

Aktuelle Entwicklungen im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Dezember 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), internationale Organisationen (OECD, IWF), Flottendaten von IHS Fairplay (ehem. Lloyd's Register) sowie ISL-eigene Datenbanken.

Rückblick 2011

Das abgelaufene Jahr begann insgesamt in allem Bereichen der Containerschifffahrt noch positiv. Mengen und Raten stiegen. In den letzten sechs Monaten war allerdings ein stark negativer Trend bei den Raten zu beobachten. Nach einer Steigerung der Einnahmen im ersten Quartal wurden die Eigner wieder mit sinkenden Charterraten konfrontiert. Mittlerweile waren die Linien kontinuierlich sinkenden Raten auf den Haupthandelsrouten sowie zunehmendem finanziellen Druck ausgesetzt. Dies schwächte die Nachfrage nach neuer Charterkapazität. Für das Gesamtjahr ist ein weltweites Wachstum des Verkehrs mit Containern von 8 bis 9 % absehbar. Im gleichen Zeitraum legte die Kapazität der Flotte um mehr als 9 % zu. Der Chartermarkt hat bis zur Jahresmitte von der Markterholung profitiert, seitdem sind die Raten wieder auf das Niveau von Mitte 2009 zurückgefallen. Auf dem Markt hat die große Anzahl von neu in Fahrt genommenen Großeinheiten einen deutlichen Kaskadeneffekt ausgelöst, so dass auch die Raten für kleinere Einheiten seit Jahresmitte unter Druck gerieten.

Dies wirkte sich auch auf die Second-Hand- und die Neubaumärkte aus, da die Nachfrage nach zusätzlicher neuer Tonnage geringer wurde und auch niemand bereit war, für sofort verfügbare gebrauchte Tonnage hohe Preise zu zahlen, da eine auskömmliche Beschäftigung in vielen Markt Bereichen fraglich war. Dies trifft neben den anderen großen Schifffahrtsmärkten auch auf den Containermarkt zu. Während in den ersten beiden Quartalen des Jahres zunächst noch vermehrt neue Schiffe geordert wurden, ist die Aktivität auf den Neubaumärkten gegen Ende des Jahres deutlich zurückgegangen. Für den Dezember meldet Fearnley's Weekly lediglich drei neue Schiffsbestellungen mit einer Kapazität von insgesamt 10.350 TEU.¹ Insgesamt wurden in 2011 nach Clarksons Research aber doch 228 neue Einheiten, die über eine Kapazität von 1,78 Mio. TEU verfügen, neu geordert.

¹ Vgl. Fearnleys Weekly 51/2011

Ausblick 2012

Aus übergeordneter Sicht gibt es zwischen wachsender Nachfrage und neuer Tonnage für das gesamte Jahr 2011 fast einen Ausgleich. Dennoch kam es zu einem drastischen Einbruch der Raten in der zweiten Jahreshälfte. Eine der wesentlichen Ursachen dafür war die ungleiche Verteilung des Flottenwachstums auf die verschiedenen Schiffsgrößen. Durch die geringe Auslastung der großen Schiffe kam es zu einem Frachtratenverfall und einer Verdrängung von größeren Schiffen in die Märkte kleinerer Einheiten mit entsprechend negativen Effekt auch auf die Chartermärkte. Bevor die Verluste auf den Chartermärkten ausgeglichen werden können, ist daher eine Stabilisierung des Frachtmarktes erforderlich. Hierfür ist ein Anstieg der Nachfrage auf den Haupthandelsrouten nötig, um den Kaskadeneffekt etwas einzudämmen. Grundsätzlich sieht es für das Jahr 2012 zwar so aus, als ob das ungefähre Gleichgewicht zwischen Wachstum von Angebot und Nachfrage erhalten bleiben könnte. Allerdings bestehen einerseits erhebliche Risiken für die Nachfrageseite aufgrund weiterer Beeinträchtigungen der Frachtvolumen auf den Transpazifik und Fernost-Europa Handelsroute bspw. infolge der Euro-Schuldenkrise und der schwächelnden amerikanischen Wirtschaft, andererseits sind auch die Ungleichgewichte in der Schiffsgrößenentwicklung nach wie vor vorhanden und die Ablieferungen auch im Containerbereich – zumindest auf Basis der veröffentlichten Informationen – stark in 2012 und bei den großen Einheiten konzentriert. Bei Schiffsgrößen unterhalb von 3.000 TEU ist dagegen bereits in diesem Jahr annähernd eine Stagnation der Kapazität zu verzeichnen, so dass bei einem weiter wachsenden Markt hier die Aussichten tendenziell besser sein sollten.

