

# Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (April 2011)



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 sowie ISL-eigene Datenbanken.

## **Wachstumserwartungen durch IWF im April 2011**

Mitte April hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seinen neuen halbjährlichen World Economic Outlook (WEO) vorgestellt. Demzufolge blieben die Erwartungen für die Wirtschaftsentwicklung trotz der Katastrophe in Japan und der Unruhen in Nordafrika und Mittelost unverändert positiv, so dass unter Berücksichtigung der negativen Effekte ansonsten sogar von einer weiteren Verbesserung der Weltkonjunktur hätte ausgegangen werden können. Die Prognose für die Entwicklung des Welthandelwachstums wurde sogar nach oben korrigiert.

Die stärkere Erholung der Weltwirtschaft auf der einen Seite sowie der Rückgang beim Angebot an Öl auf der anderen Seite haben zu einer nur leichten Anpassung des WEO Update aus dem Januar 2011 geführt. Das Weltwirtschaftswachstum wird für 2011 und 2012 auf rund 4,5 % Prozent prognostiziert und dürfte damit moderater ausfallen als in 2010 mit 5 %. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften und Schwellen- und Entwicklungsländer rechnet der IWF mit ca. 2,5 % bzw. 6,5 %.

Laut IWF haben neue makroökonomische Risiken, insbesondere in den aufstrebenden Volkswirtschaften, zugenommen. In den hoch entwickelten Volkswirtschaften, insbesondere im Euroraum, gehören schwache Handelsbilanzen sowie die immer noch maroden Immobilienmärkte zu den wichtigsten Herausforderungen.

Die Nachfrage in den aufstrebenden Volkswirtschaften ist robust. Die drohende Überhitzung ist jedoch eine wichtige zu lösende Aufgabe für die Politik in diesen Ländern. Die Herausforderung für viele Schwellen- und einige Entwicklungsländer ist deshalb, sicherzustellen, dass die derzeitigen Boom-ähnlichen Bedingungen nicht zu einer Überhitzung im kommenden Jahr führen. Bei den aufstrebenden Volkswirtschaften sieht der IWF insbesondere die Notwendigkeit von Anpassungen in der Währungspolitik nicht weiter hinauszuzögern.

Im Anschluss an das Jahr 2012 rechnet der IWF auch weiterhin mit einem Wirtschaftswachstum, das dem hohen Durchschnitt der Jahre vor der Krise entspricht: Für den Zeitraum von 2013 bis 2016 wird ein Zuwachs von jahresdurchschnittlich 4,6 % erwartet.

Die Prognose zur Entwicklung des wertmäßigen Welthandelsvolumens an Gütern und Dienstleistungen im Jahr 2011 wurde erhöht. In der aktuellen April-Ausgabe wird der Zuwachs für das Jahr 2011 mit 7,4 % angegeben. Die Erholung des Handels mit Gütern fällt mit 7,7 % in 2011 ebenfalls höher aus als in der Januar-Ausgabe.

In der mittelfristigen Perspektive der Jahre 2013-2016 erwartet der IWF, dass sich der Welthandel mit einem Wachstum von jährlich 7,1 Prozent weiterhin überproportional zur Weltwirtschaftsleistung entwickeln wird.

### **Flottenwachstum weiterhin gedämpft**

Das Flottenwachstum der vergangenen Quartale hat sich auch im 1. Quartal 2011 fortgesetzt. Nach aktuellen Zahlen von IHS Fairplay ist die Flotte der Vollcontainerschiffe im letzten Quartal (Januar bis März 2011) um 33 Einheiten mit insgesamt rund 362.000 TEU gewachsen. Abgeliefert wurden 46 Einheiten, sodass 13 Containerschiffe die Flotte – in der Regel durch Verschrottung – verlassen haben. Laut IHS Fairplay gab es damit Anfang April 2010 weltweit rund 4.933 Vollcontainerschiffe mit zusammen rund 14,4 Mio. Stellplätzen.

