

Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Juni 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.

Auswirkungen der Wachstumsdelle auf Containerverkehr werden sichtbar

Im laufenden Jahr setzt sich das in den vergangenen vier Jahren beobachtete starke Wachstum des Containerverkehrs nach ersten Zahlen leicht abgeschwächt fort. Allerdings ist eine gewisse Zweiteilung der Entwicklung und ein merklich niedrigeres Niveau der Zuwachsraten zu beobachten. Während die chinesischen Häfen weiterhin überdurchschnittlich wachsen und auch die meisten europäischen Häfen vom Wachstum der Containerverkehrs mit China profitieren, wirken in Nordamerika die schwache Konjunktur und der schwache US-Dollar deutlich bremsend auf die Umschlagnachfrage. In Nordwesteuropa stellen die sehr positiven Meldungen für Bremerhaven mit einem Umschlagwachstum von 14,5 % und Zeebrügge mit +17,4 % eine Ausnahme dar. Die großen Wettbewerber Rotterdam (+5,6 %), Hamburg (+5,2 %) und Antwerpen (+8,4 %) liegen deutlich dahinter. Das europäische Sample der ISL-Hafendatenbank erreichte im Durchschnitt über die ersten vier Monate des Jahres nur einen Zuwachs von 2,6 % gegenüber dem Vorjahr. Die Häfen in China liegen auch in diesem Jahr wieder deutlich über dem Durchschnitt, zeigen aber ebenfalls Wachstumseinbußen. Wurden in den ersten vier Monaten des Vorjahres noch Zuwächse von annähernd 18 % erreicht, waren es in diesem Jahr im gleichen Zeitraum nur gut 13 %. In den USA stagnierte der Containerumschlag in den ersten Monaten im Vergleich zum Vorjahr, wobei die Häfen am Pazifik rund 4 % verloren, die an der Atlantikküste gut 4 % gewannen. Über die gesamte Stichprobe von gut 60 Häfen wird für die ersten vier Monate eine Umschlagsteigerung um 8,4 % realisiert. Sollte der Verlauf in den einzelnen Häfen über den Rest des Jahres dem Durchschnitt der vergangenen 8 Jahre entsprechen, dann würde sich aus heutiger Sicht für 2008 ein Umschlagwachstum der Containerhäfen von knapp über 9 % gegenüber 2007 ergeben – fast 3 % weniger als im Vorjahr. Dies wird auch durch die Meldungen der FEFC (Far Eastern Freight Conference) unterstützt, die nach einem Wachstum von gut 19 % im vergangenen Jahr für die ersten vier Monate in 2008 nur 10,5 % meldet (westgehend) und in der Gegenrichtung sogar Mengenrückgänge hinnehmen musste.

Clarkson geht in seiner Prognose für das laufende Jahr insgesamt inzwischen von einem Verkehrswachstum in einer Größenordnung 8,9 % aus, was ebenfalls einem Rückgang des Wachstum im Vergleich zum Vorjahr (bei Clarkson 10,5 %) entspricht.

Ordertätigkeit im Juni deutlich erhöht

Trotz der etwas langsamer wachsenden Nachfrage hat die Ordertätigkeit im Juni deutlich angezogen. Nach Clarkson Research wurden im Juni allein 67 Schiffe mit mehr als 375.000 TEU an Stellplatzkapazität bestellt, so dass sich das Ordervolumen des ersten Halbjahres 2008 bereits wieder auf 860.000 TEU beläuft. Allein die Hälfte der Orders gehen auf die Reederei Maersk zurück, die mindestens 34 Schiffe geordert haben soll (4.500 und 7.500 TEU), wovon allerdings einige teilweise noch als Optionen gemeldet werden.

Raten rückläufig

Die Charraten in der Containerschiffahrt waren im Juni weiter rückläufig. Dabei war der Rückgang des Index´ von Howe Robinson gegenüber den Vormonaten beschleunigt. Im vergangenen Monat reduzierte sich der Index um 7,5 % oder annähernd 100 Punkte und stand Ende Juni bei etwa 1.217 Punkten. Und auch Anfang Juli setzte sich der Ratenrückgang weiter fort – allerdings etwas langsamer. Die meisten Segmente bei Howe Robinson verloren, zwei stagnierten. Vor allem die Größenklassen zwischen 2.000 und 3.000 TEU verloren besonders stark. Dagegen wurden im unteren Bereich nur relativ geringe Verluste verzeichnet.

Clarkson meldet für Juni ebenfalls eine fast durchgängig negative Tendenz. Die meisten Segmente sind zum Teil deutlich fallend, nur eines bleibt konstant.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Bei Schiffen oberhalb von 3.000 TEU sind bei den Indikatoren der beiden hier genutzten Brokerhäuser nur geringe Unterschiede hinsichtlich Tendenz und Niveau vorhanden. Nach Howe Robinson fielen die Raten für Einheiten mit 3.500 TEU im Juni um US\$ 2.000 oder 6,4 % auf rund US\$ 29.500 pro Tag und liegen damit US\$ 2.000 unterhalb des Niveaus von vor einem Jahr. Die Raten des größeren Typs (4.500 TEU) blieben mit US\$ 35.000 pro Tag im Monatsvergleich konstant.

