

# Schifffahrtsmärkte im Überblick

**KONJUNKTUR** Das Jahr 2006 war wieder ein gutes Jahr für die Schifffahrt. Die Entwicklungschancen können für fast alle Schiffstypen als positiv eingeschätzt werden, was sich in entsprechend guten Ergebnissen bei der Finanzierung niederschlägt.

Thorsten Wagner



Die Transportvolumina steigen kontinuierlich in allen Bereichen der Schifffahrt

Die Weltwirtschaft zeigte sich im Jahr 2006 erneut robust. Wie in 2005 wurde das Wachstum vornehmlich durch Asien und hier zum Großteil durch die Expansion Chinas, dessen Bruttoinlandsprodukt in 2006 um ca. zehn Prozent gestiegen ist, getragen. Indien entwickelt sich immer sichtbarer zu einer weiteren Wirtschaftskraft von Bedeutung.

Die Entwicklung in den USA blieb mit steigenden Exporten (plus 3 %) ebenfalls positiv. Die US-Binnenwirtschaft kühlte sich allerdings im Verlauf des Jahres 2006 ab, wie die abnehmenden Konsumzahlen zeigen. Belastet wird der private Konsum in den USA unter anderem durch den sich abschwächenden Immobilienmarkt. Durch hohe Zahlungsausfälle sind die amerikanischen Hypothekensbanken im so genannten Sub-Prime-Segment (Kreditkunden mit niedriger Bonität) erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden.

Der Euroraum zeichnete sich durch ein außergewöhnlich starkes Wachstum aus. Hier wurde die Entwicklung sowohl

von den Exporten als auch von der Binnennachfrage gestützt. Vor dem Hintergrund der leicht gestiegenen Inflationsraten (2,8 % in den OECD-Ländern) wurde die Geldpolitik der führenden Zentralbanken Federal Reserve (US Fed) und der Europäischen Zentralbank (EZB) restriktiv ausgerichtet und erste Zinsschritte wurden vorgenommen. Die US Fed erhöhte im Berichtszeitraum den Refinanzierungssatz in vier Schritten um insgesamt ein Prozent auf

5,25 Prozent p.a. Die Bank of Japan (BoJ) beendete ihre Null-Zins-Politik letztlich im Sommer 2006.

So setzte die stabile Schifffahrtskonjunktur sich auch im fünften Jahr in Folge fort. Die Reeder konnten gute Erträge erwirtschaften und damit weitere Reserven bilden. Durch die drastisch gestiegenen Betriebskosten – vornehmlich in den Bereichen Schmieröle und Crewing – wurde die positive Ertragssituation im abgelaufe-

nen Jahr 2006 jedoch leicht gedämpft. Die Welthandelsflotte wuchs und wächst weiter, dies liegt im Wesentlichen am anhaltenden Wachstum des Welt Handels von kalkulierten 8,9 % in 2006 und erwarteten 7,6 % in 2007.

## Containerschiffmarkt

Nach einem erwarteten globalen Wachstum von 5,1 % in 2006 und 4,9 % in 2007 (gem. IMF) dürfte die Nachfrage nach Containerschiffen – wenn auch

PCUMS Tons Per Market Segment*	Year 2005	Year 2025	
		Canal without an expansion	Canal with an expansion
Containers	98	185	296
Dry Bulk	55	49	73
Liquid Bulk	34	19	28
Passenger	10	13	19
Car Carrier	36	40	58
Refrigerated Cargo	19	15	22
General Cargo	7	3	4
Others	20	6	8
<b>Total PCUMS Tons</b>	<b>279</b>	<b>330</b>	<b>508</b>

\*Millions of PCUMS tons (Panama Canal Universal Measurement System = Maßeinheit zur Berechnung der Kanalgebühren)  
Ein 20-Fuß langer Container entspricht in etwa 13 PCUMS tons

Abb. 1: Erwartetes Tonnagewachstum im Panamakanal für die einzelnen Schifffahrtssegmente

mit Segmentsverlagerungen – anhalten. So erwartet Maersk für 2007 ein höheres Wachstum als die vorgenannten IMF-Zahlen.

