

Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (April 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 (IHS Fairplay) sowie ISL-eigene Datenbanken.

Erneute Korrektur der Wachstumserwartungen durch IWF

Ende April hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seinen neuen halbjährlichen Economic Outlook vorgestellt. Dabei wurden die Erwartungen sowohl für die Wirtschafts- als auch für die Welthandelsentwicklung wie in den vorangegangenen Updates erneut nach oben korrigiert. Der IWF kommt zu dem Ergebnis, dass die Weltwirtschaft wieder stärker zu expandieren scheint, wobei insbesondere von der Dynamik der asiatischen Volkswirtschaften spürbare Impulse ausgehen. Insgesamt fällt das erwartete Wirtschaftswachstum mit 4,2 % im Jahr 2010 bereits wieder oberhalb des langjährigen Durchschnitts aus. Der IWF stellt fest, dass die Erholung insgesamt solider ist und sich vor allem auch auf die Industriestaaten ausgeweitet hat. Dennoch hinterlässt die Finanzkrise mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um -0,6 % im Jahr 2009 deutliche Spuren auf dem langfristigen Wachstumspfad der Weltwirtschaft. Die aktuell zu beobachtende Belebung der Weltwirtschaftsaktivität führt der IWF in den Industriestaaten vor allem auf die Konjunkturprogramme, aber auch auf die wieder anziehende Industrieproduktion und die Wende im Lagerzyklus zurück. In den Entwicklungs- und Schwellenländern ist die Binnennachfrage der treibende Faktor.

Im Anschluss an die Erholungsphase des Jahres 2010 rechnet der IWF auch weiterhin mit einem Wirtschaftswachstum, das dem hohen Durchschnitt der Vorjahre entspricht: Für den Zeitraum von 2011 bis 2015 wird ein Zuwachs von jahresdurchschnittlich 4,5 % erwartet.

Die Prognose zur Entwicklung des wertmäßigen Welthandelsvolumens an Gütern und Dienstleistungen im Jahr 2010 wurde ebenfalls erhöht. In der aktuellen April-Ausgabe wird der Zuwachs für das Jahr 2010 mit 7,0 % angegeben. Die Erholung des Handels mit Gütern fällt danach mit 8 % in 2010 noch deutlicher aus.

In der mittelfristigen Perspektive der Jahre 2012-2015 erwartet der IWF, dass sich der Welthandel mit einem Wachstum von jährlich 6,6 Prozent weiterhin überproportional zur Weltwirtschaftsleistung entwickeln wird.

