

Bulker boomen, doch der Markt ist volatil

Beatrix Boutonnet

Turbulente Handelsentwicklungen, explodierende Rohstoffkosten und Ölpreise, hohe Schiffsbaupreise – die Einflussfaktoren der Schiffsmärkte sind vielfältig. Die Werften sind ausgelastet, neue Konkurrenz ist im Anmarsch. Nach Zahlen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) stieg der Welthandel 2006 um 9,6 Prozent an. Für 2007 prognostiziert die Organisation ein Wachstum um 7,5 Prozent.

Doch der Schiffsmarkt ist sensibel. Viel hängt von der zukünftigen Entwicklung Chinas und der Schwellenländer ab. Die Auswirkungen der derzeitigen Finanzkrise auf den Welthandel lassen sich noch nicht überschauen. Derzeit entwickeln sich die Schiffsmärkte jedoch überwiegend dynamisch.

Bulker

Massengutfrachter werden derzeit als das Boomsegment gehandelt. Im ersten Quartal 2007 kam es in diesem Segment zu einem sprunghaften Anstieg. Im Mai knickte die Kurve leicht ein, befindet sich aber immer noch auf sehr hohem Niveau. Diese Entwicklung ist über alle Größenklassen festzustellen. Hintergrund des Anstiegs sind der China-Boom und der gestiegene Welthandel. Der Hunger nach Rohstoffen ist hoch. „Die weltweit boomende Nachfrage nach Rohstoffen und die durch Kapazitätsengpässe in den Verschiffungshäfen verursachten Wartezeiten werden auch in den nächsten Jahren zu hohen Frachtraten in der Massengutfahrt führen“, meint Ideenkapital-Vorstand Martin Strohtmann.

Die Reeder reagierten schnell auf diesen Nachfrageanstieg und bestellten 675 zusätzliche Schiffe für rund 32 Milliarden Euro, dadurch kommen 62 Millionen Tonnen Tragfähigkeit auf den Markt. Damit befinden sich weltweit derzeit 1.676 Massengutfrachter mit einer Gesamttragfähigkeit von 148 Millionen tdw in den Auftragsbüchern der Werften. Die gesamte Bulker-

flotte umfasst aktuell 5.893 Schiffe. Die anzunehmende Verschrottungsquote ist in diesem Segment höher als in den anderen Segmenten. Daher wird trotz voller Orderbücher das Neubauvolumen vom Markt besser absorbiert werden als in den anderen Segmenten. Ob der Aufschwung bei Bulkern von langer Dauer ist, bleibt abzuwarten, da der Bulkermarkt für seine Volatilität bekannt ist. Auch die Kaufpreise sind wieder angezogen, Schnäppchen sind kaum noch zu finden.

Im Hinblick auf die Charraten ergibt sich derzeit folgendes Bild: Handysize-Bulker bis 39.999 tdw liegen nach Erhebungen des Fondshauses Hamburg bei der Einjahrescharter bei 24.200 US Dollar, bei der Dreijahrescharter bei 20.400 US-Dollar pro Tag. In der Handymax-Klasse bis 59.999 tdw erhöht sich die Dreijahrescharter auf 28.550 Euro und die Einjahrescharter auf 39.500 Euro pro Tag. Bei Panamax-Bulkern bis 99.999 tdw werden 31.800

Bulker sind das zur Zeit gefragteste Schiffssegment.



Foto: Ideenkapital



Foto: Nordcapital

Während Containerschiffe gut durch den Sommer gekommen sind, mussten Tanker bei den Charterraten Abschlüsse hinnehmen.



Foto: Dr. Peters

US-Dollar für die Dreijahrescharter und 41.800 US-Dollar für die Jahrescharter bezahlt. In der Capsize-Klasse ab 100.000 tdw müssen Charterer derzeit 64.600 US-Dollar bei der Dreijahrescharter und 82.700 bei der Einjahrescharter hinlegen. Wie stark die Raten gestiegen sind, zeigt ein Blick auf den Durchschnittswert: Er liegt bei der Einjahrescharter für Capsize-Bulker bei 43.925 US Dollar pro Tag.

Containerschiffe

Containerschiffe waren bislang das Hauptsegment bei Schiffsbeteiligungen. Doch ihr Anteil ist rückläufig. Inzwischen liegt nach Angaben der Marktanalyse der Beteiligungsmodelle 2007 ihr Anteil am Gesamtmarkt bei 58,8 Prozent. Die Charterratenentwicklung ist weniger dynamisch als die bei den Massengutfrachtern, dennoch ging auch hier der Trend nach oben. Der Charterratenindex von Howe Robinson stand Ende Juni 2007 im Vergleich zum Jahresbeginn um etwa 26,5 Prozent im Plus.

Die Auftragsbücher sind prall gefüllt. Bis 2010 sollen 5,2 Millionen TEU neue Tonnage auf den Markt kommen, dies entspricht gut 50 Prozent der existierenden Flotte. Im ersten Halbjahr 2007 bestellten die Reeder 214 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 1,2 Millionen TEU.

