

## **Containerfrachter bis 3.000 TEU dürften deutlich früher aus der Charterkrise herausfahren als die Gesamtflotte**

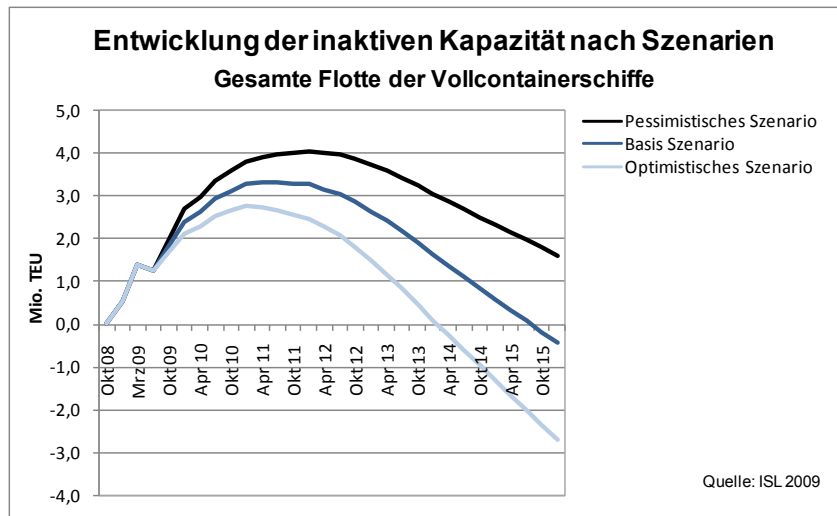
***Eine aktuelle Marktstudie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) analysiert die Entwicklungstendenzen der einzelnen Größenbereiche der Containerflotte***

Zweifellos steckt die Weltwirtschaft - und mit ihr, neben den meisten anderen Schifffahrtsmärkten - auch die Containerschifffahrt aktuell in einer bislang ungekannten Krise. Mehr als 500 Containerschiffe sind Mitte Juli ohne Beschäftigung, und vor dem Hintergrund der vorliegenden Prognosen zur Wirtschafts- und Welthandelsentwicklung sowie des bestehenden Auftragsbestandes der Werften muss mit einem weiteren Anstieg der Überkapazitäten gerechnet werden.

Dennoch sind die Meldungen zum Markt und den weiteren Entwicklungsperspektiven, insbesondere in der oftmals undifferenzierten und plakativen Form, zu relativieren. In vielen Fällen werden positiv wirkende Faktoren ignoriert oder nicht richtig gewichtet. In seiner neuen Studie „Differenzierte Betrachtung zur Entwicklung der Nachfragerücklage bei Containerschiffen“ hat das ISL die vorliegenden, aktuellen Informationen zur Flotte, zum Orderbuch und zur Entwicklung der Märkte zusammengestellt und plausible Entwicklungsszenarien für den Abbau der aktuell bestehenden Nachfragerücklage abgeleitet. Dabei wurde - wo möglich - auf eine Differenzierung nach Größenklassen Wert gelegt.

Als Ergebnis der Auswertungen kann festgehalten werden, dass das hohe Wachstum der Angebotsseite, kurz- und mittelfristig durch drei Faktoren zumindest teilweise entlastet wird: die Verschrottung älterer Einheiten, die verzögerte Ablieferung neuer Schiffe sowie die Stornierung bestehender Bauaufträge. Während das gesamte Flottenwachstum durch diese Faktoren bis 2012 von derzeit fast 11 % p.a. auf knapp 7 % p.a. gemildert wird, ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass die einzelnen Größenbereiche der Vollcontainerflotte über individuelle Kombinationen aus den genannten Faktoren verfügen. Das Zusammenspiel dieser Faktoren in Verbindung mit dem vorliegenden Auftragsbestand und der derzeitigen Flottengröße determiniert die Erholungsperspektiven der betrachteten Segmente.

Die Nachfrage in der Containerschifffahrt hat gegenwärtig ihren Tiefpunkt erreicht, und es gibt erste Anzeichen einer langsamen Erholung. Trotzdem muss im laufenden Jahr insgesamt mit einem Mengenrückgang um 7 bis 8 % gerechnet werden, bevor sich im kommenden Jahr auf dem reduzierten Niveau wieder ein Wachstum einstellen dürfte.



Während sich im Basisszenario für den Gesamtmarkt der Containerschiffe erst zum Jahr 2015 wieder ein Gleichgewicht ergibt, zeigt die detaillierte Betrachtung der einzelnen Segmente, dass die „kleinen“ Containerfrachter bis 3.000 TEU in der aktuellen Krise von umfangreichen Verschrottungspotenzialen profitieren können, denen ein nur geringer Auftragsbestand gegenübersteht. Hier dürften sich im Lauf des Jahres 2012 wieder alle Einheiten in Fahrt befinden und es kann davon ausgegangen werden, dass bei den Charraten eine leichte Erholung bereits erfolgt, sobald sich die Nachfragerlücke zu schließen beginnt. Somit dürften in den kleinen Segmenten bereits im Vorfeld des berechneten Marktgleichgewichts wieder steigende Charraten zu beobachten sein.

Der Größenbereich von 3.000-5.000 TEU findet im entworfenen Basis-Szenario erst zum Jahr 2014 sein Gleichgewicht wieder. Entlastend könnte sich hierbei das zu diesem Zeitpunkt bereits positivere Marktumfeld des unteren angrenzenden Größenbereichs auswirken. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass das überproportionale Flottenwachstum der Einheiten oberhalb von 5.000 TEU weiterhin Druck auf die Raten der mittelgroßen Containerfrachter ausübt.

Für den Größenbereich oberhalb von 5.000 TEU muss von einem mittelfristigen Tonnageüberangebot ausgegangen werden. Für sich betrachtet dürften sich die Einheiten oberhalb von 5.000 TEU selbst unter optimistischen Annahmen nicht vor dem Jahr 2015 wieder vollständig in Fahrt befinden. Allerdings deutet die Analyse des Gesamtmarktes darauf hin, dass im Jahr 2015 die Tonnage in allen Bereichen wieder knapp sein könnte, so dass die großen Segmente von der Erholung des Gesamtmarktes profitieren. Relativ besser positioniert sind dabei die Einheiten von 5.000-6.000 TEU, die teilweise in Fahrtgebieten eingesetzt werden, die von größeren Einheiten nicht angelaufen werden können.

Die vollständige Studie kann ab August 2009 über das ISL bezogen werden.