

**Der Schifffahrts-
und Chartermarkt**
für Container-
und Tankschiffe

Stand: Dezember 2011

Inhalt

Die Weltwirtschaft.....	3
Die Weltcontainerflotte.....	4
Der Chartermarkt für Containerschiffe.....	6
- Die 3.900 bis 5.100 TEU-Klasse.....	7
- Die 2.400 bis 2.999 TEU-Klasse.....	8
- Die 900 bis 1.199 TEU-Klasse.....	9
Die Welttankerflotte.....	10
Der Chartermarkt für Tankschiffe.....	11
- Die Entwicklung der Charraten für Panmax-Tanker.....	12
- Die Entwicklung der Charraten für Small-Handy-Size-Tanker.....	12
Ausblick	13

Die Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft befindet sich in einer jetzt bereits drei Jahre andauernden Finanz- und Wirtschaftskrise. Die konjunktur- und wachstumspolitischen Maßnahmen der Industrie- und Schwellenländer zur Stabilisierung der Weltwirtschaft führten zunächst zu einer raschen Erholung, so dass die weltwirtschaftliche Produktion bereits im Jahresverlauf 2010 wieder das Vorkrisenniveau erreicht hatte und auch der Welthandel erholte sich entsprechend. Der infolge der politischen Umbrüche im arabischen Raum kräftige Anstieg des Ölpreises, das Erdbeben in Japan und insbesondere die Eskalation der Schuldenkrise im Euro-Raum lähmte die Weltkonjunktur jedoch ab Frühjahr 2011 erneut.

Laut den jüngsten Veröffentlichungen des International Monetary Fund (IMF) wird die Weltwirtschaft weniger wachsen als zunächst prognostiziert: So korrigierte der Fonds seine Erwartungen aus dem Juni des Jahres für 2011 von 4,3 % und für 2012 von 4,5 % auf jeweils 4,0 % nach unten. Auch die Wachstumsprognosen für den Welthandel wurden entsprechend angepasst und sollen in 2011 nur noch 7,5 % (- 0,7 %) bzw. in 2012 5,8 % (- 0,9 %) betragen (*Quelle: IMF Database, September 2011*).

Für Deutschland rechnet der IMF angesichts der ungelösten Staatsschuldenprobleme in der Eurozone in 2011 mit einem Wirtschaftswachstum von 2,7 %, das sind 0,7 Prozentpunkte weniger als bisher erwartet. Für 2012 ist mit einer deutlichen Abkühlung des Wirtschaftswachstums in Deutschland zu rechnen. In seinem Herbstgutachten prognostiziert der IMF für 2012 ein Wachstum von nur noch 1,3 %. Gleichzeitig verweist das Gutachten auf die hohe Unsicherheit dieser Prognose, da bei einer Verschärfung der Euro-Krise und einem Übergreifen auf die Weltwirtschaft auch eine Rezession nicht auszuschließen sei. Der Sachverständigenrat hingegen geht in seinem Jahresgutachten 2011/2012 von einem Wirtschaftswachstum in Deutschland in 2012 von nur noch lediglich 0,9 % aus (*Quelle: IMF Database, September 2011; Jahresgutachten 2011/2012 Sachverständigenrat, November 2011*).

Die Prognose für Europa zeigt einen kontinuierlichen Wachstumsrückgang. Lag das Wirtschaftswachstum in 2010 noch bei 1,8 %, so wird heute für 2011 mit lediglich 1,6 % gerechnet und für 2012 sagt der IMF-Ausblick nur noch 1,1 % Wachstum voraus. Ursächlich hierfür ist die anhaltende Schuldenkrise in der Eurozone und die Unsicherheit über deren Fortgang sowie die daraus resultierende hohe Verunsicherung der Märkte (*Quelle: IMF Database, September 2011*).

