

Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Juli 2008)



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.

Wirtschaftsentwicklung weiter verbessert

Ende Juli veröffentlichte der Internationale Währungsfonds IWF ein Update seiner Prognose vom April und korrigierte sowohl das Wirtschaftswachstum des vergangenen Jahres als auch die Prognosen für die Zuwächse der Jahre 2008 und 2009 leicht nach oben. Für 2007 errechnet der IWF nunmehr einen realen Anstieg des globalen Sozialprodukts um 5,0 %, für 2008 und 2009 werden jetzt 4,1% bzw. 3,9 % erwartet. Damit wurde der Abwärtstrend in 2008 gebremst, für 2009 sind die erwarteten wirtschaftlichen Zuwachsraten gegenüber 2008 zwar weiter reduziert, aber die insgesamt hat der IWF die Entwicklung der Wirtschaftsleistung leicht besser eingestuft. Damit bleiben die Grundlagen für ein weiteres Wachstum der Containerschifffahrt bestehen, allerdings auf leicht niedrigerem Niveau. So ist auf Basis der verfügbaren Zahlen für die ersten 4 bis 5 Monate von rund 60 Häfen für 2008 von einem Umschlagswachstum von 9 bis maximal 9,5 % zu rechnen.

Neubestellungen im Juli deutlich abgebremst

Nachdem für den Juni noch einige Abschlüsse nachgemeldet wurden und das Ordervolumen fast 430.000 TEU anstieg, war im Juli eine deutlich Abkühlung der Ordertätigkeit zu verzeichnen. Bislang wurden laut Clarkson Research nur 4 Bestellungen mit etwa 15.000 TEU gemeldet. Ursache dafür dürften neben einem gewissen Sommerloch auch die zuvor geschilderte leichte Eintrübung der kurzfristigen Aussichten und die seit einigen Monaten schwächer werdenden Chartermärkte sein. Außerdem mussten die Linienreedereien in einigen Verkehren nach Pressemeldungen zum Teil deutliche Frachtrateneinbußen hinnehmen, so dass auch von dieser Seite aus etwa mehr Vorsicht waltet. Insgesamt wurden bis einschließlich Juli 2008 somit gut 160 Containerschiffe mit zusammen fast 940.000 TEU geordert. Das ist etwa auf dem Niveau des Jahres 2006 und bleibt deutlich hinter den Werten des Jahres 2007 zurück.

Weiterhin hohes Flottenwachstum

Wie erwartet hat sich das hohe Flottenwachstum der letzten Jahre auch im 2. Quartal 2008 fortgesetzt. Nach aktuellen Zahlen ist die Flotte der Vollcontainerschiffe im letzten Quartal (April bis Juni 2008) durch Ablieferungen neuer Schiffe um 121 Einheiten mit insgesamt rund 410.000 TEU gewachsen. Abzüglich einiger Verschrottungen kleinerer Schiffe ergibt sich ein Nettozuwachs von 114 Schiffen mit 403.000 TEU. Laut Lloyd's Register/Fairplay gab es damit am 1.7.2008 weltweit 4.489 Vollcontainerschiffe mit zusammen mehr als 11,5 Mio. Stellplätzen. Das aktuelle Orderbook der Werften hat sich in den letzten Monaten insgesamt weiter erhöht und enthielt zu Beginn des Juli 2008 weitere 1.451 Einheiten mit 6,8 Mio. TEU, die in den kommenden drei bis vier Jahren zur Ablieferung kommen. Das entspricht 59,3 % der bestehenden Flotte. Zu den 2008 bereits gelieferten Einheiten ist bis zum Dezember dieses Jahres die Ablieferung zusätzlicher 305 Schiffe mit mehr als 864.000 TEU geplant, so dass sich für das laufende Jahr unter Berücksichtigung bereits erfolgter Abwrackungen eine Steigerung der Kapazität um rund 15,2 % abzeichnet. Für das kommende Jahr sowie 2010 stehen jeweils rund 1,7 bzw. 2,1 Mio. TEU in den Büchern. Dies entspricht aus heutiger Sicht einem absehbaren Flottenwachstum von 14,1 % (2009) bzw. 14,2 % in 2010, von denen die zu erwartenden, immer noch relativ geringen Abwrackungen abzuziehen sind. Im Orderbuch finden sich trotz der inzwischen erfolgten Ablieferungen immer noch feste Aufträge für 314 Schiffe mit mehr als 8.000 TEU, davon 187 über 10.000 TEU.

Fortsetzung des Rückgangs bei den Charrerraten

Der rückläufige Trend aus den vergangenen Monaten hielt auch im Juli weiter an. Gemessen am Gesamtindex von Howe Robinson hat sich der Chartermarkt im Juli um weitere 3,4 % abgeschwächt. Dieser Rückgang setzte sich Anfang August weiter fort. Zum Monatsende Juli lag der HRCI bei 1.176 Punkten, und damit 42 Punkte niedriger als Ende Juni 2008. Am größten waren die Verluste bei den oberen Größenklassen, während im unteren Bereich Stagnation und in einem Fall sogar leichte Zuwächse zu verzeichnen waren.