Flottenwachstum weiterhin gedämpft

Das Flottenwachstum der vergangenen Quartale hat sich auch im 1. Quartal 2010 fortgesetzt. Die Ablieferung neuer Schiffe hat sich trotz der hohen Zahl eigentlich geplanter Ablieferungen aber in Grenzen gehalten. Nach aktuellen Zahlen von IHS Fairplay ist die Flotte der Vollcontainerschiffe im letzten Quartal (Januar bis März 2010) um 23 Einheiten mit insgesamt rund 207.000 TEU gewachsen. Abgeliefert wurden 60 Einheiten, sodass fast 40 Containerschiffe die Flotte – in der Regel durch Verschrottung – verlassen haben. Laut IHS Fairplay gab es damit Anfang April 2010 weltweit rund 4.746 Vollcontainerschiffe mit zusammen rund 13,1 Mio. Stellplätzen. Aufgrund der weiteren Zurückhaltung bei den Neubaubestellungen reduzierte sich das Orderbook der Werften weiter nicht nur relativ zur fahrenden Flotte, sondern auch absolut. Zu Beginn des April 2010 umfasste der Auftragsbestand der Werften weltweit laut Angaben von IHS Fairplay noch 750 Einheiten mit knapp 4,4 Mio. TEU, die in den kommenden drei bis vier Jahren zur Ablieferung kommen. Das entspricht knapp 34 % der fahrenden Flotte gemessen in TEU-Kapazität. Zu den bereits gelieferten 60 Einheiten ist bis zum Dezember dieses Jahres die Ablieferung zusätzlicher 356 Schiffe mit gut 1,5 Mio. TEU geplant, so dass sich für das laufende Jahr eine Steigerung der Kapazität um weitere etwa 11,8 % durch Neubauten abzeichnet, sollten alle Schiffe plangemäß ausgeliefert werden (insgesamt 2010: +13,8 %). Allerdings zeichnet sich ab, dass auch in 2010 Verschiebungen, bislang nicht offizielle Stornierungen und weitere Abwrackungen das tatsächliche Flottenwachstum deutlich reduzieren. Realistisch erscheint ein Flottenzuwachs unterhalb von 10 % für das Gesamtjahr, womit zumindest die Chance besteht, dass die zusätzliche Tonnage vom Markt weitestgehend aufgenommen werden kann und der Bestand an unbeschäftigten Einheiten zumindest nicht weiter zunimmt. Saisonal bedingte Schwankungen sind dabei ausgeklammert. Für das kommende Jahr sowie 2012 stehen insgesamt rund 2,6 Mio. TEU in den Büchern. Dies entspricht aus heutiger Sicht einem absehbaren Flottenwachstum von etwa 9,6 % (2011) bzw. 7,7 % in 2012, von denen die wahrscheinlichen Abwrackungen und ggfls. Stornos noch abzuziehen sind.

Inzwischen wird zum Teil bereits wieder von einer neu beginnenden Ordertätigkeit gesprochen. Dem wöchentlichen Newsletter von Alphaliner¹ zufolge ist damit zu rechnen, dass die Eigentümer und Operatoren überlegen, neue Aufträge für Containerschiffe zu platzieren, sobald das Verhältnis von Orders zur fahrenden Flotte 20% unterschreitet. Dies ist voraussichtlich im ersten Quartal 2011 zu erwarten. Es gibt bereits Anzeichen dafür, dass einige Eigentümer noch in diesem Jahr neue Schiffe in Auftrag geben werden, um von den derzeit verhältnismäßig moderaten Preisen zu profitieren.

Anstieg bei den Charraten

Im vergangenen Monat zeichnete sich die Entwicklung der Charraten durch deutlich steigende Raten im Bereich zwischen 2,2 % und 28,1 % aus. Lediglich bei den kleineren

¹ Vgl. Alphaliner Weekly Newsletter, Volume 2010, Issue 18, S. 2

510-TEU-Einheiten ohne Geschirr war ein Rückgang von -3,5 % zu beobachten. Ende April zeigte der Gesamtindex von Howe Robinson einen Anstieg um 54 Punkte oder 12,7 % und liegt bei 427 Punkten – mit steigender Tendenz zum Monatsende. Clarkson zufolge stiegen die Raten ebenfalls über alle Größenklassen hinweg an.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Auf dem Chartermarkt für Schiffe oberhalb von 3.000 TEU war die Ratenentwicklung nach Howe Robinson im April im Durchschnitt positiv. Insbesondere Ende April stiegen die Raten nochmal deutlich an. Die Raten lagen für den Typ 3.500 TEU ohne Ladegeschirr Ende April mit rund US\$ 9.000 pro Tag im Monatsvergleich etwa US\$ 2.525 oder 28,1 % höher als Ende März. Der Typ mit 4.500 TEU ohne Geschirr konnte danach zum Monatsende sogar US\$ 19.700 pro Tag erzielen.

