

Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Februar 2010)



An dieser Stelle kommentiert das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) regelmäßig für **König & Cie.** aktuelle Trends auf den Containerverkehrs- und Chartermärkten und bezieht dabei relevante Informationen aus den Bereichen Wirtschaft und internationaler Handel, Containerverkehr, Flotte, Schiffbau und Ordertätigkeit ein. Als Quellen für die verwendeten Zahlen dienen verschiedene Charterindizes (Howe Robinson, Clarkson und Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.), internationale Organisationen (OECD, IWF), Flottendaten von Lloyd's (LR/Fairplay) sowie ISL-eigene Datenbanken.

Licht am Ende des Tunnels – Nachfrage wächst wieder

Auch wenn das Jahr 2009 insgesamt noch mit einem deutlichen Minus bei den Umschlagmengen abgeschlossen hat, gab es und gibt es deutliche Anzeichen der Besserung. Nachdem nunmehr für viele der Top 20 Containerhäfen sowie für eine noch umfassendere Stichprobe des ISL mit über 60 weltweit verteilten Häfen die kompletten Jahreswerte des Umschlags 2009 sowie bereits erste Angaben für den Januar 2010 vorliegen, bestätigt sich, was bereits im Verlauf des vergangenen Jahres auf Basis der genannten Stichprobe vom ISL hochgerechnet worden war: Das am Umschlag gemessene Marktvolumen des vergangenen Jahres war um knapp 11 % rückläufig. Insgesamt mussten die Top 20 Containerhäfen der Welt im vergangenen Jahr rund 10,7 % weniger Umschlag ausweisen als 2008. Dennoch ist dieser Wert deutlich besser als dies noch Anfang 2009 den Anschein hatte. Seit Februar 2009 hat sich der Rückstand gegenüber dem jeweils entsprechenden Vorjahreszeitraum von mehr als -17 % auf die genannten knapp -11 % verringert. Das bedeutet, dass es nicht nur ein Wachstum wie in 2008 gab, sondern dass ein darüber hinausgehendes Wachstum den Aufholprozess ermöglicht hat. Die ersten Zahlen für 2010 für einen Ausschnitt von rund 45 % des globalen Umschlags zeigen ein sehr hohes Wachstum von rund 18 % gegen über dem – allerdings extrem schwachen – Januar 2009. Unter der Berücksichtigung dieses Basiseffektes und der aktuellen Wirtschaftsprognosen von IWF und OECD hat das ISL in einer in Mitte März veröffentlichten Studie für das Gesamtjahr 2010 einen Umschlagzuwachs von vorsichtigen rund 8 % angesetzt und im optimistischen Fall die Chance von 10 % gesehen. Damit würde global bereits im laufenden Jahr ein erheblicher Teil des Volumenrückgangs in 2009 kompensiert. Die stärksten Impulse gehen weiterhin von den asiatischen/chinesischen Häfen aus, aber auch in anderen Teilen der Welt zeichnet sich ein signifikantes Wachstum ab.

Ordertätigkeit im Bereich der Containerschiffe weiterhin auf Stillstand

Weiterhin werden keine neuen Containerschiffe bestellt. Im Gegenteil: Die Informationen über stornierte Aufträge verdichten sich. Das ISL geht nach Analyse des aktuellen Orderbuchs und der Flotte davon aus, dass in den vergangenen rund 18 Monaten mehr als 180 Aufträge für Containerschiffe (knapp 500.000 TEU) storniert bzw. in andere Typen gewandelt wurden. Darüber hinaus hat es erhebliche Verschiebungen von Ablieferungen gegeben und man kann davon ausgehen, dass sich dieser Effekt auch noch eine Weile fortsetzt. Hinzu kommen weiterhin Verschrottungen älterer Schiffe. Somit wird auch in 2010 das Flottenwachstum deutlich geringer ausfallen, als dies die offiziellen Zahlen von IHS/Fairplay oder anderen hergeben.

Raten im Februar steigend

Bereits im Januar konnte im Durchschnitt ein allmählicher Anstieg der Raten beobachtet werden. Dieser Trend setzte sich im Februar auf relativ breiter Basis fort, auch wenn die erreichten Niveaus sicherlich noch nicht als auskömmlich bezeichnet werden können. Im Durchschnitt melden sowohl Howe Robinson als auch Clarkson Research einen Anstieg der Chartermärkte um rund 6 %. Besonders deutlich erholten sich zuletzt die Raten für die Panamax-Schiffe. Ende Februar stand der Gesamtmarktindex von Howe Robinson bei 357 Punkten für den gewichteten Container-Index (HRCI). Dies entspricht einem Anstieg um 18 Punkten oder 5,3 % gegenüber dem Stand von Ende Januar.

Clarkson zufolge waren die Gewinne im Februar im Vergleich zum Vormonat ebenfalls deutlich und beliefen sich im Durchschnitt auf 6,6 %. Die Steigerungen der einzelnen Segmente bewegten sich hier zwischen 0 und 53 %.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Der Chartermarkt für Schiffe oberhalb von 3.000 TEU verzeichnete im Februar laut Howe Robinson einen unerwarteten und sehr starken Anstieg. Im Vergleich zum Vormonat stiegen die Charraten für den Schiffstyp 3.500 TEU um 14,5 % und für den Typ 4.500 TEU waren sie sogar um 49,3 % höher als im Januar. Entsprechend wurden am Monatsende für den Typ 4.500 TEU ohne Ladegeschirr rund US\$ 10.000 pro Tag erzielt. Der Indikator für Schiffe mit 3.500 TEU betrug Ende Februar US\$ 5.725 pro Tag.

