



13.100 TEU
Die Zukunft ist da

Containerschifffahrt – die Erfolgsgeschichte geht weiter

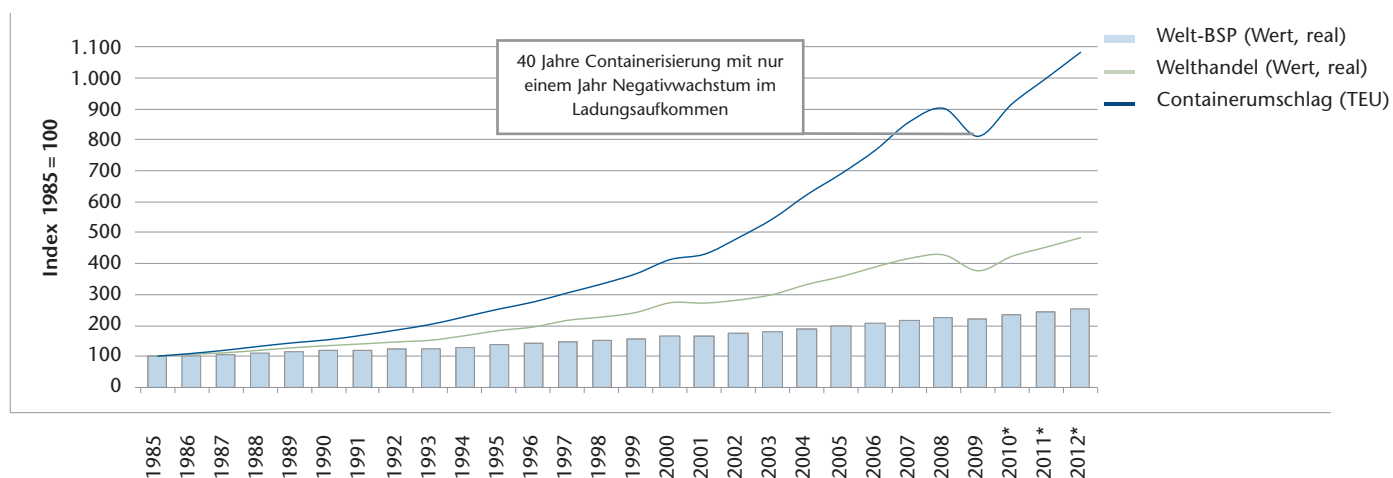
Kaffee aus Kolumbien, Früchte aus Südafrika, High-Tech-Produkte aus Asien – die Vorzüge der Globalisierung erleben wir jeden Tag, und der dynamische Verlauf ist ungebrochen: Weltwirtschaft und Welthandel haben sich aus dem Tal der Wirtschaftskrise mit beeindruckender Geschwindigkeit zurückgemeldet. Im ersten Newsletter zur Nordcapital Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta" erfahren Sie Hintergründe zur Erfolgsgeschichte der Containerschifffahrt und warum gerade Großcontainerschiffe bei Linienreedereien hoch im Kurs stehen.

Containerverkehr: auf Wachstumskurs

Für das enorme Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel werden zuverlässige, schnelle, preiswerte und energieeffiziente Transportmittel für Vorprodukte und Fertigwaren benötigt. Diesen Anforderungen werden Containerschiffe mit nachhaltigem Erfolg gerecht: Während der Welthandel und die Weltwirtschaft seit 1982 um 5,8 % p.a. bzw.

3,6 % p.a. gewachsen sind, stieg der Containerverkehr jährlich im Durchschnitt um 9,5 %. Im Jahr 2010 waren es sogar historisch hohe 14,5 %. Und Marktexperten sehen weiterhin eine steigende Nachfrage nach Containertransporten. Laut einer Prognose von Ocean Shipping Consultants (OSC) soll sich das Containerverkehrsaufkommen in den kommenden zehn Jahren auf insgesamt ca. 1 Mrd. TEU verdoppeln.

Indexreihen von Welt-Bruttosozialprodukt, Welthandel und Containerumschlag (1985 = 100)



* 2010 vorläufig, 2011 und später geschätzt.

Quellen: IWF Economic Outlook Okt. 2010 / Jan. 2011, ISL-Schätzungen 2011.