Clarkson meldet für Juli ebenfalls im Durchschnitt fallende Raten, wobei die unteren Größensegmente ebenfalls weniger verlieren als diejenigen am oberen Ende des Spektrums. Für die kommenden Monate wird ein weiterer Druck auf die Raten nicht ausgeschlossen, wobei abzuwarten bleibt, ob die Hochsaison ab September nicht doch eine gewisse Korrektur bewirken kann.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Für Schiffe oberhalb von 3.000 TEU sind die Einschätzungen der beiden Brokerhäuser fast identisch. Während Howe Robinson die Raten des größeren Typs (4.500 TEU) zum Monatsende mit US\$ 27.000 pro Tag um US\$ 8.000 oder 22,9 % niedriger als einen Monat zuvor angibt, meldet Clarkson als Mittelwert für den Juli US\$ 28.000 pro Tag, was einem Rückgang um US\$ 6.000 oder 17,6 % entspricht. Der Typ mit 3.500 TEU wird von Howe Robinson mit einem geringeren Rückgang um US\$ 3.000 auf US\$ 26.500 angegeben, während Clarkson mit einem Rückgang um US\$ 2.500 bei US\$ 27.000 pro Tag landet.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

Auch 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) wird die Ratenentwicklung im vergangenen Monat im Durchschnitt bei Howe Robinson und Clarkson negativ dargestellt, allerdings mit deutlich geringeren Abschlägen.

Nach Howe Robinson sanken die Raten für Containerschiffe der Größe 2.050 TEU um US\$ 500 oder 2,9 % auf US\$ 17.000 pro Tag und diejenigen für die Größenklasse 2.900 TEU blieben gegenüber Ende Juni bei rund US\$ 21.500 pro Tag sogar stabil. Im Segment 2.500 TEU betrug der Rückgang der Raten bei Neuabschlüssen nur US\$ 350, was aufgrund des leicht niedrigeren Ausgangsniveaus einer Minderung um 1,7 % auf US\$ 19.900 entspricht.

Clarkson betrachtet in dieser Größenklasse zwei Typen. Sowohl der Typ „2.500 TEU mit Geschirr“ als auch die Klasse mit 2.750 TEU und ohne eigenes Ladegeschirr verloren im Juli. Ersterer erzielte im Monatsdurchschnitt US\$ 21.000 (-3,4 %), letzterer US\$ 22.000 pro Tag (-4,3 %).

Schiffe um die 1.700 TEU

Auch 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) konnte im Juli nach Howe Robinson keine positive Entwicklung vermeldet werden. Der höchste Rückgang in diesem Segment mit -6,7 % fand sich beim Typ „1.600 TEU ohne eigenes Geschirr“, für den nunmehr mit rund US\$ 14.000 pro Tag US\$ 1.000 weniger Erlöst werden konnten als im Juni. Mit -3,2 % (-US\$ 500) auf US\$ 15.250 pro Tag war der Ratenrückgang bei Schiffen des Typs 1.700 TEU mit eigenem Geschirr etwas niedriger. Der Typ am unteren Ende des Segments (1.100 TEU mit Geschirr) musste dagegen mit US\$ 12.250 pro Tag nur relativ leicht US\$ 350 oder 2,8 % gegenüber dem Vormonat abgeben.

Bei Clarkson wird für das Segment 1.700 TEU mit Geschirr im Juli ebenfalls ein Rückgang der Raten gemeldet, so dass dieser Typ laut diesem Broker im Monatsdurchschnitt noch US\$ 16.000 pro Tag erzielen konnte. Im unteren Bereich wird mit US\$ 11.500 pro Tag für ein Schiff mit 1.000 TEU ein vergleichsweise geringer Rückgang um 2,1 % oder US\$ 250 gemeldet.

Schiffe von 500 bis 1000 TEU

Der Chartermarkt für Schiffe der Klasse von 500 - 1.000 TEU (ca. 300 - 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) war eher durch Stagnation gekennzeichnet, auch wenn es bei einem Typ einen leichten Anstieg gab. Nach Howe Robinson gewannen die Raten für Einheiten mit 520 TEU und Geschirr um 2,2 % (US\$ 200) auf US\$ 9.400 pro Tag. Die anderen Typen dieser Klasse blieben konstant: Der Typ 650 TEU (mit Geschirr) erzielte weiterhin US\$ 7.800, der Typ 510 TEU (ohne Geschirr) weiterhin 8.000 US\$ pro Tag.

Clarkson weist in diesem Größensegment einen Index für Schiffe mit 725 Stellplätzen (nominal) aus, der im Juli mit US\$ 8.000 pro Tag 2,4 % unter Vormonatsniveau lag.

Schiffe bis 500 TEU

In der untersten Größenklasse vermeldet Howe Robinson für den Juli konstante US\$ 5.400 pro Tag für ein Schiff mit 250 TEU. Das bei Clarkson erfasste Typ-Schiff mit 350 TEU wird ebenfalls konstant mit US\$ 5.400 pro Tag angegeben.

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