Aus der Perspektive des Chartermarktes ist die derzeitige Situation verwirrend. Trotz der wachsenden weltweiten Nachfrage, die mit der Angebotsentwicklung zusammenpasst, haben die Timechartern für Containerschiffe seit Mitte des Jahres beträchtlich verloren und zeigen keine unmittelbaren Anzeichen einer Erholung. Eine Vielzahl negativer Faktoren mag diese Entwicklung begünstigt haben. Für die Erholung der Märkte ist die Wiederbelebung des Konsums in Europa und den USA dringend nötig und die Liniengesellschaften müssen einsehen, dass das tatsächliche Tonnageangebot an kleineren Einheiten (kleiner als Panamax) geringer ist als man annimmt. Für die Zukunft könnte sich daraus ein Mangel an Feederschiffen ergeben. Das Wachstum der Flotte fand im vergangenen Jahr fast ausschließlich im Post-Panamax-Segment statt. Daher können die Wachstumswahlen für die Flotte etwas irreführend sein. Unter Berücksichtigung der langfristigen Marktdaten kann man davon ausgehen, dass die Märkte nicht auf das Niveau des Jahres 2009 zurückfallen, wie die derzeitigen Raten vielleicht befürchten lassen.²

Chartermärkte im Dezember weiterhin im Abwärtstrend

In 2011 spiegelte sich der allgemeine weltwirtschaftliche Abwärtstrend auch in den Charterraten wider. Der Charterratenindex von Howe Robinson (HRCI) machte im Mai 2011 eine Kehrtwende, nachdem er seit Beginn des Jahres kontinuierlich anstieg und bis dahin 910 Punkte verzeichnete. Dies entsprach etwa dem Niveau von Anfang Oktober 2008.

² Vgl. Clarkson Research, Container Intelligence Monthly, December 2011, S. 4

Seitdem bewegt sich der Index auf einem Abwärtstrend, der sich auch zum Jahresende fortsetzte.

Im Dezember verlor der HRCI 43 Punkte oder 8,4 % und stand zum Jahresende bei 476 Punkten. Damit lag er rund 211 Punkte oder 30,7 % niedriger als zu Beginn des Jahres 2011. Ähnlich sind die Trends und Niveaus bei den Indikatoren von Clarkson Research. Festzuhalten ist allerdings, dass entsprechend den Erwartungen die Verluste bei den kleineren Typen sowohl absolut als auch relativ deutlich geringer waren als bei den großen Einheiten des Chartermarktes. Aktuell sind für eine Tagesrate von um US\$ 6.500 Containerschiffe zwischen 1.100 und 3.500 TEU zu bekommen.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

In der Größenklasse 3.500 TEU meldete Howe Robinson im Dezember einen Rückgang um US\$ 250 oder 3,7 % auf US\$ 6.500 pro Tag. Damit lagen die Raten in diesem Segment Ende 2011 rund 52,7 % oder US\$ 7.250 unter dem Stand vom Anfang des Jahres. In der Größenklasse 4.500 TEU blieben die Raten im Dezember 2011 unverändert bei US\$ 8.500 pro Tag. Im Vergleich zum Jahresanfang lagen sie damit 55,1 % oder US\$ 10.450 niedriger.

Clarkson erfasst etwa die gleichen Segmente und vermeldet im Monatsdurchschnitt ebenfalls praktisch stagnierende Raten. Für den Typ mit 4.400 TEU wird eine unveränderte Rate von US\$ 9.000 pro Tag angegeben. Für den Typ mit 3.500 TEU werden US\$ 6.500 pro Tag gemeldet, was sich mit den Angaben von Howe Robinson für diesen Typ exakt deckt. Insgesamt hatten diese beiden Typen mit 57,1 bzw. 55,2 % den höchsten Jahresverlust bei Clarkson zu verzeichnen.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

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 im vergangenen Monat im Durchschnitt zum Teil deutlich sinkende Zuwachsraten zu verzeichnen, auch wenn die einzelnen Segmente sich unterschiedlich entwickelten.

