

Verschrottungen auf Rekordkurs

„2013 werden 450 000 TEU abgewrackt“ – Anstieg bei mittelgroßen und jüngeren Schiffen

Weil sich die Lage in der Containerschifffahrt noch immer nicht signifikant entspannt, dauert auch die Verschrottungswelle an. 2013 steuert die Branche auf ein Rekordjahr zu.

Davon geht zumindest der Branchendienst Alphaliner aus. In der jüngsten, gestern veröffentlichten Analyse gehen die Experten davon aus, dass in diesem Jahr Schiffe mit insgesamt bis zu 450 000 TEU abgewrackt werden – „wenn es im bisherigen Tempo weitergeht“. Der bisherige Höchststand stammt aus dem Jahr 2009 mit 381 000 TEU.

In den ersten vier Monaten dieses Jahres wurden bereits 93 Containerfrachter mit 195 000 TEU auf ihre letzte Reise geschickt. Der nach wie vor starke Ratendruck durch die Tonnage-Überkapazitäten und die zum Teil sehr schwierige finanzielle Situation zwingen die Reeder weiter dazu, ihre Flotten zu verkleinern. Besonders schwach



1998 in Deutschland gebaut: Auch das 1608-TEU-Schiff „Francisca Schulte“ wird verschrottet

ist die Entwicklung im Panamax-Segment, weil immer mehr Post-Panamax-Frachter in Fahrt kommen.

Dabei ist auch ein „Verjüngungstrend“ zu beobachten. Liegt das historische Durchschnittsalter von verschrotteten Schiffen bei 25 bis 30 Jahren, sind die 2013 bisher zum Abwracken verkauften Einheiten im Schnitt gerade einmal 22 Jahre alt.

Laut dem Marktbericht liegt eine Ursache für den Anstieg der Schrott-Kapazität auch darin, dass die betreffenden Schiffe größer werden. Seit Januar waren schon 30 Frachter betroffen, die Stauraum für 3000 bis 5000 TEU haben. Hier greift der Kaskadeneffekt. Wegen der Überkapazitäten auf den Fernost-Europa-Routen und der vielen neuen Mega-Boxer mit mehr

als 10 000 TEU werden Schiffe zwischen 5000 und 8000 TEU oft in andere Dienste verschoben. Die darin eingesetzten Frachter müssen weichen, werden aufgelegt oder abgewrackt. Die Alphaliner-Experten erwarten, dass bis zum Jahresende noch einige Schiffe dieser Größe außer Dienst gestellt werden, unter anderem vier 4528-TEU-Frachter von APL. mm

Boskalis gewinnt Offshore-Auftrag

Der in der maritimen Verbundwirtschaft fest verankerte niederländische Konzern Koninklijke Boskalis Westminster N.V. freut sich über einen weiteren Großauftrag für seine expansive Offshore-Sparte.

Wie das im niederländischen Papendrecht beheimatete, börsennotierte Unternehmen gestern mitteilte, ist der Auftraggeber die Shell Philippines Exploration B.V. Der Kontrakt, der im Zeitraum Januar bis Ende 2014 zur Ausführung kommt, hat einen Wert von rund 60 Millionen US-Dollar. Der Vertrag ist eingebettet in das große Gas-Tiefsee-Förderungsprojekt im sogenannten „Malampaya“-Gasfeld. An dessen Erschließung wirken mehrere Energiekonzerne mit. Boskalis wird unter anderem eine zweite Kompressor-Plattform (Offshore Depletion Compression Platform) installieren. Bei der Erfüllung des technisch sehr anspruchsvollen Auftrags wird der Konzern auch sein neues Offshore-Spezialschiff „Ndeavor“ einsetzen. EHA

700 Millionen für 18 400-TEU-Schiffe

Die fünf 18 400-TEU-Neubauten für die chinesische Reederei CSCL werden bei der südkoreanischen Werftgruppe Hyundai gebaut. Das Schiffbauunternehmen bestätigt jetzt den Auftrag, der ein Gesamtvolumen von 700 Millionen Dollar hat. CSCL hatte die Order bei der Auftragsvergabe auch mit den „sehr attraktiven Neubaupreisen“ begründet (THB 30. April). Die Frachter werden gemessen an der Transportkapazität die größten Containerschiffe der Welt sein – denn die Triple-B-Schiffe, die bei Daewoo für Marktführer Maersk gebaut werden, haben Stellplätze für 18 000 TEU.

Hyundai will die fünf CSCL-Neubauten ab der zweiten Hälfte 2014 abliefern. Die Werft hat zehn ULCS im Auftragsbuch. Das Schifffahrtsunternehmen Seaspan hatte zuvor fünf 14 000-TEU-Frachter geordert. mm

Dritter „Widebeam“ für RHL

4620-TEU-Neubau für Reederei Hamburger Lloyd – Charter bei MOL

Mit der „RHL Constantia“ hat die Reederei Hamburger Lloyd (RHL) ihren dritten neuen „Widebeam“-Containerfrachter in Dienst gestellt.

Der 259,80 Meter lange und 37,3 Meter breite 4620-TEU-Neubau wurde vor wenigen Tagen von der chinesischen Werft CSSC Shanghai Jiangnan Changxing Heavy Industry abgeliefert. Auf dem derzeit hart umkämpften Markt mit einigen Tonnage-Überkapazitäten konnte die Reederei eine Zeitcharter bei der japanischen Linienreederei Mitsui O.S.K. Lines (MOL) vereinbaren. Das Schiff wird ab kommenden Dienstag zwischen Asien und der US-Westküste verkehren.

Es ist das 15. Schiff in der Flotte von RHL – und das dritte der „Widebeam“-Serie. Im



Flottenmitglied Nr. 15: 4620-TEU-Neubau „RHL Constantia“

August soll der letzte Neubau dieses Typs, „RHL Calliditas“, in Fahrt kommen. Zwei Schwestern wurden 2012 abgeliefert und fahren derzeit für CCNI. Das 2007 gegründete Unternehmen betreibt außerdem Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 1600 und 5100 TEU. Die „RHL Constantia“ mit einer Tragfähigkeit von 57 500

Tonnen kann insgesamt 4620 TEU aufnehmen, 1856 im Laderaum und 2764 TEU in bis zu sieben Lagen an Deck. Die „homogene Ladekapazität a 14 Tonnen“ liegt bei 3620 TEU. Der vom Germanischen Lloyd klassifizierte Frachter mit einer MAN-Hauptmaschine (8K80ME) hat 600 Anschlüsse für Kühlcontainer. mm

130 Milliarden für Offshore bis 2020

Das weltweite Investitionsvolumen für den Ausbau der Offshore-Windenergie wird bis zum Jahr 2020 bei rund 130 Milliarden Euro liegen. Das erwarten die Experten von Roland Berger Strategy Consultants laut ihrer aktuellen Studie „Offshore Wind toward 2020 – On the Pathway to Cost Competitiveness“. Sie gehen davon aus, dass bis 2020 in Europa eine Offshore-Kapazität von 40 Gigawatt installiert sein wird. Doch die Branche steht vor wichtigen Herausforderungen. Um gegenüber anderen Energieformen wettbewerbsfähig zu werden, muss die Offshore-Industrie daher die Energiegewinnungskosten deutlich reduzieren. Dafür sind technische Innovationen, neue Finanzierungsmodelle sowie stabile politische Rahmenbedingungen notwendig. Europa spielt hier eine Vorreiterrolle. nfa/FB