



Schiff ist nicht gleich Schiff!

Schenkt man dem negativen Journalismus über Schiffsbeteiligungen Glauben, dann ist die Branche am Ende, das angelegte Geld untergegangen! Leider fehlt vielen Journalisten der in der Schifffahrt notwendige Tiefgang, um Recherchen gewissenhaft durchzuführen und zu erkennen: Schiff ist nicht gleich Schiff! von Michael Rathmann

Krisen treffen die Weltwirtschaft immer wieder. Der Börsencrash 1929, die Asienkrise 1997, die Internet-Blase und der Zusammenbruch des „Neuen Marktes“ im März 2000 wie auch der 11. September 2001. All diese Krisen haben wir irgendwie überstanden. Nur die Pessimisten sehen ganz klar, dass wir diese Krise nicht überstehen.

Wo befinden wir uns eigentlich im wirtschaftlichen Zyklus? Ist die Talsohle schon erreicht oder fehlt es an gesicherten Kenntnissen? Wann und wie stark setzt in welchen Wirtschaftssektoren der Aufschwung wieder ein? Solche Fragen lassen sich nicht mit Sicherheit beantworten. Seherische Fähigkeiten haben weder Marktexperten noch Wissenschaftler, die sich mit diesen Fragen beschäftigen. Da

es keine verlässlichen Erkenntnisse gibt, können keine Vorhersagen gemacht werden, wann der Umschwung erfolgen wird. Viele Faktoren deuten darauf hin, dass im Verlauf des Jahres 2010 ein Aufschwung kommt.

Selbst die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) haben konjunkturelle Rückschläge hinnehmen müssen. So hat China bis auf Weiteres Abschied von einem zweistelligen gesamtwirtschaftlichen Wachstum genommen. Für das Jahr 2009 rechnen der IWF und die Weltbank mit einem Plus von rund 6,5 Prozent. Die chinesische Regierung geht von einem Anstieg von 8 Prozent aus.

Der Abschwung der Weltwirtschaft hat sich auch auf den Weltseeverkehr ausge-

wirkt. Rund 95 Prozent des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Nach Angaben der Welthandelsorganisation WTO war der globale Handel 2008 nur um 2 Prozent gestiegen. Für 2009 geht die WTO von einer Verminderung von 9 Prozent aus. Damit ist aber nicht das Ende der Globalisierung eingeläutet, denn die richtet sich nicht nach unternehmerischem Wachstum, sondern ist das Ergebnis des technischen Fortschritts und der geht weiter.

Das durchschnittliche Wachstum des Weltseehandels lag in den letzten drei Jahrzehnten bei 3,1 Prozent p.a. Diese Werte werden in 2009 nicht erreicht, aber bereits für 2010 werden den Prognosen zufolge diese Werte wieder erreicht sein. Der gegenwärtig rückläufige Bedarf

DIE WELTWEITE LOGISTIKKETTE - AM BEISPIEL 1.000 TEU

Transportart			
Kapazität	500 LKW	10 Züge	1 Schiff
Investitions- volumen	100 Mio. USD	200 Mio. USD	25 Mio. USD
Personaleinsatz pro Tag	1.000 Personen	125 Personen	25 Personen
Energieverbrauch je TEU, 1.000 km	100 Liter	30 Liter	30 Liter

Quelle: König und Cie.



an Transportraum oder Schiffstonnage bringt Nachfrage und Angebot aus dem Gleichgewicht. Wie man der Fachpresse entnehmen kann, liegen gegenwärtig rund 500 Schiffe (überwiegend Containerschiffe) auf. Dies entspricht etwa einem Prozent der Welthandelsflotte, die insgesamt rund 51.000 Schiffe umfasst.

Das momentane Überangebot an Schiffstonnage drückt die Transportpreise bei Linienreedereien und damit auch das Charratenniveau. Für weiteren Druck sorgt der Zulauf an Neubautonnage. Aber: Es werden gegenwärtig diverse Bauaufträge wegen restriktiver Kreditvergabepolitik der Schiffsbanken storniert oder geändert. Für zusätzliche Entlastung der Angebotsseite sorgen Abwrackungen alter oder unwirtschaftlicher Schiffe.

