

Verdrängungskampf um Marktanteile

Immer mehr größere Containerschiffe

Hans Jürgen Witthöft

Ungeachtet der vermehrt warnenden Stimmen, die ruinöse Preiskämpfe wegen Überkapazitäten befürchten sowie auf immer weniger aufnahmefähige Häfen und überlastete Infrastrukturen hinweisen, haben große Reedereien immer mehr und immer größere Containerschiffe in Auftrag gegeben oder haben sie bereits in Fahrt gesetzt. Ihnen geht es dabei nicht um Prestigeobjekte, wie in der Passagierschiffahrt während der ersten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts, sondern es sind Mittel in einem gnadenlosen Verdrängungskampf um Marktanteile, die sich schon jetzt auf immer weniger Anbieter konzentrieren. Letztlich werden ihn nur wenige bestehen, wie die krassen Konzentrationsbewegungen der vergangenen Jahre zeigen. Gegenwärtig beherrschen fünf Großreedereien rund 60 Prozent der Transportkapazitäten in der Containerfahrt. Es sind der dänische Weltmarktführer Maersk, gefolgt von der

Mediterranean Shipping Company (MSC) mit Sitz in der Schweiz, der französischen CMA CGM, der chinesischen COSCO/China Shipping und schließlich liegt an fünfter Stelle Hapag-Lloyd.

Das Jahr 2017 war für die internationale Containerschiffahrt nicht nur von einer anhaltenden Krise geprägt, sondern gleichfalls von mehreren Sprüngen bei der Schiffsgrößenentwicklung. Sprünge, die selbst für die zurückliegende ereignisreiche Containerschiffentwicklung als außergewöhnlich gelten können. Den Anfang machte der Neubau „MOL Triumph“, der mit einer Stellplatzkapazität von 20.170 TEU als erstes Schiff die 20.000-TEU-Grenze übersprang. Fünf Schwesterschiffe sind im Bau. Als nächstes folgte, noch während sich die „MOL Triumph“ auf ihrer Jungferntour befand, die „Maersk Madrid“ mit 20.568 TEU als Typschiff einer Serie von insgesamt elf Einheiten und nur

wenig später kam die „OOCL Hong Kong“ mit Stellplätzen für 21.413 TEU in Fahrt. Sie übersprang als erstes die 21.000-TEU-Grenze. Fünf Schwesterschiffe folgen noch. Im September besetzte dann schließlich die französische Reederei CMA CGM, die Nummer drei unter den Großen in der Containerfahrt, mit der Bestellung von insgesamt neun Schiffen mit jeweils über 22.000 TEU bei zwei chinesischen Werften den Spitzenplatz. Diese Neubauten sollen ab Ende 2019 in Fahrt kommen.

Nebenbei versetzte die Vergabe dieses Mega-Auftrags im Wert von geschätzt 1,2 bis 1,4 Mrd. USD nach China den unter massivem Druck stehenden koreanischen Schiffbauern einen erheblichen Schock, denn sie hatten lange Zeit fest mit dem Zuschlag gerechnet. Doch für einen gewissen Ausgleich sorgte dann die in der Schweiz ansässige Reederei Mediterranean Shipping Co. (MSC), die Nummer zwei unter

Die „MOL Triumph“ gehört zu den derzeit weltgrößten Containerschiffen. (Foto: Eurogate)





Fünf Tage dauerte es, bis die auf der Elbe festgekommene „CSCL Indian Ocean“ freigeschleppt werden konnte. (Foto: Havariekommando)

den Containerreedereien. Die machte nur wenige Tage nach der offiziellen Bekanntgabe des CMA CGM-Auftrages publik, dass auch sie 22.000-TEU-Schiffe geordert habe, und zwar gleich elf an der Zahl bei der kränkelnden koreanischen Daewoo-Werft für rund 1,5 Mrd. USD.

Eingesetzt werden alle diese großen Einheiten in der Fahrt zwischen Nordeuropa und Fernost, wobei China der dominierende Faktor ist. Auf diesen Routen werden nach einer vorübergehenden allmählichen Markterholung von den meisten Beobachtern nun wieder steigende Überkapazitäten befürchtet, trotz des zwar moderaten aber anhaltenden Wachstums der chinesischen Wirtschaft. Nachdem für dieses Fahrtgebiet allein im vierten Quartal 2017 eine Zunahme der Transportkapazität um zwölf Prozent zu verzeichnen war, wird bis Ende 2019 noch mit weiteren 1,4 Mio. TEU und so mit einem Zuwachs von insgesamt 23 Prozent gerechnet. Allein 78 neue Megacarrier sollen in Fahrt kommen. Diese Zahl galt noch vor dem genannten jüngsten MSC-Auftrag. Längst werden die Neubauten dieser Größenordnung nicht mehr als VLCC – Very Large Container Carrier bezeichnet, sondern als ULCC – Ultra Large Container Carrier. Nach durchaus glaubhaften Gerüchten sollen sich Schiffe mit 24.000 TEU bereits in der Planung befinden. Technisch sei das problemlos zu realisieren, heißt es.