Auch für die USA hat der IMF seine Wachstumsprognose im Vergleich zur Juni-Prognose deutlich nach unten korrigiert (2011 um 1,0 Prozentpunkte auf 1,5 % und 2012 um 0,9 Prozentpunkte auf 1,8 %). Dieses ist darauf zurückzuführen, dass das Wachstum in den USA vor allem von den Investitionen und dem Export getragen wurde, der private Konsum deutlich schwächer ausfiel als erwartet – die Konsumausgaben machen rund zwei Drittel der Wirtschaftsleistung der USA aus – und sich die Arbeitslosenquote in den USA seit Ende der Rezession vor zwei Jahren nahezu konstant bei über 9 % hält (*Quelle: IMF Database, September 2011*).

Aufgrund ihrer stabilen Wirtschaftsentwicklung erweisen sich die Schwellenländer in Anbetracht der schwachen Konjunktur der Industrieländer immer mehr als die wichtigste Stütze der Weltwirtschaft. Das Wachstum dieser Länder lag nach einer kurzen krisenbedingten Wachstumsverlangsamung vor zwei Jahren im Durchschnitt wieder deutlich über dem der Industrienationen und trug zu mehr als der Hälfte des Wachstums der Weltproduktion bei. Insbesondere China und Indien liefern wichtige Impulse, wobei Brasilien und das übrige Lateinamerika ebenfalls an Bedeutung gewonnen haben (siehe Übersicht auf Seite 4).

Das Wachstum der chinesischen sowie der indischen Wirtschaft schwächte sich leicht ab, wird von den Experten des IMF aber nach wie vor deutlich positiv eingeschätzt. Sie rechnen mit einem diesjährigen Wirtschaftswachstum in China von rund 9,5 % und in Indien von 7,8 %. Ursächlich hierfür sind in beiden Ländern die zunehmenden Investitionsausgaben wegen hoher Kapazitätsauslastungen und notwendiger Infrastrukturmaßnahmen, die anhaltende inländische Nachfrageentwicklung sowie eine geringe Arbeitslosigkeit anzuführen. Produktivitätsgewinne und steigende Löhne unterstützen darüber hinaus den privaten Konsum. Für 2012 prognostiziert der IMF ein Wirtschaftswachstum von 9 % für China und 7,5 % für Indien (*Quelle: IMF Database, September 2011*).

Die japanische Wirtschaft, die von den Folgen des Erdbebens im März dieses Jahres hart getroffen wurde, ist im Begriff sich zu erholen. Der Wiederaufbau stützt die Konjunktur und die globalen Produktionsketten sind weitgehend wiederhergestellt. Zur Erholung trugen im Wesentlichen der Export sowie der Privatkonsum bei. Für 2011 rechnet der IMF noch mit einem Minuswachstum von 0,5 %, für 2012 hingegen wird ein Wachstum von 2,3 % prognostiziert. Die Stärke des japanischen Yen stellt allerdings einen Risikofaktor für die wirtschaftliche Erholung und die Exportentwicklung dar (*Quelle: IMF Database, September 2011*).

Die Entwicklung im Überblick

Wirtschaftswachstum (Bruttoinlandsprodukt)	2009	2010	2011*	2012*
USA	- 3,5 %	+ 3,0 %	+ 1,5 %	+ 1,8 %
China	+ 9,2 %	+ 10,3 %	+ 9,5 %	+ 9,0 %
Japan	- 6,3 %	+ 4,0 %	- 0,5 %	+ 2,3 %
Indien	+ 6,8 %	+ 10,1 %	+ 7,8 %	+ 7,5 %
Russland	- 7,8 %	+ 4,0 %	+ 4,3 %	+ 4,1 %
Brasilien	- 0,6 %	+ 7,5 %	+ 3,8 %	+ 3,6 %
Europäische Union	- 4,3 %	+ 1,8 %	+ 1,6 %	+ 1,1 %
Deutschland	- 5,1 %	+ 3,6 %	+ 2,7 %	+ 1,3 %
Lateinamerika	- 1,7 %	+ 6,1 %	+ 4,5 %	+ 4,0 %
Welt gesamt	- 0,7 %	+ 5,1 %	+ 4,0 %	+ 4,0 %
Welthandel	- 10,7 %	+ 12,8 %	+ 7,5 %	+ 5,8 %