Das Fachblatt THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung meldete einen enormen Anstieg der Abwrackzahlen auf dem weltgrößten Schiffsfriedhof Alang (Bundesstaat Gujarat/Nordwestküste Indiens). Während dort im gesamten letzten Jahr lediglich

40 Schiffe recycelt wurden, warteten allein im Februar 2009 125 Schiffe auf den Abbrecher. Insgesamt belaufe sich der zum Abwracken anstehende Bestand weltweit auf mehr als 600 Schiffe, zitiert der THB einen Vertreter der Abbruchindustrie. In Alang sei die Zahl der Abbruchplätze verdoppelt worden, berichtet der THB in der Ausgabe vom 2. März. Und: „Die Außerdienststellung von Alttonnage zur Verschrottung hält unvermindert an.“ Das ist zweifellos eine gute Nachricht für Reeder und Kapitalanleger, weil dieser Trend die Raten tendenziell wieder festigt.

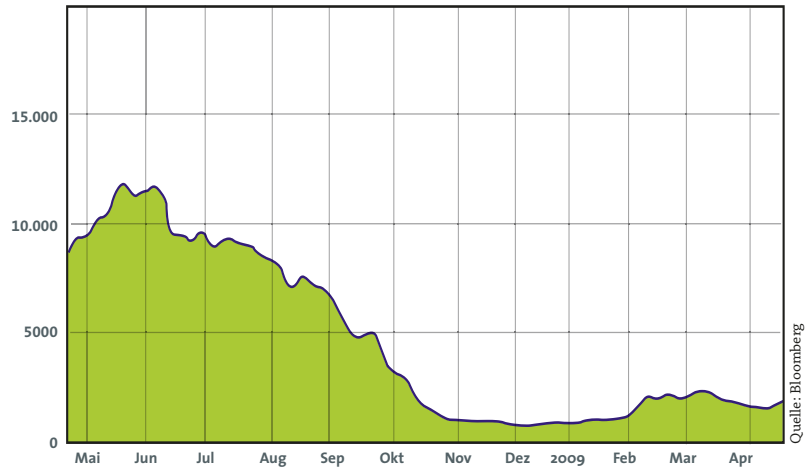
BULKSCHIFFFAHRT

Fast 38 Prozent der Bulk Carrierflotte sind über 20 Jahre alt, dies entspricht rund 27 Prozent der Transportkapazität. Gut jedes vierte Schiff ist 25 Jahre oder älter. Diese Altersstruktur zeigt das Verschrottungspotenzial in diesem Marktsegment auf. Aufgrund des hohen Charratenniveaus in den vergangenen Jahren wurden nur sehr wenige Schiffe verschrottet. Mit dem sehr starken Rückgang der Charraten im Verlauf

des Jahres 2008 stieg im 4. Quartal die Verschrottungsaktivität weltweit deutlich an. Insgesamt wurden im 4. Quartal 2008 90 Schiffe mit einer Transportkapazität von rund fünf Mio. tdw zum Abbruch gegeben. Dieser Trend setzt sich in 2009 fort. Diese Entwicklung und das Ausbleiben weiterer Neubaubestellungen dürften das Tonnagewachstum mittelfristig reduzieren und damit zur Verbesserung der Beschäftigungssituation für Bulk Carrier beitragen.