Bereits ab Anfang 2006 gaben die Zeitcharterraten aufgrund der erwarteten zahlreichen Ablieferungen von Neubauten zwischen 2007 und 2009, um bis zu 30 % nach. Im Laufe des vergangenen Jahres drehte sich die Markteinschätzung ins Positive, ohne dass sich dies wesentlich auf die Charterraten auswirkte. In den ersten Monaten 2007 zogen die Charterraten wieder leicht an. Dies spiegelt auch der Maersk Broker Container Index wider.

Die Containerfahrt steht vor einem Strukturwandel. Der vergrößerte Panamakanal wird ab 2015 dem mehr als 10 000 Standardcontainer tragenden Schiff zum endgültigen Durchbruch verhelfen. Hamburger Makler befürchten daher eine nachhaltige Wirkung auf das mittlere Marktsegment zwischen 2500 und dem heutigen Panamax-Typ von bis zu 5500 TEU. Für diese Schiffe müssen neue Fahrgebiete gefunden werden. Ebenso sicher scheint es, dass sich die Containerkapazität der in den Feederdiensten eingesetzten Schiffe erhöhen wird.

### Bulkcarrier-Markt

Die weltweite Rohstahlproduktion ist in 2006 um 8,8 % gestiegen und in China sogar um 17,7 %. Dabei ist China bereits jetzt der größte Produzent und Verbraucher von Stahl. Auch für die kommenden Jahre wird mit einer Steigerung der chinesischen Produktion gerechnet.

Die in der Stahlproduktion eingesetzten Rohstoffe Eisenerz und Kokskohle sind die Hauptgüter, die von Capesize-Bulkern (Schiffe größer als 80 000 tdw) transportiert werden. Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage seitens Chinas geht man deshalb trotz des relativ hohen Orderbuchs und einer jungen Flotte von einer weiterhin guten Auslastung der Schiffe dieser Größenordnung aus. Daneben führen Staus in den Ladehäfen zu einer zeitweise extrem starken Auslastung der Kapazität

