

## VERLAGSBEILAGE: SCHIFFSFINANZIERUNG

# Von Schiff zu Schiff zum Zielhafen

Immer mehr Container werden in Transshipment-Verkehren transportiert – Technische Extras von Vorteil

Von Markus Brückner \*)

Börsen-Zeitung, 27.10.2007  
Die „Emma Maersk“ ist nicht mehr allein: Schon jetzt beschäftigt der dänische Konzern Maersk drei Schwesterschiffe, die wie die himmelblaue Riesin 11 000 Standardcontainer laden können. Und einige Wettbewerber wie MSC oder CMA haben ebenfalls Schiffe in dieser Größenordnung in Auftrag gegeben. Sie sollen die Warenströme aus China in Shenzhen und anderen asiatischen Häfen aufnehmen und in die europäischen und US-amerikanischen Zielhäfen bringen. Doch immer mehr Container erreichen ihren Zielhafen nicht an Bord eines Megacarriers, sondern auf vergleichsweise kleinen Schiffen. Im Rahmen von Transshipment-Verkehren werden die Container in Häfen „zwischengeparkt“, um von dort an ihre Bestimmungsorte gebracht zu werden.

### Kind der Globalisierung

Der Trend zu Transshipment-Verkehren ist ein Kind der Globalisierung. Diese hat dazu geführt, dass immer mehr Branchen die Produktion von Fertigwaren ins Ausland verlagern. Und in vielen Schwellenländern bildet sich eine Mittelschicht, die einen gewaltigen Nachholbedarf an Konsumgütern hat. Allein in Indien, fanden Analysten der Deutschen Bank heraus, soll die Nachfrage nach Fernsehern von ca. 2 Millionen Stück im Jahr 1995/1996 auf 10 Millionen Stück im Jahr 2009/2010 steigen. Mit dem Lebensstandard erhöht sich auch der Konsum hochwertiger Nahrungsmittel: Im Zuge ihres Wirtschaftswachstums importieren zum Beispiel Russland und Osteuropa zunehmend mehr Südfrüchte. Solche empfindlichen Güter erfordern einen sicheren Transport in Containern. Doch die zwanzig größten Containerhäfen der Welt konzentrieren sich auf wenige Regionen: Vier befinden sich in Europa, drei in den USA, einer in Dubai und ganze elf Häfen in Ostasien.

Diesen Umschlagsgiganten stehen – insbesondere in den Schwellenländern – viele Häfen mit wesentlich geringeren Dimensionen gegenüber.

Investitionsprojekte zur Verbesserung der Kapazitäten stehen oft erst am Anfang. Die Häfen der aufstrebenden Volkswirtschaft Vietnam werden zum Beispiel, so die Analysten des Schiffsmaklers Barry Rogliano Salles, auch in der nahen Zukunft von Schiffen bis zu 1 500 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit = 1 Standardcontainer) bedient werden müssen. Sie bringen Container mit vietnamesischen Produkten zum Beispiel nach Singapur, Hongkong oder Kaohsiung, wo sie nach Europa weiterverschifft werden. Ein weiteres gutes Beispiel für eine Region, die durch Transshipment-Verkehr mit Containern versorgt wird, sind auch die Ostseeanrainer. Häfen wie Riga, St. Petersburg oder Gdynia haben weniger als 15 Meter Tiefgang. Geläufig sind hier Schiffe zwischen 300 und 1 000 TEU.

In der Schifffahrt werden Zulieferer-Schiffe in diesen Ausmaßen auch als „Feeder“ bezeichnet (von englisch „füttern“). Der Trend geht jedoch zu Schiffen um 1 500 TEU und darüber. Sie nehmen die Container, die für Abnehmer im Ostseeraum bestimmt sind, zum Beispiel in Hamburg auf. Größere Schiffe zwischen 1 500 und 2 000 TEU sind auch für Verkehre zwischen Lateinamerika und der Karibik oder zwischen Spanien und Westafrika beliebt: Großcontainerschiffe von 8 000 TEU und mehr können in Algeciras abgefertigt werden, von dort werden Teile ihrer Containerladung zum Beispiel nach Casablanca oder ins algerische Oran weiterverschifft.

### Besonderheiten der Regionen

Die Bedienung der jeweiligen Fahrtgebiete stellt die Schiffe vor unterschiedliche Anforderungen. Deshalb sind manche Schiffe, die in Transshipment-Verkehren eingesetzt werden, mit technischen Extras ausgestattet, die die Abfertigung in bestimmten Regionen erleichtern. Die boomenden Ostseeverkehre erfordern zum Beispiel Schiffe mit geringem Tiefgang und hoher Eisklasse: Wenn ein Schiff nach den Finnisch-Schwedischen Eisklasse-Regeln zertifiziert wird, so bedeutet dies, dass es für den Einsatz in subarktischen

Gewässern geeignet ist. Sein Rumpf ist dickwandiger, Ruder und Propeller technisch stärker ausgelegt als bei Schiffen, die nur in eisfreien Gewässern operieren. Andere Schiffe verfügen über eigenes Ladegeschirr, also Kräne an Bord. Damit haben sie in Häfen, die noch nicht ausreichend mit Containerbrücken ausgestattet sind, eindeutige Wettbewerbsvorteile gegenüber Schiffen ohne Kräne.