Zu dem Gesamtkomplex noch einige Anmerkungen:

► MSC hat bei Bekanntgabe ihres jüngsten Großauftrages betont, dass diese Neubauten nicht dazu beitragen werden, das Transportraumbangebot im Fernostverkehr zu vergrößern, denn sukzessive sollen mit ihrer Infahrtsetzung dort bisher eingesetzte Schiffe mit Kapazitäten um die 13.000/14.000 TEU in anderen Diensten verwendet werden. Das setzt allerdings den sogenannten Kaskadeneffekt in Gang, denn diese Schiffe werden in ihrem neuen

Beschäftigungsbereich wieder kleinere verdrängen – und so wird es nach unten weitergehen. Wo diese Schiffe aber letztlich abbleiben und wie sie wirtschaftlich weiter betrieben werden können, sei dahingestellt.

► Zwar wird ein Wachstum im Weltseeverkehr erwartet, und die großen chinesischen Häfen haben beispielsweise in der Mitte des Jahres 2017 ein Umschlags-



Übersprang als erstes Schiff die 21.000 TEU-Kapazität, die „OOCL Hong Kong“ (Foto: Wikimedia)

wachstum von über sieben Prozent gemeldet, ob das aber auf Dauer anhält und letztlich die wachsenden Transportkapazitäten tatsächlich auslastet, muss sich erst noch zeigen.

► In Anbetracht dieser offenbar als insgesamt günstig beurteilten Marktlage hat sich die an sich erwartete Abbruchbereitschaft der Containerschiffsbetreiber deutlich verringert. Wurden im Monat Januar d.J. noch 29 Schiffe mit fast 100.000 TEU abgebrochen, waren es im Juni nur noch sechs kleinere Einheiten. Für das Gesamtjahr wurde der Abbruch von insgesamt

450.000 TEU prognostiziert, real werden es jedoch nur 307.000 TEU sein.

► Und noch etwas, was manche vielleicht als vernachlässigbare Randerscheinung ansehen, wobei es jedoch um Sicherheit geht, um die Sicherheit von Menschen und Sachwerten bis in Milliardenhöhe. Bei einigen Unglücksfällen in jüngster Zeit, bei denen es glücklicherweise zu keinen ganz großen Schäden gekommen ist, hat sich gezeigt, dass für Einsätze im Zusammenhang mit vollbeladenen Mega-Carriern mit Höhen bis zu 50 Meter und Breiten bis zu 60 Meter in nicht ausreichendem Maße oder gar keine geeigneten Feuerlösch- und Bergungsschlepperkapazitäten zur Verfügung stehen. Dabei geht es auch, wenn es notwendig wird, um das Abbergen von Ladung/Boxen aus großer Höhe. Entsprechende Beschaffungen werden für dringend erforderlich gehalten. Dazu nur zwei Beispiele aus Hamburg, dem führenden Containerhafen in Deutschland. Anfang September 2016 war auf dem bereits am Umschlagplatz liegenden 9.000-TEU-Containerschiff „CCNI Arauco“ bei Schweißarbeiten im Heckbereich Feuer ausgebrochen. Die veralteten im Elbehafen zur Verfügung stehenden Feuerlöschboote

konnten den Brand nur mit Hilfe von aus Kiel und Cuxhaven herangezogenen Einsatzkräften nach drei Tagen unter Kontrolle bringen. Ein anderer Fall war im Februar 2016 das Festkommen der auf dem Weg nach Hamburg befindlichen „CSCL Indian Ocean“ (18.980 TEU) nach Ausfall der Ruderanlage am Rand des Elbfahrwassers. 6.500 Tonnen Bunkeröl mussten abgepumpt werden, bevor der Havarist nach fünf Tagen und zwei vergeblichen Freischleppversuchen mit dem Einsatz von insgesamt 13 Schleppern wieder in die Fahrwassermitte bugsiert werden konnte. ■