Zu Beginn des April 2011 umfasste der Auftragsbestand der Werften weltweit laut Angaben von IHS Fairplay noch 604 Einheiten mit knapp 4,0 Mio. TEU, die in den kommenden drei bis vier Jahren zur Ablieferung kommen. Das entspricht knapp 28 % der fahrenden Flotte gemessen in TEU-Kapazität. Zu den bereits gelieferten 46 Einheiten ist bis zum Dezember dieses Jahres die Ablieferung zusätzlicher 226 Schiffe mit gut 1,2 Mio. TEU geplant, so dass sich für das laufende Jahr eine Steigerung der Kapazität um weitere etwa 8,3 % durch Neubauten abzeichnet, sollten alle Schiffe plangemäß ausgeliefert werden (insgesamt 2011: +11,9 %). Für das kommende Jahr sowie 2013 stehen insgesamt rund 2,5 Mio. TEU in den Büchern. Dies entspricht aus heutiger Sicht einem absehbaren Flottenwachstum von etwa 10,7 % (2012) bzw. 6,8 % in 2013, von denen die wahrscheinlichen Abwrackungen und ggf. Stornos noch abzuziehen sind.

Die Konsequenzen aus den Verschiebungen der ursprünglich geplanten Ablieferungen der letzten beiden Jahre dürften dieses Jahr deutlich zum Tragen kommen. Gestützt wird diese Einschätzung auch von Meldungen über geringere Gewinne bzw. deutliche Verluste von führenden Container-Reedereien wie z. B. COSCO, die für das 1.Quartal einen Verlust von US\$ 77,3 Mio. verbuchte.<sup>1</sup> Trotz positiver Entwicklung des chinesischen Außenhandels verminderten sich die Einnahmen des Unternehmens im ersten Quartal um 6%. Neben Einbußen im Massengutsegment dürften dafür auch die zunehmenden Überkapazitäten und der einhergehende Rückgang der Frachtraten auf den Langstrecken verantwortlich sein. Auch die weltweit größte Container-Reederei MAERSK rechnet damit, ihren Gewinn aus

---

<sup>1</sup> Vgl. <http://www.reuters.com/article/2011/04/28/chinacosco-results-idUSL3E7FS28E20110428>

2010 dieses Jahr nicht wiederholen können. Das Unternehmen erwartet für 2011 zwar ein zufriedenstellendes Ergebnis, jedoch deutlich unter dem Rekordergebnis in 2010.

Für April meldet Fearnleys Weekly 39 neue Order für Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 245.400 TEU. Deutlich heraus ragt dabei die Bestellung der Reederei Seaspan für 10 Containerschiffe mit je 14.000 TEU und der Option auf weitere 10 Schiffe diesen Größentyps.

### **Uneinheitlicher Chartermarkt**

Im vergangenen Monat entwickelten sich die Charraten recht unterschiedlich im Bereich zwischen -4,7 % und 13,9 % aus. Bei den 2.800 TEU Einheiten sowie bei den 520 TEU Einheiten stagnierten die Raten beim Vormonatsvergleich. Ende April zeigte der Gesamtindex von Howe Robinson einen Rückgang um 11 Punkte oder 1,2 % und liegt bei 905 Punkten – mit abnehmender Tendenz zum Monatsende. Clarkson zufolge verhielten sich die Raten ebenfalls über alle Größenklassen hinweg uneinheitlich.

### **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 leicht negativ. Die Raten lagen für den Typ 3.500 TEU ohne Ladegeschirr Ende April mit rund US\$ 20.225 pro Tag im Monatsvergleich etwa US\$ 275 oder 1,3 % niedriger als Ende März. Der Typ mit 4.500 TEU ohne Geschirr konnte danach zum Monatsende sogar US\$ 25.900 pro Tag erzielen, was einem Rückgang US\$ 550 bzw. 2,1 % entspricht.

