vergleichbar. Bis 2030 rechnet die IEA - trotz steigender Bedeutung alternativer Energien - mit einem Weltbedarf von 105 Mio. Barrel pro Tag. Diese 15 % höhere Menge muss aber zuerst gefördert werden.

Bulkschifffahrt

Momentan besteht die weltweit fahrende Flotte von Bulkern über 36.000 dwt aus rd. 6.700 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 430 Mio. dwt. Als kürzlich die Zahlen der in den Orderbüchern stehenden Bulker über 36.000 dwt veröffentlicht wurde, war ich zunächst geschockt, weil dort weitere 3.000 Schiffe mit einer Kapazität von 270 Mio dwt

aufgeführt waren. Also rd. die Hälfte der bestehenden Flotte kommt noch einmal dazu. Aber nachdem ich mich mit diesem Marktsegment eingehend befasst habe, war ich etwas entspannter. Nach Meinung einiger Experten, mit denen ich mich über diese Situation unterhalten habe, werden diese Schiffe gebraucht. Zum Einen, weil noch sehr überalterte Tonnage auf den Weltmeeren rumfährt, die in absehbarer Zeit aus dem Markt genommen wird, zum Anderen, weil auf der Nachfrageseite eine deutlich höhere Nachfrage nach Transportvolumen entsteht, als wir es bislang hatten.

Deutlich wird diese Situation am Beispiel von Kohle. Nach den Unterlagen des Gesamtverbandes Steinkohle wird der Kohletransport per Schiff in diesem Jahr erstmals die Marke von 1 Mrd. t übersteigen. Einer der Hauptgründe ist der erhöhte Bedarf an Stahl, der in Indien und China hergestellt wird und der verstärkte Betrieb der Hochöfen nach mehr Kohle verlangt. Aber auch im Bereich der Verstromung von Kohle in den weltweiten Kohlekraftwerken existiert ein erhöhter Bedarf an Kohle. Allein die in diesem Jahr an Netz gehenden Neubauten von Kohlekraftwerken haben einen zusätzlichen Bedarf von 356 Mio. t an Kohle. Natürlich wird nicht diese Gesamtmenge für die Kohlekraftwerke über See transportiert, weil auch viele Kraftwerke im Binnenland belegen sind und heimische Kohle verarbeiten. Aber gleichwohl zeigt der Trend auf, dass vermehrter Transportraum notwendig ist, weil China und Indien mittlerweile zu Nettoimporteuren von Kohle geworden sind.

Doch nicht nur das Kohletransportaufkommen erhöht die Nachfrage nach Transportraum, sondern die steigende Nachfrage nach vielen anderen Massengütern, wie Eisenerz, Bauxit, Getreide und andere Güter erfordern mehr Tonnage im Bereich der Bulkschifffahrt. Im Jahr 2009 belief sich das Transportaufkommen der klassischen Massengüter auf rd. 3,03 Mrd. t. Für den Transport dieser Mengen wurden insgesamt rd. 16.762 Mrd. t meilen zurückgelegt. Auf Grund der steigenden Nachfrage nach Massengütern gehen Drewery Consultants und auch das ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) davon aus, dass sich die Gesamtnachfragemenge auf rd. 4,48 Mrd. t im Jahr 2015 erhöhen wird. Gleichzeitig erhöht sich die Wegestrecke, durch die Veränderung der Ladungsströme und die Erschließung neuer Rohstoffvorkommen. Auf rd. 26.012 Mrd. t meilen.

Die durchschnittliche Entwicklung in der Steigerung der Nachfragemengen liegt für die Jahre 2010 bis 2015 bei 6,7 % pro Jahr. Dieser Steigerung steht ein Wachstum der Flotte von durchschnittlich 13 % pro Jahr gegenüber. Dies ist auf den ersten Blick ein krasses Missverhältnis, aber dabei sind die zu erwartenden Abwrackvolumina noch nicht berücksichtigt. Wie viel überalterte Tonnage wirklich aus dem Markt genommen wird, lässt sich nicht präzise sagen, aber die hohen Stahlpreise, die für abgebrochenen Schiffsstahl gezahlt werden (USD 400-500/t), machen es manchem Eigner überalterter Tonnage leicht, sich davon zu trennen.

Dem Ungleichgewicht zwischen Steigerung der Nachfragemengen und Wachstum der Flotte kommt eine Entwicklung zu Gute, die ich in ähnlicher Form auch schon bei den Großcontainerschiffen beschrieben habe. Die heute bestehenden Häfen, in denen die Rohstoffe verladen werden, haben in der Entwicklung ihrer Infrastruktur nicht mit der gestiegenen Nachfrage nach Verladekapazität Schritt gehalten. Die gleiche Situation trifft man in den entsprechenden Entladehäfen an. Die Folge davon ist die Bindung eines Teils der Bulkerflotte, die auf Reede liegt und auf entsprechende Lade- oder Löschplätze

wartet. Wie lange diese Situation noch anhält, lässt sich schwer sagen, weil auch die Erweiterung der bestehenden Lade- und Löschkapazitäten Zeit kostet und das kann sich über Jahre hinziehen. Dies führt zu der aberwitzigen Situation, dass Staus auch mal einen positiven Effekt haben können. Dieser Umstand und die Abwrackaktivitäten können den Bulkermarkt wieder in ein Gleichgewicht ziehen. Deswegen sind die Bulker-Reeder mit ihren Zukunftsaussichten verhalten optimistisch und letztlich ist auch nicht gesagt, dass wirklich alle Schiffe, die in den Orderbüchern stehen, auch tatsächlich gebaut werden.

Fazit

Vorausgesetzt, die Reederschaft kehrt im Nachgang des epochalen Ereignisses wieder zur Normalität in ihrem Orderverhalten zurück, dann steht der weltweiten Schifffahrt ein kontinuierlicher Anstieg bevor und es wird wieder vernünftig Geld verdient, so dass alle Beteiligten zufrieden sein werden.

Michael Rathmann