### Transshipment nimmt zu

Der Zulieferverkehr ist kein neues Phänomen innerhalb der Containerschifffahrt. Auffällig ist jedoch sein rasantes, kontinuierliches Wachstum. Die Deutsche Bank hat, gestützt auf Daten des Analystenbüros Drewry und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), den Anstieg der Transshipment-Verkehre dargestellt. 1980 nahm Transshipment innerhalb des gesamten Containerumschlags nur 11% ein. Doch seit 1990 wächst dieses Segment jedes Jahr um durchschnittlich 14%. 2005 hatten Transshipment-Verkehre schon einen Anteil von 24% innerhalb des Containerumschlags inne. Die Analysten von Ocean Shipping Consultants (OSC) haben für verschiedene Regionen den zukünftigen Bedarf an Transshipment-Leistungen berechnet. Sie erwarten, dass bis 2015 rund 82 bis 91 Millionen TEU in Häfen wie Hongkong oder in Taiwan weiterverteilt werden müssen. Das sind 80 bis 98% mehr als 2004.

Auch im Westen soll nach OSC die Zahl der Container, die durch Transshipment-Verkehre transportiert werden, wachsen. In Nordeuropa und im Baltikum soll sich der Bedarf an Transshipment-Leistungen von 2004 bis 2010 um 56 bis 68% erhöhen. Bis 2010 würden dann 14 bis 16 Millionen TEU durch Transshipment-Verkehre in dieser Region umgeschlagen. In Südeuropa und im Mittelmeerraum soll sich laut OSC die Nachfrage nach Transshipment-Leistungen im gleichen Zeitraum um 80 bis 97% steigern, was einer Menge von rund 23 bis 26 Millionen TEU am Ende des Prognosezeitraums entspricht. Und auch im vierten untersuchten Zeitraum befindet sich der

Transshipment-Markt in der Expansion. Die Analysten entwickelten drei Szenarien für den Raum Karibik und Zentralamerika. Das Resultat: Selbst im konservativsten Szenario soll sich von 2005 bis 2015 der Containerumschlag um 64% bis auf 22 Millionen TEU erhöhen. Rund 50% davon würden nach dieser Prognose auf Container entfallen, die in Transshipment-Verkehren transportiert werden.

#### Geringe Flottenexpansion

Diese Zahlen lassen erwarten, dass der Bedarf an kleinen bis mittleren Schiffen steigt. Doch wie entwickelt sich das Wachstum der Containerschiffsflotte? Der dänische Großkonzern Maersk veröffentlicht in seinem „Broker Report“ jedes Quartal eine Übersicht über die zahlenmäßige und prozentuale Entwicklung des weltweiten Containerschiffbestandes. Er unterscheidet dabei zehn Größenklassen – angefangen von Schiffen zwischen 200 bis 399 TEU, bis hin zu den Riesen von 7 000 TEU und mehr.

Insgesamt soll sich die Flotte im Jahr 2007 um 15,7 % vergrößern. Doch dieses Wachstum verteilt sich sehr unterschiedlich auf die einzelnen Größensegmente. Am Ende des

Jahres 2007 soll sich das Segment der Schiffe ab 7 000 TEU zum Beispiel um 32,7% vergrößert haben. In den Größenklassen, aus denen sich Schiffe für den Transshipment-Verkehr rekrutieren, ist das Flottenwachstum dagegen nicht einmal halb so hoch: Es beträgt zum Beispiel nur 11,0% für das Segment 1 300 bis 1 999 TEU oder 10,0% für das Segment 2 000 bis 2 999 TEU. Im kommenden Jahr soll die Entwicklung nach den Maersk-Analysten nicht viel anders aussehen: Das Segment der größten Containerschiffe wird demnach um 25,7% zulegen, die Gruppe der 1 300- bis 1 999-TEU-Schiffe dagegen nur um 8,2% und das Segment der 2 000- bis 2 999-TEU-Schiffe um 6,8%.

Erschwerend für die Bestandslage kommt hinzu, dass viele Schiffe, die sich für den Transshipment-Verkehr eignen, zurzeit veraltet sind. Allein im Segment der Schiffe zwischen 1 000 und 1 999 TEU sind von 1 098 Schiffen 209 mindestens 20 Jahre alt und müssen mittelfristig durch neue Schiffe ersetzt werden.

Niedrige Wachstumsraten bei zunehmendem Verkehrsvolumen im Transshipment – dieses Phänomen sorgt dafür, dass besonders die kleinen und mittleren Segmente der

Containerflotte ansehnliche Chartereinnahmen erwirtschaften. Zwar war im Jahr 2006 ein vorläufiges Ende des übertriebenen Höhenfluges der Raten zu beobachten, der so charakteristisch für das Jahr zuvor war. Doch inzwischen haben sich die Chartermärkte wieder erholt. So ermittelten die Analysten des Schiffsmaklers Fearnleys für den September 2007, dass 1 700-TEU-Schiffe mit Kränen in einer Einjahrescharter durchschnittlich 18 000 US-Dollar pro Tag erhielten. Das sind immerhin 4 000 US-Dollar mehr als noch im ersten Quartal 2007.

Aufgrund der relativen Knappheit dieser Schiffsgrößen ist zu erwarten, dass sich das für Investoren wichtige Verhältnis zwischen Schiffsbaupreis und nachhaltig erzielbarer Charterrate im Transshipment-Sektor besonders günstig entwickeln wird, so dass historisch hoch erscheinende Kaufpreise von derzeit knapp über 40 Mill. US-Dollar für ein 1 700-TEU-Containerschiff attraktive Anlagemöglichkeiten bieten – Transshipment zahlt sich also aus.

.....  
\*) Markus Brückner ist Geschäftsführer bei Hansa Hamburg Shipping