Clarkson meldet beim Index für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3.500 TEU ohne Ladegeschirr im April ebenfalls sinkende Raten, in diesem Fall auf ein ähnliches Niveau bei US\$ 20.500 je Tag. In der Größenordnung 4.400 TEU wurde das Ratenniveau im Monatsmittel bei US\$ 28.000 pro Tag angegeben.

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

Ebenfalls leichte Rückgänge der Charraten waren bei zwei 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 zu beobachten. Die beiden Typen verloren 3,8 bzw. 4,7 % gegenüber dem Stand Ende März. Der Typ 2.080 TEU ohne Ladegeschirr erreichte danach bei Neuverträgen Ende April mit rund US\$ 11.325 pro Tag etwa US\$ 450 oder 3,8 % niedrigere Raten als Ende März. Das Segment mit 2.500 TEU und eigenem Ladegeschirr sank im letzten Monat um US\$ 700 bzw. 4,7 % und liegt damit bei rund US\$ 14.250 pro Tag. Beim Typ mit 2.800 TEU zeigte sich keine Veränderung zum Vormonat und die Raten verblieben damit seit Ende März bei US\$ 17.500 pro Tag.

Auch Clarkson meldet in allen Fällen fallende Raten: Die Einheiten mit 2.750 TEU konnten danach im Monatsmittel Raten von US\$ 17.000 pro Tag erzielen, die 2.500er-Klasse US\$ 14.500 pro Tag.

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

Abgesehen vom 1.700 TEU-Typ verzeichneten alle 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 leichte Rückgänge. Die Verluste lagen zwischen 1,0 % und 4,2 %. Zum Monatsende konnten Schiffe mit rund 1.000 nominalen Stellplätzen US\$ 8.300 pro Tag erzielen und damit US\$ 100 weniger als am Ende des Vormonats (-1,2 %). In der Klasse mit 1.100 TEU und Ladegeschirr gab es einen Rückgang um 4,2 % auf US\$ 9.100 pro Tag (bereits leicht erholt von einer zwischenzeitlich niedrigeren Rate und mit weiter steigender Tendenz). Beim Typ 1.700 TEU mit eigenem Ladegeschirr stiegen die Raten um US\$ 250 oder 2,1 % auf US\$ 12.000. Demgegenüber meldet Howe Robinson beim Typ 1.600 TEU ohne Ladegeschirr einen vergleichsweise leichten Verlust mit -1,0 % oder US\$ 100 auf US\$ 10.400 pro Tag.

Clarkson gibt für den 1.700 TEU-Typ Raten von ebenfalls genau US\$ 12.000 pro Tag an. Dies entspricht einem Anstieg um US\$ 250 bzw. 2,1 % und deckt sich damit exakt mit den Einschätzungen von Howe Robinson. Der Typ 2000 TEU ohne Geschirr blieb unverändert im Monatsdurchschnitt bei US\$ 12.500 pro Tag.

### **Schiffe bis 1000 TEU**

Am unteren Ende der Größenskala für Charterschiffe war das Bild über die Veränderungsdaten ebenfalls nicht 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 zwischen 0 % bis rund 14 %. Danach wurden Schiffe mit 520 TEU und eigenem Ladegeschirr Ende April für rund US\$ 6.275 je Tag verchartert zeigte damit keine Veränderung gegenüber Ende März. Die kleineren 510-TEU-Einheiten ohne Geschirr verzeichneten den über alle Größenklassen hinweg stärksten Anstieg um US\$ 550 oder 13,9 % auf US\$ 4.500 pro Tag. Gestiegen sind auch die Raten für den Typ mit 650 TEU mit US\$ 6.500 (+4,8 %).

Im Monatsmittel gibt Clarkson für 725-TEU-Schiffe die Raten bei US\$ 6.150 pro Tag an (Rückgang um 1,6 %). Für ein Schiff mit 350 nominalen Stellplätzen werden wie im Vormonat US\$ 4.400 pro Tag gemeldet.

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