

# Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Januar 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.

## **IWF korrigiert Prognose deutlich nach unten**

Die Zeichen für eine Stabilisierung der globalen wirtschaftlichen Entwicklung mehren sich. Als Konsequenz hat nach der OECD, die bereits im Dezember eine gewisse Aufhellung der Perspektiven prognostizierte, auch der Internationale Währungsfond seine Erwartungen nochmals revidiert. Ende Januar hat der IWF die im Oktober bereits nach oben korrigierten Einschätzungen zur Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel in 2009 und 2010 aus dem November nochmals deutlich nach oben korrigiert. Der konjunkturelle Rückgang des vergangenen Jahres wird inzwischen mit nur noch -0,8 % angesetzt und für das Jahr 2010 wird danach bereits wieder ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum von 3,9 % erwartet. Noch wichtiger für die Perspektiven des Containermarktes ist die Korrektur bei den Wachstumserwartungen für den Welthandel. Nachdem im Oktober noch von einem wenig plausiblen, geringen Zuwachs von 2,5 % geschrieben wurde, geht die das aktuelle Update von realistischeren +5,8 % aus. Dies wird u.a. auch Auswirkungen auf den Containerverkehr haben, der nach bisher vorliegenden Zahlen in 2009 um mehr als 10 % rückläufig war. Für das Gesamtjahr 2010 geht das ISL wieder von einem Wachstum in der Größenordnung von um 6 % aus.

## **Flotte wächst, Ordertätigkeit im Januar weiter bei Null**

Wie nicht anders zu erwarten, weisen die aktuellen Daten von Lloyd's Register/Fairplay mit Stand 1.1.2010 die größte fahrende Flotte an Vollcontainerschiffen in der Geschichte aus, obwohl der Netto-Flottenzuwachs in 2009 aufgrund zahlreicher Verschrottungen und verzögerter Ablieferungen mit 5,9 % deutlich niedriger war, als dies zunächst erwartet worden war. Das Orderbuch der Werften ist insgesamt wegen der Ablieferungen bei eingeschlafener Ordertätigkeit gegenüber dem Oktober 2009 weiter rückläufig.

Anfang Januar 2010 belief sich das Orderbuch nach Lloyd's Register/Fairplay auf rund 950 Schiffe mit rund 4,8 Mio. TEU. Das entspricht hinsichtlich der Kapazität rund 37 % der aktuell fahrenden Flotte. Diese Relation war deutlich rückläufig gegenüber Oktober (41 %).

Die Flotte der Vollcontainerschiffe belief sich zum Jahresbeginn 2010 auf 4.723 Einheiten mit mehr als 12,8 Mio. Stellplätzen. Davon wurden im vergangenen Jahr 274 Schiffe mit 1,1 Mio. TEU abgeliefert. Die ursprüngliche Planung war 565 Schiffe mit 2 Mio. TEU.

Auf Basis des beschriebenen Orderbuchs der Werften muss im laufenden Jahr mit einem Kapazitätswachstum von rund 15,7 %, im kommenden Jahr von 9,4 % und bislang knapp 6,2 % in 2012 gerechnet werden. Etwas gemildert wird dieses Wachstum durch die inzwischen angestiegenen Verschrottungen. Für eine Markterholung ab Ende 2010 ist somit zusätzlich dringend die Stornierung bestehender Aufträge bzw. deren Streckung in die Jahre nach 2011 erforderlich, da das erwartete Marktwachstum einen so hohen kurzfristigen Kapazitätswachstum nicht absorbieren kann. Entlastung erfolgte und erfolgt allerdings auch zusätzlich noch durch die Langsamfahrt, die sich in immer mehr Diensten durchsetzt und die zusätzlich Kapazitäten bei gleicher Transportmenge bindet.

### **Raten im Januar durchschnittlich leicht steigend**

Zu Jahresbeginn 2010 konnten die Charraten hinsichtlich der erzielbaren Niveaus gegenüber dem Stand vom Dezember für die meisten Schiffstypen weiter leicht gewinnen. Dabei gab es aber einige, die über den Monat um knapp 5% abgeben mussten, während andere um mehr als 6 % zulegen konnten. Howe Robinson nannte zum Ende des Monats Januar 2010 ein Niveau von 339 Punkten für den gewichteten Container-Index (HRCI). Dies entspricht einem Anstieg um rund 1,4 % gegenüber dem letzten Stand aus dem Dezember 2009.

Clarkson weist im Januar durchweg leicht höhere oder zumindest stabile Charraten aus. Im Durchschnitt wird ein Anstieg um 0,8 % angegeben.