* Prognose

Quelle: IMF Database, World Economic Outlook, September 2011

Die Weltcontainerflotte

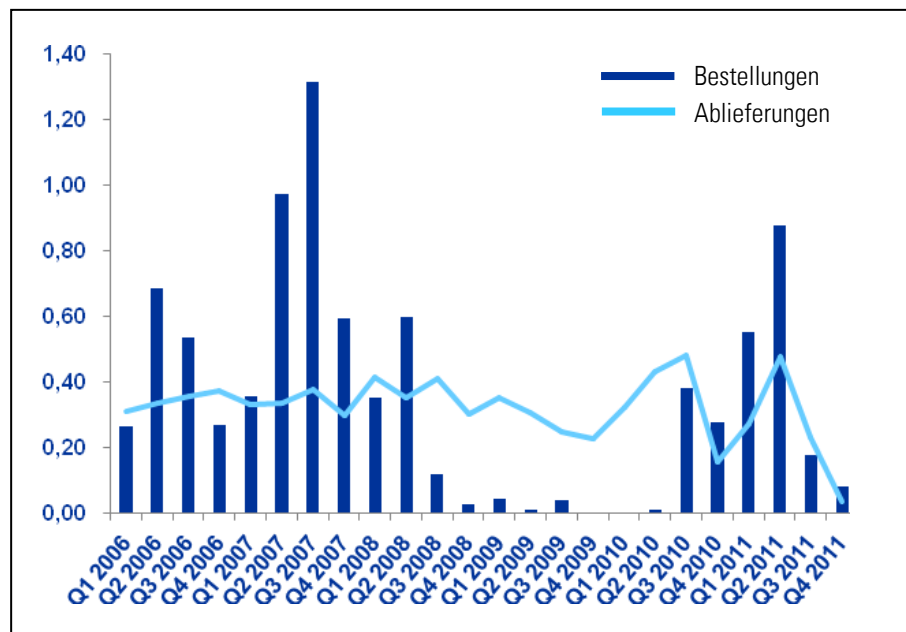
Infolge der Finanzkrise wurden seit der zweiten Jahreshälfte 2008 für die folgenden zwei Jahre kaum Neubaubestellungen für Containerschiffe getätigt. Dies änderte sich mit der Erholung der Weltwirtschaft in 2010 und den daraus resultierenden positiven Entwicklungen in der Containerschiffahrt. Etwa 200 Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,27 Mio. TEU werden in 2011 zur Ablieferung kommen – davon haben 47 Schiffe eine Stellplatzkapazität von über 10.000 TEU und umfassen 47 % der gesamten in 2011 abgelieferten Kapazitäten (*Quelle: ISL, Oktober 2011 und Alphaliner, November 2011*).

Im November 2011 bestand die Flotte der Vollcontainerschiffe aus 4.932 Einheiten mit einer Kapazität von ca. 15,3 Mio. TEU. Rund 52 % der Flotte befindet sich im Besitz von Trampreedern und steht damit den Linienreedereien als Chartertonnage zur Verfügung (*Quelle: ISL, Oktober 2011 und Alphaliner, November 2011*).

Gemäß Orderbuch liegen für das Segment der 4.000 TEU-Klasse Neubaufträge über insgesamt 115 Schiffe mit einer Kapazität von 525.329 TEU vor. Davon erfüllen elf Schiffe die heutigen Panmax-Kriterien, 70 Schiffe sind so genannte Wide-Beam-Containerschiffe und bei 34 Bestellungen ist die angedachte Breite noch nicht bekannt. Die so genannten Wide-Beam-Containerschiffe sind im Vergleich zu den bestehenden Schiffen vergleichbarer Größe breiter gebaut und somit auch für eine höhere Containeranzahl optimiert. Ihr eigentlicher Vorteil liegt jedoch darin, dass sie aufgrund des veränderten Designs einen geringeren Tiefgang haben und deshalb bei vergleichbarer Geschwindigkeit nicht nur weniger Treibstoff verbrauchen, sondern sich außerdem auch die Anzahl der Häfen erhöht, die aufgrund bestehender Tiefgangsbegrenzungen bislang nicht angelaufen werden konnten. Zurzeit können Wide-Beam-Containerschiffe der Panmax-Größenklasse noch nicht den Panamakanal passieren. Das ändert sich aber nach dessen Ausbau ab 2014. Inwieweit die angekündigten Ablieferungen erfolgen, bleibt abzuwarten (*Quelle: Alphaliner, September 2011*).

