

LR warnt vor Gefahr eines Mangels an Feederschiffen

Bis zu 2.000 neue Schiffe werden gebraucht, schreibt Janet Porter

Die Containerschiffahrt sieht sich mit einer kritischen Knappheit von Feederschiffen konfrontiert, die dem Langstreckenverkehr schaden könnte, warnt Lloyds Register in einem Warnruf an die Industrie.

Die Klassifizierungsgesellschaft schätzt, daß bis zu 2000 weitere Feederschiffe gebraucht werden, um mit der Nachfrage in den kommenden sieben Jahren mitzuhalten, und noch immer ist die Neubauaktivität sehr gering im Vergleich zu der bei den Postpanamaxen.

„Potentiell könnte die Feederfahrt eine der wichtigsten Sektoren in der Containerschiffahrt werden“, sagt David Tozer, LRs Business Manager für die Containerschiffe.

„Aber bis heute wurde es versäumt die Bedeutung des zukünftigen Bedarfes zu erkennen. Ohne ordentliche Investitionen könnte der Mangel an Kapazität die Nachfrage behindern und sich nachteilig auf die Wirtschaftlichkeit der großen Linienschiffe auswirken.“

Diese Bemerkungen sind enthalten in der ersten Ausgabe von Container Ship Focus, einer Publikation, die LR zwei mal im Jahr zu publizieren plant. Sie wird verteilt auf dem Containerschiff 2005 Gipfel Ende des Monats in Hamburg, einer Lloyds List Events Konferenz, die den Feedermarkt analysiert. Das Wachstum bei den Containerschiffgrößen ging einher mit größerem Bedarf für den Umschlagverkehr, der bislang auch ausgereicht hat, „aber schon bald kann es die Wirtschaftlichkeit der Langstreckenverkehre gefährdet sein“, warnt LR.

Die Nachfrage nach Regionalverkehren für Feederschiffe und intra-regionale Verkehre könnte sich bis 2012 verdoppeln.

„Das ist ein substantieller Zuwachs, der nicht von der gegenwärtigen Flotte gemeistert werden kann, selbst dann nicht, wenn man größere Schiffe einsetzt, die sich dann bis zu den Feederschiffen durch Kaskadeneffekte hinunterbrechen“, schreibt Mr. Tozer.

Für LR sind heutzutage Schiffe bis 2500 TEU Feederschiffe.

Verhältnismäßig wenige Schiffe werden in diesem Bereich gebaut, im Gegensatz zu dem riesigen Auftragsbuch bei der Postpanamax-Tonnage.

Das Ungleichgewicht wird besonders sichtbar durch neue Zahlen von BRS-Alphaliner, die zeigen, daß die Flotte von Schiffen über 4000 TEU in den nächsten drei Jahren um über 20 % p.a. zulegt, während die Schiffe darunter unter 9 % Zuwachs zeigen.

Das erhöht die Gefahr von möglichen Überkapazitäten auf Ost-West-Routen, während Nord-Süd-Routen zu wenig Tonnage haben“, kommentiert BRS-Alphaliner. Dieser Ausblick trifft auch auf die Feeder- und Kurzstreckenverkehre zu, glaubt LR.

Verkompliziert wird diese Betrachtung der Feederflotte durch die Tatsache, daß bis zu 40 % [der Feeder] über 15 Jahre alt und möglicherweise bis 2010 zu verschrotten sind. Das bedeutet, daß zusätzlich zum angenommenen Marktwachstum ein Bedarf an Ersatzinvestitionen besteht.

Mr. Tozer betont, dass lediglich zur Deckung des Nachfragewachstums der Bedarf an Feederschiffen bei 1.300 Schiffen bis 2012 liegt. 600 weitere Schiffe werden benötigt, um die veralteten Schiffe zu ersetzen.

„Wenn wir von jetzt an bis 2012 bei den Wertablieferungen mit einer konstanten Ablieferungsrate rechnen, würde dies über 200 Feederschiffe sein, die jedes Jahr neu in den Markt kommen“, sagt Mr. Tozer. „Ganz klar, dies ist gegenwärtig nicht der Fall“.

Er glaubt, daß der Mangel an leistungsfähiger moderner Feertonnage eine große Bedrohung für den Containersektor ist, die Einfluß auf Investments in große Post Panamax Tonnage haben kann.

„Da ist ein klarer Bedarf für modernes und flexibles Feederdesign, aber bis jetzt gibt es wenig Anhaltspunkte dafür, daß diese Möglichkeit gesehen wird und nur wenige Bestellungen wurden bislang getätigt.“