### **Schiffe oberhalb von 3.000 TEU**

Laut Howe Robinson haben sich die beiden abgebildeten Segmente der Chartertonnage oberhalb von 3.000 TEU (nominal) im Januar recht unterschiedlich entwickelt. Die Raten für den Typ 3.500 TEU (ohne Geschirr) wurden Ende Januar mit US\$ 5.000 pro Tag angegeben und damit US\$ 250 oder 4,8 % niedriger als Ende Dezember. Der Index für Schiffe mit 4.500 TEU (nominal) lag im Januar zunächst mit US\$ 6.000 pro Tag deutlich unter dem Startniveau und stieg zum Ende des Monats auf US\$ 6.700 an, so dass insgesamt ein Anstieg um 6,3 % oder 400 US\$ verzeichnet wurde.

Bei Clarkson hat der Typ 4.400 TEU (ohne Geschirr) demgegenüber im Januar nur leicht gewonnen und stieg im Monatsdurchschnitt gegenüber dem Dezember um 1,6 % auf US\$ 6.500. Für den Typ mit 3.500 TEU wurde aber im Durchschnitt ein Anstieg um 0,9 % auf US\$ 5.500 pro Tag gemeldet.

### **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) waren

laut Howe Robinson im Verlauf des Monats uneinheitlich. Für den Typ mit 2.800 TEU wurden zum Monatsende US\$ 4.400 pro Tag angegeben (ein Rückgang um 4,3 % ggü. Dezember 2009). Dagegen verzeichnete der mittlere Bereich dieses Segments, also der Typ 2.500 TEU mit eigenem Geschirr, eine Ratensteigerung um 5,6 % und lag Ende Januar bei US\$ 4.750 pro Tag. Nur leicht stiegen die Raten des Typs mit 2.080 TEU und Ladegeschirr: hier wurde im Januar ein Zuwachs um 2 % auf US\$ 3.750 pro Tag gemeldet.

Die Clarkson-Indikatoren zeigen in diesem Segment leichte Steigerungen. Für die Klasse 2.500 TEU wird ein Anstieg um 2,3 % (oder US\$ 100) auf US\$ 4.500 angegeben, für den Typ 2.750 TEU stiegen die Raten um 1,1 % auf US\$ 4.550 pro Tag beim kleineren 2.000 TEU-Typ blieben sie stabil bei US\$ 4.300 pro Tag.

### **Schiffe um die 1.700 TEU**

Im Durchschnitt relativ stabile Raten beobachtete Howe Robinson im Januar 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). Allerdings verzeichneten einige Typen leichte Verluste, während andere gewinnen konnten. So konnte der Typ 1.700 TEU mit Geschirr sein Niveau aus dem Dezember um US\$ 175 oder 4,2 % auf US\$ 4.300 pro Tag steigern, der Typ mit 1.600 TEU ohne Geschirr um 1,3 % auf US\$ 3.950 pro Tag. Die beiden anderen von Howe Robinson beobachteten Schiffstypen mit 1.100 TEU (mit bzw. ohne eigenes Ladegeschirr) mussten leichte Verluste gegenüber dem Vormonat hinnehmen und lagen damit Ende Januar bei US\$ 4.100 bzw. US\$ 3.950 pro Tag.

Die von Clarkson gemeldeten Trends liegen in dieser Bandbreite. Danach waren im Januar für ein Containerschiff mit 1.000 Stellplätzen und eigenem Ladegeschirr durchschnittlich US\$ 4.000 pro Tag zu erzielen (+2,6% gegenüber dem Vormonat). In der Klasse der Schiffe um 1.700 TEU (mit Geschirr) waren Clarksons zufolge US\$ 4.200 pro Tag zu erzielen, was dem Niveau des Vormonats 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 Januar stabil oder besser. Für Schiffe mit 650 Stellplätzen und eigenem Ladegeschirr ließen sich rund US\$ 3.600 je Tag erzielen, was einem Anstieg um US\$ 400 oder 12,5 % entspricht. Die kleineren 520-TEU-Einheiten mit Geschirr konnten nach leichten Verlusten in der ersten Januarhälfte zum Ende des Monats wieder ihr Niveau aus dem Dezember 2009 erreichen und notierten somit unverändert bei US\$ 4.200 pro Tag. Der Typ mit 510 TEU (ohne eigenes Geschirr) blieb ebenfalls unverändert bei US\$ 3.250 pro Tag.

Für 725-TEU-Schiffe gibt Clarkson im Januar einen leichten gegenüber dem Dezember um US\$ 25 auf US\$ 3.425 pro Tag (+0,7 %) an

## **Schiffe bis 500 TEU**

Für den kleinsten beobachteten Schiffstyp: 350 TEU mit eigenem Geschirr nennen die Analysten von Clarkson im Januar stabile Raten bei US\$ US\$ 3.200 pro Tag.

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