Chinas beachtliches Konjunkturpaket in Höhe von 585 Milliarden US-Dollar hat die weltweite Nachfrage nach Rohstoffen wie z.B. Kohle und Eisenerz wieder beschleunigt. Die Folge dieses steigenden Rohstoffimports ist eine gestiegene Nachfrage nach Transportkapazitäten. Der Bulkermarkt weist aktuell steigende Frachtraten in den meisten Größenklassen aus. Der Baltic Dry Index, der die Frachtraten großer Massengutfrachter widerspiegelt, hat sich in den letzten 2 Monaten (Stand April 2009) fast verdoppelt. Dies zeigt deutlich, dass eine Investition im Bereich

Fotos: appen - Paula, nordcapital E.R. Long Beach, mpc - CSCL Shanghai, mpc - Hamburger Hafen



Der Baltic Dry Index (BDI) wird von der Baltic Exchange in London veröffentlicht. Er ist ein wichtiger Preisindex für das weltweite Verschiffen von Hauptfrachtgütern (hauptsächlich Kohle, Eisenerz und Getreide) auf Standardrouten. Nach dem Kollaps vor einem Jahr zeigt er nun erste Erholungssignale.

Quelle: Bloomberg

der Bulkschifffahrt für Anleger interessant sein kann.

TANKSCHIFFFAHRT

Die Charraten in der Tankschifffahrt haben sich sehr lange dem allgemeinen Abwärtstrend widersetzt. Erst in den letzten Wochen haben die Raten nachgegeben. Doch es gibt Marktsegmente, die sich trotzdem auf einem auskömmlichen Niveau bewegen. Die Charraten von Spezialtankschiffen für Flüssiggase oder andere Petrochemikalien sind unverändert gut. Im Jahr 2008 fuhren die Tankerreederei ihr bisher bestes Charraten-Ergebnis ein. Dass die Charraten der verschiedenen Tankergrößen aktuell schwächer tendieren, ist eine völlig normale Entwicklung, die jedes Jahr zum Ende der Heizperiode stattfindet. Nach einer kurzen Verschnaufpause zieht der Markt wieder an und über das Jahr gesehen bewegen sich die Charraten auf einem guten Niveau.

Ein Strukturwandel des Marktes trägt dazu bei, dass die Nachfrage nach Trans-

portkapazität weiterhin sehr groß sein wird. Mit dem Ausbau sehr großer Raffineriekapazitäten in Indien und dem Aufbau von Raffinerien in China ändern sich die Lieferströme für Rohöl und Ölprodukte. Die Wege der Tanker werden länger, das Verhältnis von zurückzulegenden Meilen für eine Tonne Rohöl wird größer. Das wird sich positiv auf die Beschäftigung der Tanker auswirken. So rechnen diverse Makler bereits zur Mitte dieses Jahres wieder mit steigenden Charraten. Dies zeigt deutlich, dass eine Investition im Bereich der Tankschifffahrt für Anleger eine attraktive Sache sein kann.

CONTAINERSCHIFFFAHRT

Auf dem Containermarkt wird die Lage zunächst noch einige Zeit angespannt bleiben, da viele Neubauten vor der Ablieferung stehen. Das Analysehaus Clarkson Research, London, hat seine Transportprognose weiter gesenkt, wie die Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ) berichtet. Für das Jahr 2009 steht einem Nachfragewachstum von nur 3,1 Prozent ein Flottenwachstum von 12,3 Prozent gegenüber. Den

größten Kapazitätsüberhang haben Containerschiffe von über 8.000 TEU mit einer Quote von 171 Prozent. Für die Segmente zwischen 1.000 und 2.999 TEU und unter 1.000 TEU liegt die Quote bei 17 bzw. 12 Prozent – Werte, die normalerweise kein Anlass zu Besorgnis sind.

Prof. Manfred Zachial vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) führte in einem Vortrag zur Marktsituation aus, dass der Weltseehandel proportional zum Weltwirtschaftswachstum ansteigt. Da der Containerverkehr aber überproportional zunimmt, ist mittelfristig wieder von einer steigenden Hafenumschlagsleistung auszugehen. Für die Jahre 2010 bis 2013 wird schon wieder mit einem Anstieg von etwa 6 Prozent pro Jahr gerechnet. Dies zeigt deutlich, dass sich auch eine Investition im Bereich der Containerschifffahrt für Anleger lohnen kann.

Fazit: Schiffe schaffen Werte! Der Markt der Schiffsbeteiligungen bleibt mit Sicherheit weiterhin interessant.