

Blitz-Licht

Zentrale Analyse

Maritime Industrie

>>> Sind strengere Regulierungen der Rettungsanker für den Handelsschiffahrtssektor?

Januar 2017

Neue Regulierungen in der maritimen Industrie sorgen nicht nur für Kostendruck bei Schifffahrtsgesellschaften, sondern können auch Marktungleichgewichte verringern und Kreditgebern für die maritime Industrie neue Geschäftschancen eröffnen.

IMO-Verordnung 1: Ballastwasseraufbereitung

Im September 2017 tritt das Ballastwasser-Übereinkommen (Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) der International Maritime Organization (IMO) in Kraft. Zwölf Jahre nach dessen Verabschiedung im Jahr 2004 sind die Anforderungen des Ballastwasser-Übereinkommens nun erfüllt. Das Übereinkommen musste von 30 IMO-Mitgliedstaaten, die gemeinsam 35 % der weltweiten Handelsschiffahrtsflotte betreiben, ratifiziert werden. Ab September 2017 müssen alle Schifffahrtsgesellschaften die folgenden Bestimmungen erfüllen:

- 1) Ballastwasser und dessen Ablagerungen müssen gemäß einem bestimmten Ballastwasser-Managementplan behandelt werden. Zu diesem Zweck muss auf jedem Schiff ein Ballastwasser-Managementsystem (BWMS) installiert werden. Die Investitionskosten belaufen sich auf bis zu 2,5 Mio. USD pro Schiff.
- 2) Das BWMS muss nach Ablauf des internationalen Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP) eingebaut werden. Das Zeugnis wird alle fünf Jahre erneuert, normalerweise im Rahmen der Klassenerneuerung des jeweiligen Schiffes. Daher muss jedes Schiff spätestens ab September 2022 über ein System zur Ballastwasseraufbereitung verfügen.

IMO-Verordnung 2: Umsetzung der Richtlinie zum Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Im Oktober 2016 beschloss die IMO, die weltweit zulässigen Schwefeloxidemissionen bis 2020 zu verringern. Dazu muss entweder der Schwefelgehalt des Marinediesels von 3,5 % auf 0,5 % verringert werden oder es müssen technische Anlagen zur Emissionsverringerng installiert werden.

Schiffseigentümer haben im Wesentlichen zwei Möglichkeiten, die Emissionsobergrenzen einzuhalten:

- 1) Verwendung von Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt, entweder leichteres Gasöl oder Schweröl mit niedrigem Schwefelgehalt (mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,5 %) oder
- 2) Einbau von Abgasreinigungssystemen (auch als Scrubber bezeichnet).

Die Verwendung von LNG als Treibstoff wäre eine Möglichkeit, jedoch sind hierbei umfangreiche Umbauten an den bestehenden Schiffen erforderlich. Daher ist dies nur für neu gebaute Schiffe eine sinnvolle Alternative. Die weltweit begrenzte Verfügbarkeit von LNG-Betankungsanlagen ist derzeit ebenfalls ein prohibitiver Faktor.

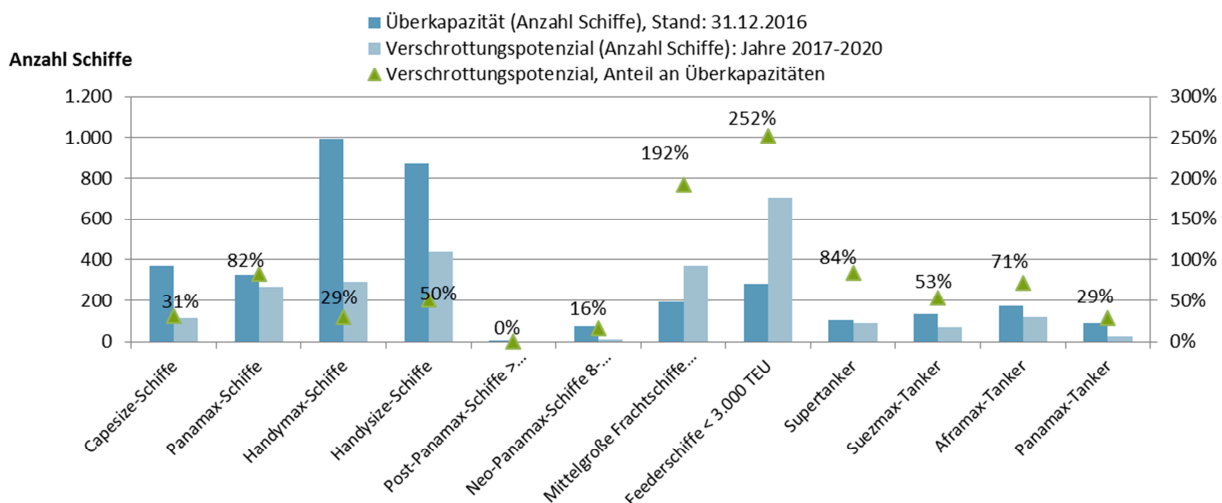
Die Emissionsobergrenze zwingt Schiffseigentümer zu der Entscheidung, entweder Scrubber zu geschätzten Kosten von 3 bis 6 Mio. USD zu installieren oder teureren Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt zu Mehrkosten von derzeit 150 USD pro Tonne einzusetzen. Bei einem geschätzten Treibstoffverbrauch von 30 Tagestonnen würden sich die Investitionskosten für den Einbau eines Scrubbers innerhalb von vier Jahren amortisieren. Dieser Amortisierungszeitraum würde die Investitionen für zahlreiche Schiffe noch rechtfertigen.

