

PRESSEMITTEILUNG

Intensiver Austausch auf dem 8. Schifffahrtsforum Niederelbe von Zeppelin Power Systems

Zukünftige IMO-Richtlinien zur SOx- und NOx-Limitierung und Entwicklung des Feedermarktes waren Hauptthemen

Hamburg, 13. Juni 2013

Bereits zum 8. Mal lud Zeppelin Power Systems am 16. Mai zum Schifffahrtsforum Niederelbe ins Fährhaus Kirschenland nach Jork ein. Das jährlich stattfindende Schifffahrtsforum ist mit seinen interessanten Fachvorträgen seit vielen Jahren ein fester Termin innerhalb der Branche. Rund 100 Teilnehmer nutzten die Veranstaltung zum fachlichen Austausch und für gemeinsame Gespräche. Klaus Dammann, Vertriebsleiter Schiffe bei Zeppelin Power Systems, führte durch den Abend, dessen Vorträge und Diskussion ganz im Zeichen der bald eintretenden IMO-Richtlinien zur SOx-Limitierung und der weiteren Entwicklung der Schifffahrtsbranche standen.

Bereits in 19 Monaten treten die neuen IMO-Richtlinien zur SOx-Limitierung in Kraft

Die neuen IMO-Richtlinien treten bereits am 1. Januar 2015 für die vorhandenen emissionsbeschränkten Schutzzonen, die ECA, in Kraft. Darüber hinaus gelten ab 2020 globale Limitierungen der Schwefeloxide. Betroffen ist die gesamte fahrende Flotte. Die Termine zur Begrenzung des Stickoxid-Ausstoßes sind für den 1. Januar 2016 im Bereich der ECA und weltweit ab 2021 angesetzt und betreffen alle Neubauten, deren Kiellegung nach diesen Terminen erfolgt.

Die näher rückenden Termine zur Limitierung der Schwefeloxide und Stickoxide sorgten auf dem Branchentreffen in Jork für eine rege Diskussion. Viele Reeder und Charterer hoffen derzeit darauf, dass die NOx-Richtlinien erst deutlich später in Kraft treten. Erst kürzlich wurde vom Maritime Environment Protection Committee (MEPC) der IMO der Beschluss gefasst, eine erneute Änderung der MARPOL-Konvention vorzunehmen, mit dem Ziel, den Termin zur NOx-Limitierung in den ECA um fünf Jahre auf 2021 zu verschieben.

„Verlassen Sie sich nicht darauf, dass der Termin verschoben wird“, verdeutlichte Dr. Ralf Sören Marquardt, Geschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), seine Einschätzung der aktuellen Entwicklung. Eine Verschiebung sei technisch unbegründet und würde zu erheblichen, vermeidbaren Schadstoffbelastungen führen. Außerdem werde durch das wiederholte Infragestellen einmal getroffener IMO-Entscheidungen die Investitionssicherheit für die herstellenden wie auch die nutzenden

maritimen Unternehmen massiv beschädigt. Der VDMA und der VSM fordern über ihre europäischen Branchenverbände EUROMOT und CESA, diese Fehlentwicklung auf der kommenden Sitzung des MEPC im Frühjahr 2014 zu korrigieren und das geltende Anwendungsdatum 2016 zu bestätigen. „Die europäische Schiffbauindustrie hat nachgewiesen, dass anspruchsvolle NOx-Grenzwerte technisch machbar sind. Wir sind daher optimistisch, dass dieser überraschende Beschluss der IMO auf der nächsten Sitzung korrigiert wird“, erklärte Dr. Ralf Sören Marquardt weiter.

LNG-Betrieb mit Dual-Fuel-Motoren

Lösungsansätze sind der Einsatz schwefelarmer Kraftstoffe, aufwändiger Abgasreinigungsanlagen oder die Verwendung alternativer Kraftstoffe wie LNG. Vor diesem Hintergrund informierte Lars Hansen, Technischer Leiter MaK/CM Motoren bei Zeppelin Power Systems, über die Möglichkeiten zur Umrüstung von Feederschiffen auf Dual-Fuel-Betrieb. Zeppelin Power Systems bietet schiffsspezifische Gesamtkonzepte zur Umrüstung an und tritt als Systemanbieter auf. Die MaK-Experten haben sich intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und können für Interessenten kurzfristig entsprechende Angebote erstellen. Zeppelin Power Systems bietet MaK M46DF und M34DF Motoren an, um komplette Umrüstungen auf Dual-Fuel-Betrieb bis zum Inkrafttreten der SOx-Limitierung am 1. Januar 2015 abzuschließen. Außerdem besteht die Option, MaK M43C Motoren auf M46 DF umzurüsten. Eine Investition kann sich bereits nach wenigen Jahren rentieren, wobei die Betriebsstunden, das jeweilige Lastprofil und das Verhältnis zwischen den zukünftigen LNG- und MGO-Preisen zu berücksichtigen sind.

Neue Finanzierungskonzepte im Chartergeschäft mit LNG-Schiffen erforderlich

„Die Frage stellt sich nicht, ob man etwas tun muss, sondern es stellt sich eher die Frage nach dem besten Konzept zur Refinanzierung. Hier müssen die Reeder und Charterer neue Strategien und Konzepte entwickeln, um die Investitionskosten und Einsparungen gerecht zu teilen. Ist erst einmal die Entscheidung für LNG gefallen, können über die Einsparungen bei den Brennstoffkosten die Investitionen nach vier bis fünf Jahren wieder hereingeholt werden“, sagte Klaus Dammann.

