

# Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Mai 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 IHS Fairplay (bislang Lloyd's Register bzw. LR/Fairplay) sowie ISL-eigene Datenbanken.

## **Erholung der Weltwirtschaft gewinnt an Kraft, Euroraum weiter beeinträchtigt**

In ihrem „Economic Outlook“<sup>1</sup> bewertet die OECD die Wirtschaftslage und die weiteren Aussichten in den Mitgliedsländern. Laut der vorläufigen Ausgabe des OECD Economic Outlook im Mai 2010 gewinnt die weltweite wirtschaftliche Erholung langsam jedoch ungleichmäßig an Kraft. Für dieses Jahr sowie für 2011 prognostiziert die OECD ein weltweites Produktionswachstum von rund 4,75 %.

Der Löwenanteil des Weltwirtschaftswachstums entfällt wohl weiter auf die Nicht-OECD-Volkswirtschaften. Für diese Länder, insbesondere für die Region Asien geht man von einer weiteren kräftigen Erholung aus. Die Wachstumsdynamik in den USA sowie in Japan zeigte sich in den letzten Quartalen robust und wurde von einem Aufschwung im Lagerzyklus und einer allmählichen Belebung der privaten Nachfrage getragen. Im Gegensatz hierzu entwickelte sich die wirtschaftliche Erholung im Euroraum verhaltener. Hier wird darauf gesetzt, dass die aktuellen makroökonomischen Stabilisierungsmaßnahmen und die kräftige Auslandsnachfrage dafür sorgen, dass die Wirtschaftstätigkeit im Laufe des Jahres an Dynamik hinzugewinnt.

## **Weiter hohes Niveau bei Verschrottungen von Container tonnage**

In den ersten fünf Monaten dieses Jahres wurden 54 Containerschiffe verschrottet. Insgesamt hatten diese eine Gesamtkapazität von 95.430 TEU, somit blieben die diesjährigen Werte leicht unter den sehr hohen Vorjahreswerten des gleichen Zeitraums zurück (72 Containerfrachter, 126.480 TEU). Der größte Teil des Abbruchstaus der „ertragsstarken“ Jahre von 2003-2008 ist damit zwar allmählich aufgelöst, aber die Verschrottungsaktivität dürfte sich bis in das nächste Jahr hinein weiter lebhaft zeigen. Der Schrottpreis betrug im Mai 376 US\$/ldt laut Clarkson, ein Niveau, dass etwa dem vom Anfang April 2007 entsprach.

---

<sup>1</sup> Vgl. OECD Economic Outlook, Preliminary Version, May 2010, S. 9 ff.

## **Neuer Umschlagrekord wird erst für 2011 erwartet**

Clarkson Research prognostizieren in ihrem aktuellen „Container Intelligence Monthly“ ein Wachstum des globalen Containerumschlags von 9,4% im Jahr 2010. Auch mit diesem hohen Wachstum wird jedoch der Mengeneinbruch des Jahres 2009 noch nicht vollständig ausgeglichen. Stattdessen ergibt sich daraus, dass im weltweiten Behälterumschlag erst im Jahr 2011 wieder ein neuer Höchstwert erreicht werden dürfte.

## **Ordertätigkeit im Mai nach wie vor nicht existent – Anteil inaktiver Schiffe sinkt weiter**

Auch im Mai gingen keine Bestellungen für Containerschiffe in den Auftragsbüchern ein.<sup>2</sup> Dem wöchentlichen Newsletter von Alphaliner<sup>3</sup> zufolge fiel der Anteil der aufliegenden Container-Kapazität auf 3,5 % der existierenden Flotte. Dies ist das niedrigste Niveau an aufliegender Tonnage seit Dezember 2008. Gemäß Alphaliner waren im Mai insgesamt 234 Containerschiffe außer Fahrt. Darunter befanden sich nur sieben Einheiten mit einer Kapazität von mehr als 5.000 TEU. Im Juni letzten Jahres gab es 533 inaktive Einheiten, darunter 52 Schiffe mit einer Größe von über 5.000 TEU.

## **Chartermarkt - „Erholung von oben“ .**

Im Mai war über alle Segmente hinweg ein Anstieg der Charraten zu beobachten. Der Gesamtindex von Howe Robinson stieg im Monatsverlauf um 52 Punkte oder rund 12 % auf ein Niveau von 480 Punkten. Nachdem bereits im April eine stark ausgeprägte Ratenerholung bei den größten beobachteten Schiffstypen (um 4.500 TEU) zu beobachten war, sprangen nun auch die Größenbereiche um 3.500 TEU deutlich über die Schwelle von US\$ 10.000 pro Tag. Auch die unteren Größenbereiche konnten sich spürbar erholen. Allerdings liegt hier nach wie vor ein gedrücktes Niveau vor.