Die Juniwerte von Clarkson liegen für die Größenklasse 3.500 TEU bei US\$ 29.000 pro Tag und damit nur leicht oberhalb der Angaben von Howe Robinson. Dabei ist aber zu beachten, dass es sich bei den Angaben von Clarkson um monatliche Mittelwerte handelt, die bei fallenden Raten höher sein müssen als die Monatsendwerte von Howe Robinson. Beim größeren Segment mit 4.400 TEU wird von Clarkson ein Durchschnittswert von US\$ 34.000 pro Tag angegeben (-2.000 US\$). Gemessen in Veränderungsraten verlor der kleinere Typ 4,8%, der größere 5,6 %.

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)

entwickelten sich im Durchschnitt bei Howe Robinson im Juni am schwächsten. Dabei war der Rückgang am oberen Ende dieser Klasse sehr stark, während er am unteren Ende etwas moderater war. Der Typ am unteren Ende dieses Segments (2.050 TEU ohne Geschirr) fiel um 9,1 % auf US\$ 17.500 pro Tag. Der nächstgrößere Subtyp (2.500 TEU mit eigenem Ladegeschirr) verlor 17,3 % oder US\$ 4.250 auf US\$ 20.250 pro Tag und der Typ mit 2.900 TEU (ohne Geschirr) musste US\$ 3.300 (-13,3 %) auf US\$ 21.500 pro Tag abgeben.

Bei Clarkson sind die Monatsmittelwerte in diesem Segment im Durchschnitt ebenfalls gefallen, allerdings gibt es an einer Stelle deutliche Abweichungen. Für Einheiten mit 2.750 Stellplätzen ohne eigenes Ladegeschirr ließen sich danach mit US\$ 23.000 pro Tag 16,4 % oder US\$ 4.500 weniger Erlösen. Für die Klasse mit 2.500 TEU und eigenem Geschirr werden dagegen im Monatsdurchschnitt konstante Raten mit US\$ 25.750 pro Tag angegeben – in deutlichem Gegensatz zu Howe Robinson. Für Schiffe mit 2.000 TEU (ohne Geschirr) betrug der Rückgang US\$ 1.000 auf US\$ 18.500 pro Tag (-5,1%).

Schiffe um die 1.700 TEU

Die Ratenentwicklung 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) war im Juni ebenfalls durchgängig negativ, wenn auch etwas weniger drastisch. Die Indikatoren (Howe Robinson) für diese Klasse zeigten Rückgänge zwischen -1,2 und -10 %. Dabei verlor der Typ mit 1.700 TEU und Geschirr am stärksten und gab US\$ 1.750 oder 10 % auf US\$ 15.750 pro Tag ab. Der Typ 1.600 TEU mit ohne eigenes Geschirr erzielte um US\$ 1.350 (-8,3 %) niedrigere Raten und damit US\$ 15.000 pro Tag. Die Raten für die Größe 1.100 TEU verloren ebenfalls, allerdings nur US\$ 150 und lagen zum Monatsende bei US\$ 12.000 pro Tag. Der Typ mit 1.000 TEU gab um US\$ 250 oder 2,2 % nach und stand bei US\$ 11.000 pro Tag. Damit lagen alle aufgeführten Typen fast genau auf Vorjahresniveau

Clarkson weist für das Segment 1.700 TEU mit Geschirr nur leicht rückläufige Raten von US\$ 17.000 pro Tag aus (-2,9 %).

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) entwickelte sich nach Howe Robinson durchschnittlich leicht negativ. Dabei verloren die Raten für Einheiten der Größe 650 TEU um 3,7 % oder US\$ 300 auf US\$ 7.800 pro Tag. Schiffe des Typs 520 TEU mit Geschirr gaben nur US\$ 50 oder 0,5 % ab (auf US\$ 9.200 pro Tag) und Einheiten mit 510 Stellplätzen (ohne Geschirr) verloren 3,0 % oder US\$ 250 auf US\$ 8.000 pro Tag.

Clarkson weist in diesem Größensegment einen Index für Schiffe mit 725 Stellplätzen (nominal) aus, der im Juni bei US\$ 8.200 pro Tag lag und damit 1,2% hinter dem Stand vom Mai zurückblieb. Der Index für ein 1.000 TEU-Schiff mit Ladegeschirr verlor 3,3 % und fiel auf US\$ 11.750 pro Tag.

Schiffe bis 500 TEU

Unterschiedliche Trends wurden bei den kleinsten Segmenten unterhalb von 500 TEU festgestellt. Im Juni blieb der Index von Howe Robinson für Schiffe der Klasse 250 TEU bei US\$ 5.400 pro Tag konstant. Das bei Clarkson erfasste Typ-Schiff mit 350 TEU wird dagegen mit einem Verlust von US\$ 250 (-4,4%) auf ebenfalls US\$ 5.400 pro Tag angegeben.

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