„Die Diskussionen mit den Charterern hinsichtlich der Finanzierung müssen geführt werden, stehen aber noch ganz am Anfang“, betonte Kapitän Stefan Bülow vom Schifffahrtsinvestor JS Maritime Partners. „Die unmittelbaren Vorteile des Return on Investment haben derzeit nicht die in Deutschland in hoher Zahl vertretenen Bereederer beziehungsweise Charterreeder, sondern die Charterer, da diese den Brennstoff bezahlen. Diese Rechnung geht nicht auf, und die Bereederer können und werden die Investitionskosten nicht allein tragen, zumal hierbei auch die Finanzierung der Banken ausbleiben wird. Die Charterer warten aber derzeit noch ab und beobachten die Entwicklungen – auch hinsichtlich der Neubauplanungen und Umrüstungen für Schiffe mit Dual-Fuel-Konzept. Auch die Mineralölkonzerne wollen und müssen ihre Planungsmengen berechnen. Leider ist die Entwicklung insgesamt sehr zäh, und es ist derzeit noch keine deutliche Bewegung erkennbar.“ Stefan Bülow bedauerte, dass es noch keine erfolgreichen Beispiele gibt. Denn eine Lösung müsse gefunden werden. Dies gelte besonders für den Feedermarkt, da die kleineren Containerfrachter häufig lange Aufenthaltszeiten in den ECAs haben. Zudem löse LNG mehrere Emissionsprobleme gleichzeitig, für die sonst in absehbarer Zeit ebenfalls hohe Investitionen erforderlich wären. Dies wären beispielsweise Abgasreinigung beziehungsweise Scrubber für Schwefeloxide, SCR-Katalysatoren für Stickoxide und „Hull-/Engine-Refits“ sowie andere für Kohlendioxid.

Ein erster Silberstreif am Horizont: Positive Marktentwicklung für Feederschiffe

Im Feedersegment ist das Problem des Tonnage-Überangebots, wie überall im Frachtschiff-Segment, deutlich zu spüren und drückt auf die Fracht- und Charraten. Michael Rathmann, Inhaber des Anlageberatungsdienstes MIRA, kennt durch seine Arbeit die maritime Wirtschaft seit rund 20 Jahren und beobachtet die Marktentwicklung intensiv. In seinem Vortrag über den derzeitigen Stand und die Entwicklung des Feedermarktes fragte er nach dem berühmten Silberstreifen am Horizont und stellte eine positive Entwicklung dar.

Gerade im Bereich bis 4.000 TEU sieht Michael Rathmann Anzeichen für einen Aufwärtstrend. Grund hierfür ist das Schrumpfen der Flotten durch Abwrackungen im großen Stil. In 2013 wurden bisher 99 Einheiten mit 217.000 TEU (Stand: 10. Juni) abgewrackt, bei gleichbleibender Entwicklung ist mit voraussichtlich 450.000 TEU in 2013 zu rechnen. Gleichzeitig sinkt das Durchschnittsalter der abgewrackten Schiffe und beträgt derzeit nur noch 22 Jahre, statt wie in der Vergangenheit 25 bis 30 Jahre. Zudem gibt es keine nennenswerten Neubauaktivitäten in dieser kleineren Schiffsklasse. Mit Blick auf diese Zahlen rechnet Michael Rathmann mit einer Verknappung der Feedertonnage und gab einen positiv gestimmten Ausblick: „Ich sehe einen leichten Silberstreif am Horizont. Meiner Meinung nach wird es zu einer Renaissance der Feederschiffe kommen.“

Wie die Riverboatparty auf der Ems ist auch das Schifffahrtsforum Niederelbe jedes Jahr Branchentreff für die Vertreter der maritimen Wirtschaft. Der Veranstalter Zeppelin Power Systems ist seit über 50 Jahren exklusiver Partner für den Vertrieb und Service von Caterpillar Motoren der Marken Cat und MaK bis 16 MW. Jan Volkert Wibel, Bereichsleiter Schiffe und Öl- & Gasindustrie, stellte die neuesten Entwicklungen bei Zeppelin Power Systems vor. Neben umfangreichen Investitionen am Standort Achim für Prüfstände, Lagerhallen und Bürogebäude wird durch ein internes Trainingsprogramm und ein eigenes Trainingszentrum auch stark in die Weiterbildung der Mitarbeiter investiert. Dass dieser Einsatz sich lohnt, bescheinigte der Germanische Lloyd kürzlich dem MaK Service, der in einem Marine Service Assessment in allen Bereichen überdurchschnittlich abschnitt. Von 48 geprüften Unternehmen weltweit gehört Zeppelin Power Systems zu den drei besten im Bereich Kundenservice.

Bilder:

BU1 & BU2: Rund 100 Teilnehmer auf dem 8. Schifffahrtsforum Niederelbe von Zeppelin Power Systems.



Über Zeppelin Power Systems:

Zeppelin Power Systems, ein Unternehmen des Zeppelin Konzerns, ist mit über 600 Mitarbeitern führender Systemanbieter für Lösungen in den Bereichen Antrieb und Energie.

Seit über 50 Jahren exklusiver Partner für Caterpillar Motoren (Cat und MaK), bietet Zeppelin Power Systems seinen Kunden individuelle, hoch effiziente Systemlösungen mit umfassenden Services in den Bereichen Schiffe, Lokomotiven, Öl- & Gasindustrie, Strom- & Wärmeanlagen, Mobile & Stationäre Antriebe im Leistungsbereich von 15 kW bis 16 MW.

Pressekontakt:

PickMeUp Werbeagentur
Alexander Janke
Stresemannstraße 375
22761 Hamburg
Telefon 040-398671-10
a.janke@pickme-up.de
www.pickme-up.de

Firmenkontakt:

Zeppelin Power Systems GmbH & Co. KG
Andrea Krueger
Ruhrstraße 158
22761 Hamburg
Telefon 040-853151-741
andrea.krueger@zeppelin.com
www.zeppelin-powersystems.de