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die erfolgten Bestellungen und Ablieferungen von Containerschiffen pro Quartal in Mio. TEU.

Entwicklung der Containerflotte



Quelle: Clarkson, Oktober 2011

Trotz der aktuellen Entwicklungen und drohender Überkapazitäten kommt es bei Vollcontainerschiffen nach wie vor zu einem nur sehr geringen Verschrottungsaufkommen mit aktuell sogar rückläufiger Tendenz. In 2010 wurden noch Schiffe mit einer Kapazität von rund 131.000 TEU abgebrochen. Für 2011 rechnet Clarkson derzeit mit einer Verschrottungskapazität von nur ca. 46.500 TEU und für 2012 lediglich mit etwa 38.600 TEU (*Quelle: Clarkson, November 2011*).

Der Chartermarkt für Containerschiffe

Der Chartermarkt 2011 war durch eine extreme Berg-und Talfahrt gekennzeichnet.

Im ersten Quartal des Jahres 2011 entwickelten sich die Charter- und Frachtraten in verschiedene Richtungen. Während die Linienreedereien sinkende Frachtraten und steigende Bunkerpreise zu verzeichnen hatten, setzten die Charterraten ihren Aufwärtstrend aufgrund guter Nachfrage zunächst fort. Davon konnten die Trampreeeder bei Neuabschlüssen in allen Größensegmenten profitieren, angeführt durch stark steigende Charterraten bei Schiffen ab 3.500 TEU. Das kurze Zwischenhoch war Mitte April erreicht. Danach ging die Nachfrage stark zurück. Dennoch hielten sich die Charterraten auf diesem Niveau bis Anfang Juni und fielen dann innerhalb kurzer Zeit stark ab.

Im Jahr 2011 wurden viele große Neubauten (bis Jahresende 47 Schiffe ab 10.000 TEU und größer) abgeliefert, was einen so genannten „Cascading down“-Effekt auslöste, der allerdings zeitverzögert einsetzte. Die neuen, großen Schiffe werden hauptsächlich auf der Hauptroute Asien-Europa beschäftigt und verdrängen die dort zuvor eingesetzten kleineren Schiffe. Durch den extremen Kapazitätswachstum kamen die Frachtraten zunehmend unter Druck, was wiederum kleinere Linienreedereien wie zum Beispiel PIL und Wan Hai veranlasste, ihre eigenen Asien-Europa Dienste zu schließen. Die dadurch frei gewordene Tonnage wurde vermehrt auf dem Chartermarkt angeboten und trat in Konkurrenz zu den Trampschiffen.

Hinzu kam, dass sich die Ladungsvolumen deutlich schlechter entwickelten als erwartet. So wird der Asien-Europa Dienst nur mit einem Plus von ca. 5 % im Jahr 2011 abschließen. Die Volumen im Transpazifik waren sogar über längere Zeit negativ. Die Unsicherheit der Weltwirtschaft und die Finanzkrise in Europa erschütterten das Vertrauen der Linienreederei und führten zu einer negativen Charterpolitik. Neue oder zusätzliche Tonnage wurde nur vereinzelt aufgenommen und führte zu einem schnellen Anstieg verfügbarer Tonnage und damit zu einem Ungleichgewicht im Markt und in der Konsequenz zu fallenden Charterraten. Die Linien hatten aufgrund dieser guten Verfügbarkeit die Wahl und gaben modernen, verbrauchsarmen Schiffen den Vorzug – sowohl bei Neuverträgen als auch beim Ersatz von älterer Tonnage. Für ältere Tonnage wurde es deshalb zunehmend schwieriger, eine Beschäftigung zu finden.