Clarkson meldet beim Index für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3.500 TEU ohne Ladegeschirr im April wie für alle Segmente steigende Raten, in diesem Fall bei US\$ 9.500 je Tag. In der Größenordnung 4.400 TEU wurde das Ratenniveau im Monatsmittel bei US\$ 20.000 pro Tag angegeben.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

Durchweg positiv war die Entwicklung bei den Typen innerhalb der Größenklasse mit nominalen Stellplatzkapazitäten von 2.000 bis 3.000 TEU (ca. 1.500 - 2.300 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) bei Howe Robinson. Die erfassten drei Typen konnten zwischen 11,5 und 24,6 % gegenüber dem Stand Ende März zulegen. Der Typ 2.080 TEU ohne Ladegeschirr erreichte danach bei Neuverträgen Ende April mit rund US\$ 4.500 pro Tag etwa US\$ 500 oder 11,5 % höhere Raten als Ende März. Das Segment mit 2.500 TEU und eigenem Ladegeschirr gewann im letzten Monat US\$ 950 und oder 16,0 % und liegt damit bei rund US\$ 5.950 pro Tag. In ähnlichem Rahmen bewegte sich der Typ 2.800 TEU: Die Raten stiegen um 24,6 % oder US\$ 1.600 auf US\$ 6.500 pro Tag.

Auch Clarkson meldet in allen Fällen steigende Raten: Die Einheiten mit 2.750 TEU konnten danach im Monatsmittel Raten von US\$ 7.000 pro Tag erzielen, die 2.500er-Klasse US\$ 6.000 pro Tag.

Schiffe um die 1.700 TEU

Ebenfalls zum Teil deutlich legten nach Howe Robinson die Raten für Vollcontainerschiffe in der Größenklasse 1.000 - 2.000 TEU (entsprechend rd. 600 - 1.300 TEU bei gleichmäßiger Beladung mit Containern von 14 t Gewicht) im April zu. Alle Indexreihen in diesem Segment verzeichneten höhere Raten. Die Gewinne lagen zwischen 2,2 % und 14,0 %. Zum Monatsende konnten Schiffe mit rund 1.000 nominalen Stellplätzen US\$ 4.250 pro Tag erzielen und damit US\$ 150 mehr als am Ende des Vormonats (+3,5 %). In der Klasse mit 1.100 TEU und Ladegeschirr gab es einen Anstieg um 5,7 % auf US\$ 4.350 pro Tag (bereits leicht erholt von zwischenzeitlich niedrigeren Werten). Beim Typ und 1.700 TEU mit eigenem

Ladegeschirr stiegen die Raten um US\$ 750 oder 14,0 % auf US\$ 5.350. Demgegenüber meldet Howe Robinson beim Typ 1.600 TEU ohne Ladegeschirr einen vergleichsweise moderaten Gewinn mit 4,4 % oder US\$ 200 auf US\$ 4.500 pro Tag.

Clarkson gibt für den 1.700 TEU-Typ weiter Raten von genau US\$ 4.800 pro Tag an. Der Typ 2000 TEU ohne Geschirr erzielte im Monatsdurchschnitt US\$ 5.000 pro Tag.

Schiffe bis 1000 TEU

Am unteren Ende der Größenskala für Charterschiffe war das Bild wenig einheitlich. Der Chartermarkt für Schiffe der Klasse von 350 - 1.000 TEU (ca. 250 - 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) zeigte laut Howe Robinson Veränderungen von -3,5 % bis maximal +9,7 %. Danach wurden Schiffe mit 520 TEU und eigenem Ladegeschirr Ende April für rund US\$ 4.650 je Tag verchartert – etwa US\$ 450 oder 9,7 % mehr als Ende März. Die kleineren 510-TEU-Einheiten ohne Geschirr verzeichneten als einzige über alle Größenklassen hinweg einen Rückgang um US\$ 99 oder -3,5 % auf US\$ 2.800 pro Tag. Gestiegen sind auch die Raten für den Typ mit 650 TEU mit US\$ 4.000 (3,8 %).

Im Monatsmittel gibt Clarkson für 725-TEU-Schiffe die Raten bei US\$ 3.800 pro Tag an. Für ein Schiff mit 350 nominalen Stellplätzen werden im April US\$ 3.500 pro Tag gemeldet.

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