## **Schiffe oberhalb von 3.000 TEU**

Auf dem Chartermarkt für Schiffe oberhalb von 3.000 TEU war die Ratenentwicklung nach Howe Robinson im Mai sehr positiv. Die Raten lagen für den Typ 3.500 TEU ohne Ladegeschrir Ende Mai mit US\$ 14.000 pro Tag im Monatsvergleich US\$ 5.000 oder 35,7 % höher als Ende April. Der Typ mit 4.500 TEU ohne Geschirr, der bereits Ende April gut US\$ 20.000 pro Tag erzielen konnte, stieg weiter leicht an und notierte zuletzt um US\$ 20.450 pro Tag (+3,7%).

Clarkson meldet bei den Raten für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität um 3.500 TEU ohne Ladegeschrir im Mai ebenfalls stark steigende Raten um 47,4 %, auf US\$ 14.000 je Tag, womit exakt gleich hohe Raten geschätzt werden wie bei Howe Robinson. In der Größenordnung 4.400 TEU wurde das Ratenniveau im Monatsmittel mit US\$ 22.000 pro Tag angegeben, ein Anstieg um US\$ 2.000 bzw. 10 %.

---

<sup>2</sup> Vgl. Fearnleys Weekly 17/2010 bis 22/2010

<sup>3</sup> Vgl. AXS-Alphaliner Newsletter 23, 2010, S. 3

## **Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU**

Durchweg konstant 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. Der Typ 2.080 TEU ohne Ladegeschirr erreichte danach bei Neuverträgen Ende Mai mit US\$ 5.325 pro Tag etwa US\$ 850 oder 18,8 % höhere Raten als Ende April. Das Segment mit 2.500 TEU und eigenem Ladegeschirr und der Typ 2.800 TEU stiegen ebenfalls. Für den Typ 2.500 TEU konnten Ende Mai mit US\$ 7.250 pro Tag etwa US\$ 1.300 bzw. 21,5 % höhere Raten erzielt werden als Ende April. Das Segment mit 2.800 TEU stieg Howe Robinson zufolge um US\$ 1.000 bzw. 15,4 % auf US\$ 7.500 pro Tag.

Clarkson meldet in allen Fällen steigende Raten: Die Einheiten mit 2.750 TEU konnten danach 14,3 % mehr als im Vormonat erzielen, dies entsprach im Monatsmittel Raten von US\$ 8.000 pro Tag, die 2.500er-Klasse stieg um 15,0 % auf US\$ 6.900 pro Tag.

## **Schiffe um die 1.700 TEU**

Nach Howe Robinson zeigten auch 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) deutliche Zuwächse im Mai. Beim Typ 1.700 TEU mit eigenem Ladegeschirr stiegen die Raten um US\$ 450 oder 8,4 % auf US\$ 5.800 pro Tag. Einen starken Anstieg meldet Howe Robinson für den Typ 1.600 TEU ohne Ladegeschirr. Hier wurden Ende Mai Raten von US\$ 5.700 pro Tag genannt (+26,7 % bzw. +US\$ 1.200 pro Tag ggü. Ende April).

Bei Clarkson stiegen die Raten für den 1.700 TEU-Typ auf US\$ 5.600 pro Tag, entsprechend einem Anstieg um 16,7 % oder US\$ 800. Der 2000 TEU-Typ mit eigenem Geschirr stieg etwas stärker um US\$ 1.000 oder 20 % auf US\$ 6.000 pro Tag.

## **Schiffe bis 1000 TEU**

Am unteren Ende der Größenskala für Charterschiffe fielen die Zuwachsraten nicht so hoch aus. 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 lediglich beim Typ 650 TEU eine Veränderung von 7,0 %. Dagegen blieben die Raten für Schiffe mit 520 TEU und eigenem Ladegeschirr Ende Mai konstant bei US\$ 4.650 je Tag. Die leicht kleineren 510-TEU-Einheiten ohne Geschirr wurden weiterhin mit einem deutlichen Abschlag gehandelt: Ohne Veränderung zum Vormonat belief sich die Rate Ende Mai weiterhin auf US\$ 2.800 pro Tag.

Parallel dazu zeigen die Zahlen von Clarkson ebenfalls moderate Wachstumsraten für kleine Tonnage mit eigenem Geschirr: Für 725-TEU-Schiffe stiegen die Raten um 5,3 % auf US\$ 4.000 pro Tag an. Für ein Schiff mit 350 nominalen Stellplätzen werden im Mai Raten von US\$ 3.600 pro Tag gemeldet (+2,9 %). Damit lagen die potenziellen Erlöse dieses Typs erkennbar über den Howe-Robinson Markteinschätzungen für die ladegeschirrlosen aber größeren 510-TEU Einheiten.

*Kontakt: Prof. Dr. Burkhard Lemper ([lemp@isl.org](mailto:lemp@isl.org))*