Neue Dimensionen: Großcontainerschiffe

Um den Zuwachsraten des Welthandels und des Containertransportwachstums gerecht zu werden, setzen die großen Linienreedereien auf den langen Haupthandelsrouten mit hohem Ladungsaufkommen vermehrt Großcontainerschiffe der Größenklasse von 10.000 Standardcontainern (TEU) und mehr ein. Der Einsatz dieser Containerriesen ist vor allem aus wirtschaftlicher Sicht für Reedereien vorteilhaft. So führt die hohe Stellplatzkapazität zu signifikanten Kosteneinsparungen pro Containerstellplatz. Dieser Vorteil macht sich insbesondere auf Langstrecken bemerkbar, allen voran auf der wichtigen Fernost-Nordeuropa-Route (ca. 12.000 Seemeilen). Das erwartete Nachfragewachstum nach Transportkapazität auf dieser Strecke liegt für die Jahre 2011 und 2012 bei rund 8 % p.a.

Das größte Umschlagwachstum findet dabei in den chinesischen Häfen statt. Unter den Top-20-Containerhäfen weltweit, gemessen am Umschlag, sind 13 asiatische Häfen vertreten, davon alleine sieben chinesische Häfen. Die in China produzierten Waren werden in alle Welt verschickt, vor allem jedoch nach Europa und Nordamerika, wo die größte Nachfrage herrscht. Natürlich führen der steigende Wohlstand und der steigende Transport von Vorprodukten für die Endfertigung in China auch zu wachsenden Verkehrsströmen nach China, so dass die Schiffe auch auf dem Rückweg über eine hohe Auslastung verfügen.

Größenvorteile: deutliche Kostenreduzierung

Die wichtigste Kostenposition bei Containerschiffen sind die Treibstoffkosten. Mit zunehmender Schiffsgröße steigt der Treibstoffbedarf kaum noch an. Gleichzeitig erhöht sich jedoch die jährliche Transportleistungsfähigkeit (TEU-Meilen) rasant.

Vergleicht man die Transportleistung eines 13.100-TEU-Schiffes mit der eines 8.500-TEU-Schiffes, wird deutlich, dass das größere Schiff 50 % mehr Transportleistung bei kaum erhöhtem Treibstoffverbrauch aufweist. Die Treibstoffkosten pro Containerstellplatz werden so um rund 30 % reduziert. Beim Einsatz von 13.100-TEU-Schiffen können so pro Jahr ca. US\$ 19 Mio. an Treibstoffkosten eingespart werden.

13.100 TEU: Die Zukunft ist da

Im ständigen Wettbewerb um Marktanteile begründen die erheblichen Kostenvorteile die strategische Bedeutung dieser Schiffsklasse. Aufgrund der deutlich erhöhten Wirtschaftlichkeit werden mittel- und langfristig vor allem diejenigen Linienreedereien auf den Hauptrouten wettbewerbsfähig bleiben, die Großcontainerschiffe einsetzen.

Wie sieht solch ein Containerschiff aus? Und warum kann es trotz der gigantischen Ausmaße sogar den Panama-Kanal passieren? Antworten auf diese und weitere Fragen finden Sie im Newsletter 2 zur Nordcapital Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta".

Wirtschaftlichkeitsvergleich verschiedener Großcontainerschiffe		
Schiffsgröße	8.500 TEU	13.100 TEU
Transportleistungsfähigkeit in Mio. TEU-Meilen		+ 50 %
Treibstoffkosten pro Containerstellplatz in US-Dollar		- 30 %
Jährlicher Kostenvorteil pro Schiff		US\$ 19 Mio.

Annahmen: 250 Seetage, 12.000 Seemeilen Fernost – Europa, sieben Rundreisen pro Jahr, 90 % Auslastung, Treibstoffpreis US\$ 600 pro Tonne.

Hinweis: Die vorstehenden Angaben beruhen auf eigenen Recherchen und externen Quellen. Sie wurden nach bestem Wissen und Gewissen mit Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit obiger Angaben und Darstellungen wird keine Haftung übernommen. Maßgeblich für das Beteiligungsangebot ist ausschließlich der gültige Verkaufsprospekt. Nordcapital, Mai 2011.