Clarkson Research zufolge waren die Veränderungen in diesem Segment noch deutlicher, auch wenn das absolute Niveau am Ende tw. ähnlich ist. Nach Clarkson lag der Index für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3.500 TEU ohne Ladegeschirr im Februar bei US\$ 7.000 je Tag und wies damit ein Anstieg von 27,3 % gegenüber dem Januar auf. Der Typ 4.400 TEU zeigte bei Clarkson ebenfalls drastischen Sprung im Vergleich zum Vormonat in Höhe von +53,8 % bzw. US\$ 3.500 und lag im Durchschnitt des Februar 2009 bei US\$ 10.000 pro Tag. Insgesamt liegt Clarkson somit auf oder über den Monatsendwerten von Howe Robinson.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

Die Raten im Segment der Vollcontainerschiffe mit nominalen Stellplatzkapazitäten von 2.000 bis 3.000 TEU (ca. 1.500 - 2.300 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) legten laut Howe Robinson im Verlauf des Monats Februar um 3,2 % bis 9,1 % zu. Für den Typ 2.800 TEU wurden zum Monatsende US\$ 4.800 pro Tag angegeben (eine Steigerung um 9,1 % ggü. Januar 2010). Auch der mittlere Bereich dieses Segments, also der Typ 2.500 TEU mit eigenem Geschirr konnte zulegen, allerdings nur um 3,2 %, und lag Ende Februar bei US\$ 4.900 pro Tag. In etwa dazwischen bewegten sich die Zuwächse bei den Raten des Typs mit 2.080 TEU ohne Ladegeschirr, der bereits im Januar leichte Gewinne aufweisen konnte: hier wurde im Februar ein Anstieg um 5,8 % auf rund US\$ 4.000 pro Tag gemeldet.

Die Clarkson-Indikatoren zeigen in diesem Segment ähnliche Trends und Niveaus. Für die Klasse 2.500 TEU wird eine Steigerung um 5,6 % (oder US\$ 250) auf US\$ 4.750 pro Tag angegeben. Der Typ mit 2.750 TEU gewann mit +9,9 % oder US\$ 450 stärker, der Typ mit 2.000 TEU mit 4,7 % oder US\$ 200 etwas weniger stark. Die Raten der beiden Typen lagen im Monatsdurchschnitt somit bei US\$ 5.000 bzw. US\$ 4.500 pro Tag.

Schiffe um die 1.700 TEU

Ebenfalls nennenswerte Ratensteigerungen beobachtete Howe Robinson im Februar 2010 auch bei den Vollcontainerschiffen in der Größenklasse von 1.000 - 2.000 TEU (entsprechend rd. 600 - 1.300 TEU bei gleichmäßiger Beladung mit Containern von 14 t Gewicht). Der Typ 1.600 TEU ohne Geschirr wies eine Veränderung von +1,3 % gegenüber dem Januar auf (oder US\$ +50 auf US\$ 4.000 pro Tag). Zwischenzeitlich waren die Raten sogar bis zu US\$ 300 höher.

Der Typ mit 1.000 TEU gewann nur 0,7 % oder US\$ 25 pro Tag, während der 1.100er mit Geschirr etwa US\$ 300 pro Tag (+7,3 %) auf US\$ 4.400 zulegen konnte. Im Rahmen des Durchschnitts bewegten sich die Gewinne Howe Robinson zufolge bei Schiffstyp 1.700 TEU. Ende des Monats Februar lag die Rate bei US\$ 4.500 pro Tag, was einem Anstieg von 4,6 % entspricht.

Die von Clarkson gemeldeten Trends liegen in dieser Bandbreite. Danach waren im Februar für ein Containerschiff mit 1.000 Stellplätzen und eigenem Ladegeschirr durchschnittlich US\$ 4.200 pro Tag zu erzielen (+5 % gegenüber dem Vormonat). In der Klasse der Schiffe um 1.700 TEU (mit Geschirr) waren Clarksons zufolge US\$ 4.350 pro Tag zu erzielen, was einem Zuwachs um 3,6 % gegenüber dem Januar entspricht.

Schiffe von 500 bis 1000 TEU

Einheiten der Klasse von 500 - 1.000 TEU (ca. 300 - 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) zeigten sich bei Howe Robinson Ende Februar etwas durchwachsen. Für Schiffe mit 650 Stellplätzen und eigenem Ladegeschirr ließen sich unverändert rund US\$ 3.600 je Tag erzielen, nachdem es im Monatsverlauf auch schon mal US\$ 200 mehr, aber auch

schon US\$ 200 weniger waren. Die kleineren 520-TEU-Einheiten mit Geschirr erfuhren im Februar einen Anstieg von 7,1% und beliefen sich damit am Monatsende auf US\$ 4.500 pro Tag. Der Typ mit 510 TEU (ohne eigenes Geschirr) musste dagegen einen Verlust von 7,7 % auf US\$ 3.000 pro Tag hinnehmen.

Für 725-TEU-Schiffe gibt Clarkson im Februar einen mäßigen Ratenanstieg gegenüber dem Januar um US\$ 25 auf US\$ 3.450 pro Tag (+0,7 %) an.

Schiffe bis 500 TEU

Für den kleinsten beobachteten Schiffstyp mit 350 TEU mit eigenem Geschirr geben die Analysten von Clarkson im Februar Stagnation auf einem Niveau von US\$ 3.200 pro Tag an.

Kontakt: Prof. Dr. Burkhard Lemper (lemper@isl.org)