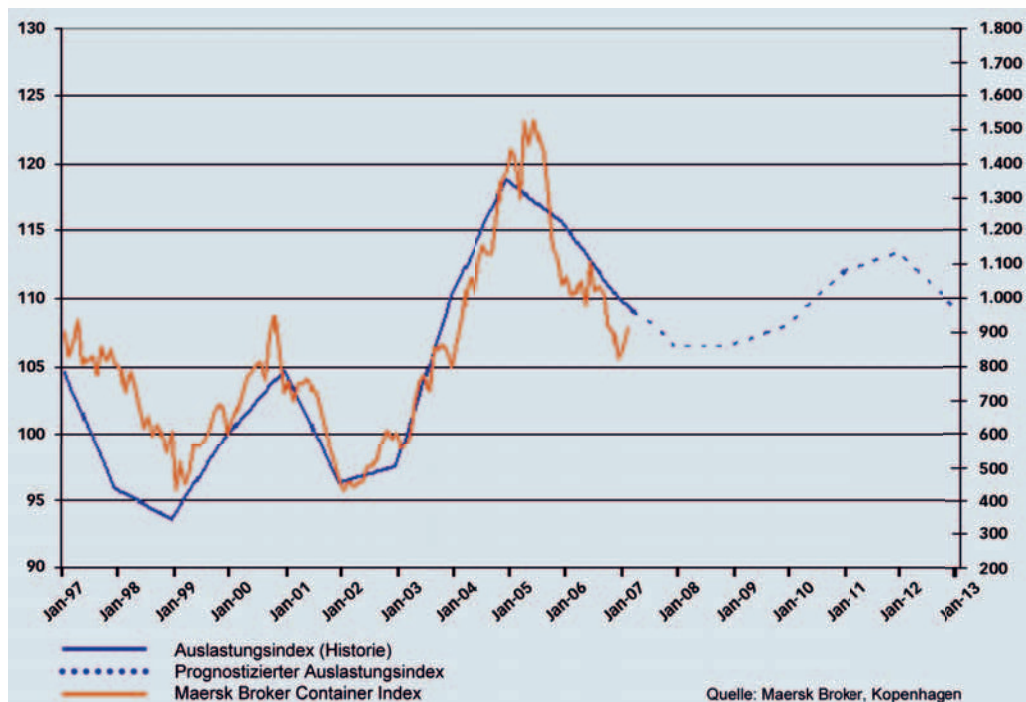


Abb. 2: Maersk Broker Container Index: Tonnage-Angebot und Nachfrage

	2007				2008		2009		2010-15	
	akt. Flottenpark	erfolgte Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen
10 001 - 30 000 tdw	40	5	0	0	0	2	0	2	0	6
30 001 - 60 000 tdw	200	7	13	12	3	14	1	6	1	65
60 001 - 80 000 tdw	167	0	9	8	3	8	0	12	0	29
80 001 - 120 000 tdw	645	7	43	14	55	4	71	3	31	122
120 001 - 200 000 tdw	356	4	21	3	20	3	53	3	21	61
200 001+ tdw	488	0	29	1	44	1	58	1	37	159
Gesamtsumme	1896	23	115	38	125	32	183	27	90	442

Abb. 3: Orderbook Rohöltanker

und damit historisch hohen Charterraten (etwa 100 Capesizer der 713 Einheiten umfassenden Flotte liegen derzeit in Warteposition).

Panamax-Bulkern (zwischen 60 000 und 80 000 tdw) befördern die gleichen Güter wie Capesizer und daneben vor allem Getreide. Da bestimmte Häfen (z.B. in Indien) nicht von den größeren Capesizern angefahren werden können, wirkt sich der Nachfrageboom Chinas nach Transportraum auch auf die Nachfrage nach Panamax-Bulkern aus. Da es in der Panamax-Flotte aufgrund

der Alterstruktur mehr Verschrottungskandidaten als im Capesize-Bereich gibt, dürfte das Orderbuch keinen Anlass zur Sorge darstellen und die Charterraten auf einem historisch hohen Niveau bleiben.

Die kleineren Schiffe in der Handymax- und Handysizegröße befördern eine breite Palette an Produkten. Hier spielt das Nachfragewachstum Chinas nach Eisenerz- und Kokskohle keine große Rolle. Dafür gibt es in dieser Größenklasse einen sehr hohen Anteil an alten Schiffen bei gleichzeitig moderatem Orderbuch. Dies lässt

für die nächste Zukunft stabile Charterraten auf vergleichsweise hohem Niveau erwarten.

Als Orientierungsgröße für die Frachtratenentwicklung im Bulkercarriermarkt kann der „Baltic Dry Index“ herangezogen werden. Per Januar 2007 lag der Index bei 4500 Punkten. Im Vergleich zu Anfang 2006 (2500 Punkte) bedeutet dies eine Steigerung um mehr als 80 % gemäß Maersk Broker.

Aufgrund des weiterhin positiven weltwirtschaftlichen Umfeldes und der starken Wachstumsraten der sich entwickelnden Staaten, insbeson-

	2007				2008		2009		2010-15	
	akt. Flottenpark	erfolgte Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen	anstehende Ablieferungen	vorhersehbare Abwrackungen
10 001 - 25 000 tdw	842	63	157	32	135	34	65	20	11	125
25 001 - 40 000 tdw	675	64	45	29	51	28	31	27	16	92
40 001 - 60 000 tdw	647	7	110	11	138	13	159	7	73	60
60 001 - 80 000 tdw	153	0	31	6	36	2	26	1	6	12
80 001+ tdw	72	0	5	0	22	0	16	0	12	2
Gesamtsumme	2389	134	348	78	382	77	297	55	118	291

Abb. 4: Orderbook Produktentanker

dere Chinas, wird für die kommenden Jahre mit Frachtraten und Schiffspreisen auf hohem Niveau bei starken Schwankungen gerechnet. Erst ab 2011 wird eine Rezession erwartet, die zu einem spürbaren Rückgang der Nachfrage nach Laderaum und damit der Frachtraten und

Schiffspreise führen wird. Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die Schiffspreise für Bulker sich derzeit auf einem historischen Hoch befinden und die Preise für Gebrauchttonnage über den Neubaupreisen liegen. Letzteres ist damit zu erklären, dass ein Reeder mit einem

gebrauchten Schiff sofort an dem guten Frachtrateniveau teilhaben kann, während ein Neubau erst im Jahr 2009 oder wahrscheinlich noch später zur Verfügung steht.