Nach Howe Robinson sanken die Raten für Containerschiffe der Größe 2.080 TEU (ohne Geschirr) auf US\$ 7.750 pro Tag, was einem Rückgang von US\$ 500 bzw. 6,1 % entspricht. Der Typ 2.800 TEU verlor mit US\$ 1.250 oder 14,3 % am stärksten (Jahresendstand: US\$ 7.500 pro Tag). Beim Typ mit 2.500 TEU mit Geschirr gingen die Raten im Dezember um rund US\$ 500 zurück und standen zum Jahresende bei rund US\$ 7.500 pro Tag. Damit lagen die Raten in den drei genannten Segmenten Ende 2011 zwischen 14 % und 40 % niedriger als ein Jahr zuvor.

Clarkson meldet für seine beiden Indikatoren in dieser Größenklasse für den Dezember ebenfalls sinkende Raten. Die Rate für den Typ „2.750 TEU ohne Geschirr“ fiel um 12,9 % auf US\$ 7.400 pro Tag (38,3% unter dem Jahresanfangsniveau). Das Segment „2.500 TEU mit Geschirr“ lag im Monatsdurchschnitt bei US\$ 7.000 (-15,2 %) pro Tag und verzeichnete damit einen Rückgang um 33,3 % gegenüber dem Jahresbeginn.

Schiffe um die 1.700 TEU

Bei Vollcontainerschiffen in der Größenklasse 1.000 - 2.000 TEU (entsprechend rd. 600 - 1.300 TEU bei gleichmäßiger Beladung mit Containern von 14 t Gewicht) ist das Bild bei Howe Robinson im Dezember im Durchschnitt ebenfalls rückläufig, wobei es auch hier Unterschiede gab. Die Rate für Schiffe der Größenordnung 1.700 TEU (mit Ladegeschirr) gingen um US\$ 1.250 (15,6 %) auf US\$ 6.750 pro Tag zurück. Die Rate für die Klasse mit 1.300 TEU Einheiten verzeichnete einen Rückgang von 15,3 % und erzielte damit eine Rate von US\$ 6.500 pro Tag. Der Typ 1.100 TEU (mit Ladegeschirr) verlor um 5,1 % oder US\$ 300 auf Tagesraten von etwa US\$ 5.600. Der Typ 1.100 TEU (ohne Ladegeschirr) blieb unverändert bei US\$ 6.500. Damit betragen die Veränderungen zum Vorjahr in diesen Segmenten zwischen 20,6 % und 32,1 %.

Nach Clarkson verbuchte die Klasse 1.700 TEU mit Geschirr durchschnittlich um 17,5 % niedrigere Raten (US\$ 1.450) und sank damit auf US\$ 6.850 pro Tag. Über das Jahr betrachtet sank die Rate um 18,5 %. Die Rate für den Typ mit 2.000 TEU (ohne Geschirr) ging im vergangenen Monat um 15 % bzw. US\$ 1.200 zurück und erzielte damit US\$ 6.800 pro Tag. Im Jahresvergleich sank die Rate damit um 26,5 %.

Schiffe bis 1000 TEU

Die Chartermärkte für Schiffe der Klasse bis 1.000 TEU (bis ca. 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) entwickelten sich nach Howe Robinson recht unterschiedlich. Unverändert blieb die Rate für den Typ 650 TEU mit Ladegeschirr und lag zum Monatsende bei US\$ 4.900 pro Tag, im Jahresvergleich entspricht dies einem Verlust von 10,9 %. Der Typ mit 700 TEU verzeichnete einen Verlust von 10,1 % bzw. US\$ 450. Die Rate lag damit bei US\$ 4.000.

Nach Clarkson verbuchte der Typ mit 1.000 TEU um 13,0 % niedrigere Raten (-US\$ 750) und sank damit auf US\$ 5.000 pro Tag. Die Rate für den Typ mit 750 TEU ging auf US\$ 4.400 pro Tag zurück, was einem Rückgang von 7,4 % entspricht. Im Jahresvergleich gingen die Raten um 17,0 % bzw. 34,6 % zurück.

Der bei Clarkson erfasste Schiffstyp mit 350 TEU wird im Dezember mit US\$ 3.450 pro Tag angegeben, die entspricht einem moderaten Rückgang von 1,4 %. Damit liegt der Typ im Vergleich um 13,8 % niedriger als im Dezember des Vorjahres.

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