Der Mammutanteil von 82 Prozent des Aufkommens geht aber an große Containerschiffe mit mehr als 3.000 TEU Kapazität. Der Bestand an kleineren Schiffen wird hingegen nur geringfügig steigen. Darin sieht vor allem das junge Emissionshaus Appen Capital aus Hamburg eine Nische. Geschäftsführer Hendrik Ihrke beobachtet in diesem Segment seit Anfang des Jahres eine stetige Aufwärtsbewegung bei den Charterraten. So seien etwa die Einnahmen für ein 1.000-TEU-Containerschiff um durchschnittlich knapp 20 Prozent gestiegen. Auch für die Zukunft sieht Ihrke langfristig ein großes Nachfragepotenzial nach kleinerer Tonnage, das mit einem entsprechend hohen Charterrateniveau einhergehen werde.

Da die Einsatzfähigkeit großer Containerschiffe in vielen Häfen problematisch ist, werden kleine Feederschiffe benötigt, um beispielsweise Ladungen von den zentralen Umschlagplätzen auf die umliegenden Häfen zu verteilen. Nach Berechnungen der britischen Agentur Clarkson Research wurden an den weltweiten Containerterminals im Vorjahr insgesamt 420 Millionen TEU umgeschlagen. Für die kommenden beiden Jahre erwarten die Experten ein Plus von insgesamt 23,4 Prozent auf insgesamt 518 Millionen TEU weltweit. Langfristig geht Clarkson von einem Zuwachs um rund 10,6 Prozent pro Jahr aus. Die Charterraten liegen bei Feederschiffen mit 725 TEU derzeit bei 9.100 US-Dollar pro Tag. In der Handysize-Klasse bis 1.999 TEU erhöht sich die Rate beispielsweise bei einem 1.700-TEU-Schiff auf 16.250 US-Dollar pro Tag. Sub-Panamax-Schiffe mit 2750 TEU sind derzeit für 26.000 US-Dollar pro Tag zu haben. Bei Panamax-Schiffen mit 4.400 TEU sind 32.500 US-Dollar zu bezahlen. In der Post-Panamax-Klasse schlagen die Raten für ein 8.500-TEU-Schiff mit 42.900 US-Dollar zu Buche. Kleinere Schiffe weisen im Durchschnitt eine geringere Volatilität hinsichtlich der Charterraten auf als die größeren Schiffstypen.

Tanker

Die Entwicklung am Tanker-Chartermarkt ist uneinheitlich, zeigte aber zum Halbjahresende wie die beiden anderen Segmente ansteigende Tendenzen, so die

Schiffsmärkte

Ergebnisse des FHH-Marktberichts. Nach einem Rückgang der Charterraten in den ersten Monaten des Jahres stiegen die Raten wieder leicht an. Die Entwicklung des Ölpreises spielt hier eine entscheidende Rolle. Da bei Tankern die Charterverträge meist kurz- oder mittelfristiger Natur sind, gestalten sich Prognosen problematischer als in den anderen beiden Segmenten. Tanker-Experte Jürgen Salamon, geschäftsführender Gesellschafter der Dr. Peters Gruppe, setzt dagegen auf Langfrist-Charter. Seiner Meinung nach herrscht auf dem Tankermarkt derzeit ein leichtes Überangebot, bedingt durch die noch am Markt befindlichen Einhüllentanker, die künftig vom Markt komplett verschwinden werden.

Noch sind die Kaufpreise hoch. Langfristige Charterverträge sind daher, so Salamon, derzeit das einzig sichere und relativ spekulationsfreie Element, um Modelle mit Tankern aufzulegen. Dabei müsse auch der Nachlasseffekt zum Euro durch den schwachen US-Dollar berücksichtigt werden.

Gegenwärtig umfasst die weltweite Tankerflotte 3.303 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 356 Millionen Tonnen. Bis Ende 2010 werden weitere 1.333 Schiffe mit 138,6 Millionen Tonnen Tragfähigkeit auf den Markt kommen. Die jährliche Zuwachsrate liegt hier bei 9,7 Prozent pro Jahr. Auch hier sind viele alte Schiffe unterwegs.

Die Charterraten für einen dreijährigen Vertrag liegen in der Handysize-Klasse für

ein 59.999-tdw-Schiff bei 23.500 US-Dollar pro Tag; der Spot-Charter Preis liegt in dieser Klasse bei 26.700 US-Dollar. Für Panamax-Tanker fallen 26.800 US-Dollar bei dreijähriger Charter an, im Spot-Markt liegt die Tagesrate bei 26.350 US-Dollar. Aframax-Tanker bis 119.999 tdw sind im Dreijahresvertrag für 29.750 US-Dollar pro Tag zu haben, in der Suezmax-Klasse bis 199.999 tdw müssen Reeder dafür 39.000 US-Dollar pro Tag hinlegen. VLCC-Schiffe mit mehr als 200.000 tdw können derzeit 50.000 US-Dollar pro Tag einfahren.

Der anhaltende Boom bei den Schiffsbestellungen stellt Initiatoren nicht nur vor technische Probleme. Werften können sich inzwischen ihre Käufer aussuchen. Die Gefahr für Anleger ist daher nicht unerheblich, ein für sie nicht passendes Angebot zu zeichnen: Wenn Anbieter jetzt teuer einkaufen und die Charterraten sich nach unten bewegen, verdienen sie später weniger als prognostiziert. Seriöse Initiatoren berücksichtigen diese Marktsituationen in ihrer Kalkulation. ■



Beatrix Boutonnet
Freie Wirtschaftsjournalistin