**Rohöltankermarkt**

In den vergangenen Jahren war der Tankermarkt durch sehr gute Charterraten gekennzeichnet. Der sehr milde Winter 2006/07 und vergleichsweise hohe Lagerbestände führten zu einem schwächeren Jahresanfang 2007. Nachdem im 4. Quartal 2006 nochmals substantielle Neubaubestellungen platziert wurden, beträgt das Ordervolumen für Rohöltanker gemäß Maersk Broker 27,4 % der aktuellen Flotte.

Die meisten Ablieferungen werden dabei in 2009 erwartet. Insgesamt werden die Ablieferungen die geschätzten Abwrackungen übersteigen und zu schwächeren Raten führen, allerdings wird damit gerechnet, dass das erwartete erhöhte Weltwirtschaftswachstum einen positiven Effekt auf die Nachfrageseite haben wird.

**Produktentankermarkt**

Es wird erwartet, dass ein anhaltendes moderates Weltwirtschaftswachstum zu einem weiteren Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Ölprodukten führt. Der Ausbau von Raffineriekapazitäten überwiegend in Asien und im Mittleren Osten, d.h. weit entfernt von den Konsumenten in der westlichen Hemisphäre, wird darüber hinaus zu einer erhöhten

Transportnachfrage aufgrund längerer Entfernungen führen. Aktuell ist ein hoher Orderbestand an Produktentanker-Neubauten vorhanden (laut Maersk Broker 50,9 % der bestehenden Flotte).

Hier ist ein Trend zu größeren Schiffsgrößen zu verzeichnen. Zwar werden die Neubaublieferungen die geschätzten Abwrackungen von älterer Tonnage und Einhüllenschiffen übersteigen, allerdings wird erwartet, dass der Markt aufgrund des erwarteten Nachfrageanstiegs die Neubaublieferungen absorbieren kann.

**Gastanker**

Im LNG-Segment werden die meisten Schiffe für spezielle Förderprojekte maßgeschneidert bestellt. Der betreibende Reeder sichert die Amortisation seiner Investition über oft 20-jährige oder noch längere Charterverträge ab. Es herrscht ein großer Konkurrenzdruck in den Tenderverfahren für diese Neubauborder/ Charterverträge.

Aufgrund der guten langfristigen Nachfrageaussichten für Erdgas als „saubere“ Energiequelle gab es gerade in jüngerer Vergangenheit auch einige spekulative Neubaubestellungen. Darüber hinaus hat sich die Fertigstellung der notwendigen landseitigen Infrastruktur bei einigen Langfristprojekten verzögert. Marktbeobachter (z.B. MSI) erwarten, dass diese zwei Faktoren zu einem Tonnageüberangebot von ca. 20 % zwischen 2007 und 2009 führen werden. Die Raten für eine kurzfristige Beschäftigung von LNG-Schiffen (140 000 cbm) ist jüngst auf unwirtschaftliche 38 000 USD p.T. abgesunken.

Der LPG-Markt ist in der Hand weniger internationaler Konzerne (wie Bergesen Worldwide, Maersk, Exmar und Eitzen). Experten (Poten & Partners) erwarten eine Steigerung des internationalen Handels mit industriellen Gasen um durchschnittlich 7,1 % p.a. zwischen 2006 und 2011. Trotz des vergleichsweise hohen Orderbestandes rechnet man deshalb mit einem Anhalten des guten Marktumfeldes in den kommenden Jahren.