Bislang wurden verhältnismäßig wenige Scrubber installiert und die meisten Schiffseigentümer warten vermutlich ab, wie sich die Scrubber-Preise und die Preisunterschiede zwischen Treibstoff mit hohem Schwefelgehalt und z. B. Gasöl für den Seeverkehr entwickeln, bevor sie sich entweder für eine Nachrüstung oder für den Verschrottungsverkauf entscheiden.

Zur Einhaltung der neuen Verordnungen müssen Schiffseigentümer entscheiden, ob sie Investitionskosten für Ballastwasser-Aufbereitungssysteme, Scrubber-Technologie und Klassenerneuerungen in Höhe von ca. 7 bis 11 Mio. USD pro Schiff aufbringen oder ob sie das betreffende Schiff ab Ende 2017 verschrotten. Wir gehen davon aus, dass Handelsschiffe, die 20 und 25 Jahre alt werden, verschrottet werden. Gründe hierfür sind die geringe verbleibende Nutzungsdauer, die erforderlichen hohen Investitionskosten für die vierte oder fünfte Klassenerneuerung sowie die zu installierenden neuen Geräte.

IMO-Entscheidungen könnten Verschrottnungsmaßnahmen in Rekordhöhe zur Folge haben

Unsere Untersuchung ergab, dass durchschnittlich 13 % der derzeitigen weltweiten Handelsschiffflotte (Massengutfrachter, Containerschiffe, Öltanker) in den Jahren 2017 bis 2020 möglicherweise verschrottet werden anstatt diese Schiffe zur Einhaltung der neuen Verordnungen nachzurüsten. Dies entspricht 59 % der gesamten Überkapazitäten der weltweiten Handelsschiffflotte (Stand Ende 2016). Das größte Verschrottungspotenzial bezüglich Volumen sehen wir bei Container-Feederschiffen mit einer Ladekapazität von weniger als 3.000 TEU sowie bei Handysize-Bulkern (siehe unten).



Quelle: Clarksons, eigene Berechnungen und Abbildungen

**Gute Neuigkeiten für
Schiffahrtssektoren,
Ausrüstungshersteller und
Banken**

Da wir die derzeitigen Überkapazitäten der weltweiten Handelsschifflotte je nach Segment auf 10 % bis 35 % der bestehenden Flotte schätzen, können durch diese Verschrottung die Überkapazitätsprobleme ganzer Segmente gemindert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass in der Zwischenzeit keine übermäßig hohen Bestellungen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus gehen Schiffahrtsexperten davon aus, dass sich die Kosten infolge der Nachrüstungen auf 40 Mrd. bis 70 Mrd. USD belaufen werden – eine gute Nachricht für europäische Ausrüstungshersteller wie MAN und Wärtsilä. Außerdem würde dies neue Geschäftschancen für Banken eröffnen, die Paketfinanzierungen anbieten, vor allem für starke Corporates.

**Wahrscheinliche
Verzögerungen bei der
Umsetzung**

Bei Gesprächen mit Schiffseigentümern zeigte sich, dass die Entscheidung über den Einbau von Scrubbern und BWMS in Anbetracht verbesserter Technologien und sinkender Investitionskosten ggf. so lange wie möglich hinausgezögert wird. Zudem erhalten die Schiffseigentümer ggf. Unterstützung von Ländern, unter deren Flagge die Schiffe fahren (z. B. den Marshallinseln), den Einbau von BWMS um bis zu fünf Jahre hinauszuzögern, bis die gegensätzlichen IMO- und US-Ballastwasserordnungen aufeinander abgestimmt sind. Falls dieser Vorschlag angenommen wird, gestatten die betreffenden Länder eine frühzeitige Erneuerung des IOPP, bevor die Verordnung im September 2017 in Kraft tritt. Damit hätten die Schiffseigentümer weitere fünf Jahre Zeit, um die Vorgaben der Verordnung zum BWMS einzuhalten.