



Aktuelles

Schiffsbetriebskosten – Teil 2:

Nachdem Christian Suhr, Geschäftsführer der Ahrenkiel Group, in der vorhergehenden Newsletter-Ausgabe die Personalkosten als größten Kostenblock erläutert hat, geht es im zweiten Teil der Serie Schiffsbetriebskosten um die Schiffsunterhaltskosten.

„SCHIFFSUNTERHALTSKOSTEN SIND GRÖSSTENTEILS WERFTKOSTEN“

„Die Unterhaltskosten machen etwa 20% der gesamten Betriebskosten eines Schiffes aus und sind nach den Personalkosten ein wichtiger Kostenblock. Zu den Schiffsunterhaltskosten zählen beispielsweise die Aufwendungen für Wartung, Reparatur und für notwendige Ausrüstungen des Schiffes. Durch rechtzeitige Planung, günstigen Einkauf und Lieferungen der Ersatzteile an Bord können Reeder bei zu hohen Kosten gegensteuern. Da ein erheblicher Teil der Aufwendungen für den Schiffsunterhalt bereits in den Werften anfällt, ist die Werftauswahl von Bedeutung.

In Europa liegen die Werftkosten auf Grund der höheren Löhne in der Regel erheblich über dem Lohnniveau beispielsweise Chinas. Das spielt besonders bei arbeitsintensiven Tätigkeiten eine große Rolle. Ein Anti-Fouling-Anstrich gegen Anlagerungen ist in Nordchina beispielsweise um rund 40% günstiger als in Europa. Auch das Verarbeiten von Stahl ist dort preiswerter, so dass die Erneuerung von Stahlplatten des Schiffskörpers wesent-

lich günstiger ist. Wer jedoch komplexere Tätigkeiten ausführen lassen will, fährt mit chinesischen Werften nicht immer am preiswertesten. Denn für komplizierte Wartungs- oder Reparaturarbeiten an den Maschinen müssen oftmals teure Spezialisten aus Japan, Korea oder sogar Europa eingeflogen werden. Hingegen liefern europäische Werften gute Qualität, haben im weltweiten Vergleich jedoch zwei Nachteile: Während auf der Einnahmenseite die Charraten in US-Dollar anfallen, schlagen auf der Ausgabenseite die Kosten von europäischen Werften in Euro zu Buche. Ein starker Euro ist für Reeder, die Schiffe in Europa docken müssen, eine teure Angelegenheit. Hinzu kommen die strengen arbeitsrechtlichen Vorschriften und das bereits erwähnte hohe Lohnniveau für europäische Werftarbeiter, die eine Dockung in Europa oftmals verteuern.“



Christian Suhr,
Geschäftsführer der Ahrenkiel Group