## MOTOR-SERVICE SWEDEN AB

– Worldwide spare part deliveries for ships –



– Please contact us for prices & delivery times

**MOTOR-SERVICE SWEDEN AB**  
 Address Mölna Fabriksväg 8, SE-610 72 Vagnhäråd, Sweden  
 Telephone +46-(0)156 340 40    Telefax +46-(0)156 209 40  
 e-mail sales@motor-service.se    Website www.motor-service.se

### **Der Offshore-Markt**

Es wird erwartet, dass das Weltwirtschaftswachstum sowie historisch niedrige OPEC-Überschusskapazitäten zu weiterhin hoher Nachfrage nach Erdöl und Erdgas führen und ein anhaltend hohes Preisniveau begünstigen. Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund abnehmender Öl- und Gasvorkommen ist ein kontinuierlicher Anstieg der Explorationsbudgets der Ölproduzenten zu verzeichnen, was wiederum ein wesentlicher Einflussfaktor für die Nachfrage nach Bohrplattformen ist.

Die Auslastung für Bohrplattformen liegt weltweit bei durchschnittlich 95 %. Insbesondere Einheiten, deren technische Spezifikation den Einsatz in großen Wassertiefen und unter rauen Umweltbedingungen erlaubt, werden stark nachgefragt, was in diesem Sektor zu einer hundertprozentigen Auslastung und extremen Ratensteigerungen geführt hat.

Trotz historisch hohen Ordervolumens (>100 Einheiten, ca. 23 %) wird erwartet, dass der Markt aufgrund der starken Nachfrage die überwiegend spekulativ geordneten und bis Anfang 2010 zur Ablieferung kommenden Neubauten absorbieren kann. Aufgrund der unmittelbaren Abhängigkeit von der Beschäftigungssituation der Bohrplattformen zeigt auch der Markt für Spezial- und Versorgungsschiffe ein historisch hohes Auslastungs- und Rateniveau.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lassen erwarten, dass die Aussichten für den Offshore Markt für die nächsten 2-3 Jahre positiv bleiben.

### **Car-Carrier**

Der Markt für Car-Carrier wird von wenigen Reedereien (Wallenius, W. Wilhelmsen, Mitsui, Nippon, Leif Hoegh, Grimaldi u.a.) beherrscht.

Die Marktaussichten sind positiv, zumal in den USA ein immenser Bedarf an energiesparenden Fahrzeugen besteht, die preiswert in Asien gebaut werden können.

### **Kühlschiffe**

Nachdem in den neunziger Jahren die Kühlschiffsflotte mit den Kühlcontainern einen großen Konkurrenten durch die Containerschiffahrt bekam und deren Enderophezeit wurde, hat sich dieser Markt in den letzten Jahren durch seine Nischenpolitik wieder etabliert.

Die Kühlschiffe haben sich mittlerweile auf Spezialsegmente wie Bananen- und Zitrusfrüchtetransport spezialisiert, die u.a. aufgrund ihrer Möglichkeit zur exakten Temperaturregelung von Kühlcontainern nicht adäquat ersetzt werden können.

Gleichzeitig stellt sich die Situation dar, dass in den nächsten Jahren knapp 20 % der Kühlschiffe (ca. 109) verschrottet werden müssen und nur elf neue Schiffe bis 2010 (Quelle: Clarkson Report) in den Orderbüchern der Schiffswerften stehen.

Bei sinkendem Angebot an Kühlschiffen und stark steigender Nachfrage nach Früchten, insbesondere durch den osteuropäischen und asiatischen Markt, werden die Chartersraten weiterhin steigen.

### **Kreuzfahrtmarkt**

Augenblicklich sind weltweit etwa 330 Kreuzfahrtschiffe im Einsatz. Abgewrackt wurde in 2006 lediglich ein 54 Jahre altes Schiff.

Im vergangenen Jahr wurden sieben Schiffe mit einer Gesamtkapazität von gut 19 000 Passagieren von den Werften abgeliefert. Zum Jahreswechsel 2006/2007 waren 35 Schiffe für knapp 93 000 Passagiere in Auftrag. Der Kreuzfahrtmarkt wird für eine kapitalintensive, zukunftssträchtige Industrie in der bereits starker Wettbewerb zwischen den Anbietern herrscht und dieser sich wohl noch weiter intensivieren wird, gehalten. ✎

### **Der Autor:**

**Torsten Wagner, Mitglied des Vorstandes der Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG (SHL) und Mitglied der Geschäftsleitung DB-Shipping, Hamburg**