

11. Oktober 2019

LBBW Research: Treibstoffvorschriften sorgen für hohe Belastung in der Containerschifffahrt - zusätzliches Risiko für lahmende Weltkonjunktur

Nach allgemeiner Überzeugung werden die Folgen des Handelsstreits der USA mit China und Europa die Weltwirtschaft im kommenden Jahr schwer belasten. Nun verweist das LBBW Research auf einen weiteren, bislang kaum beachteten Grund für eine Eintrübung: Wenige Monate vor dem faktischen Verbot von Schweröl zugunsten schwefeldioxidärmerer Schiffstreibstoffe warnt Analyst Per-Ola Hellgren: „Als Konsequenz könnte das Weltwirtschaftswachstum 2020 spürbar geringer ausfallen, da mehr als 80 Prozent des Welthandels über die Schifffahrt abgewickelt werden. Die Einführung zum Jahreswechsel würde damit die Gefahr einer weltweiten Rezession erhöhen.“ Bislang rechnet das LBBW Research für 2020 mit einem globalen Anstieg der Wirtschaftsleistung um 3,1 Prozent.

Mit Schweröl betriebene Schiffsdiesel gehören zu den schadstoffreichsten Verbrennungsmotoren. Die 15 größten Hochseeschiffe stießen pro Jahr zusammen genauso viel Schwefeldioxid (SO₂) aus wie gut eine dreiviertel Milliarde Pkw, erklärt Analyst Per-Ola Hellgren die Belastung. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (International Maritime Organization, IMO) hat deshalb bereits vor drei Jahren festgelegt, dass der Schwefelgehalt des Treibstoffs ab Januar kommenden Jahres nur noch maximal 0,5 Prozent betragen darf. Bereits seit Mitte 2010 gilt an Europas Küsten sogar eine noch strengere EU-Richtlinie die maximal 0,1 Prozent zulässt.

„Der schädliche Einfluss der Schifffahrt auf die Umwelt wurde dennoch lange Zeit nicht wahrgenommen, da der Schwefelausstoß größtenteils auf hoher See anfällt und daher für die Öffentlichkeit nicht direkt ersichtlich ist“, meint Hellgren.

„Größte Veränderung seit 1930.“

Bereits seit 20 Jahren regeln internationale Vorschriften den Schwefelgehalt im Schiffsöl. Der Analyst weist darauf hin, dass die nun vorgeschriebene Senkung die größte Veränderung der Schiffskraftstoffe seit der Umstellung von Kohle zu Öl um 1930 ist. Einer Schätzung von S&P Global Platts zufolge belaufen sich die globalen Kosten auch über die Branche hinaus für die kommenden fünf Jahre auf mehr als 1 Billion US-Dollar.

Zuerst betroffen sind bis zu 70.000 Seeschiffe, die für regelkonforme Treibstoffe umgerüstet oder verschrottet werden müssen. Die Reeder stehen dabei vor der Wahl, schwefelärmere Treibstoffe zu nutzen, Abgasreinigungsanlagen zu benutzen oder auf Flüssigerdgas-Antriebe umzurüsten. Bei einem großen Teil der globalen Handelsflotte sei jedoch bislang nichts geschehen, urteilt der Analyst und sagt voraus: „Hierdurch werden mit hoher Wahrscheinlichkeit bei der internationalen Schifffahrt gleichzeitig die Kosten steigen und die verfügbaren Kapazitäten sinken.“ Wegen zu geringer Raffineriekapazitäten sei beim Treibstoff sogar teilweise mit Versorgungsengpässen zu rechnen.

Wichtiger noch sind für Per-Ola Hellgren aber die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Als letztes Glied der Kette werden die steigenden Kosten und sinkenden Kapazitäten den Welthandel belasten. Einziger Lichtblick für ihn: Möglicherweise Sorge der Kostenanstieg bei der Containerschifffahrt für eine Frachtverlagerung auf die umweltfreundlichere Schiene, vor allem zwischen China und Europa.

Die aktuelle Studie finden Sie unter www.lbbw.de/imo2020.