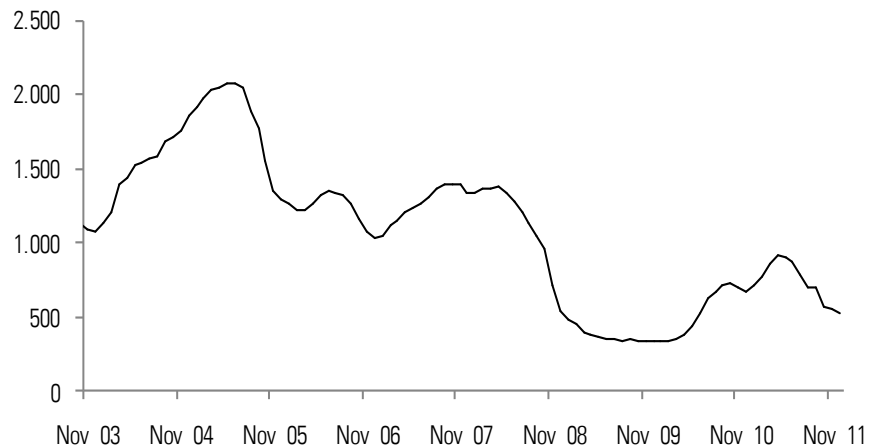
Die größte Containerlinienreederei der Welt, Maersk Line, hat mit der Einführung von ‚Daily Maersk‘ (tägliche Abfahrten und garantierte Transitzeiten in sechs Europa-Asien Diensten mit insgesamt 70 Schiffen) einen starken Verdrängungswettbewerb initiiert. Durch den ‚Daily Maersk‘-Service könnten weitere Schiffe auf den Chartermarkt drängen, da andere Containerlinien den Preiskampf nicht mitmachen können und Dienste einstellen müssten.

Der ruinöse Preiswettbewerb unter den drei größten Linienreedern im Asien-Europa-Verkehr hat bereits dazu geführt, dass Linien wie MISC, Malaysias größte Linienreederei, aus dem Geschäft aussteigen werden und andere, wie zum Beispiel CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), Chile, ZIM, Israel, China Shipping oder NYK (Nippon Yusen Kaisha), Japan, über eine engere Zusammenarbeit nachdenken. Anfang Dezember informierten MSC (Mediterranean Shipping Company), Schweiz, und CMA/CGM, Frankreich, darüber, dass sie ab März 2012 für mindestens zwei Jahre in den Fahrtgebieten Asien-Nord Europa, Asien-Süd Afrika und Südamerika kooperieren werden. Die beiden Linienreedereien verfügen zusammen über eine Kapazität von 3,9 Mio. TEU und sind dadurch größer als Maersk Line, die über eine Kapazität von 2,6 Mio. TEU verfügen.

Von Juni bis Anfang November ist die Flotte der beschäftigungslosen Schiffe von 60 auf 185 Schiffe angestiegen – Tendenz steigend. Es sind proportional mehr Trampschiffe als in der Krise 2009 betroffen, da seit 2010 nur wenige langfristige Charteren geschlossen werden konnten.

Die nachfolgenden Ausführungen aus dem Howe Robinson Containerschiff-Charterraten-Index spiegeln zusammengefasst die Ratenentwicklung für Containerschiffe bis einschließlich der Panmax-Größenklasse wider: Mit 695 Punkten startete der Index in das Jahr 2011. Seitdem stieg er sukzessive an, wobei er Ende März seinen Höhepunkt mit 916 Punkten erreichte. In den folgenden 10 Wochen blieb er stabil und schwankte zwischen 900 und 910 Punkten. Seit dem 8. Juni 2011 (910 Punkte) fiel der Index kontinuierlich und erreichte am 7. Dezember nur noch 514 Punkte, was einem Minus von etwa 44 % entspricht. Mit dieser Punktzahl ist man vom 10-Jahres-Durchschnitt von 1.018 Punkten weit entfernt (*Quelle: Howe Robinson, Dezember 2011*).

Howe Robinson, Containerschiff-Charterraten-Index der letzten 8 Jahre



Quelle: Howe Robinson, Containership Weekly update, Dezember 2011

Die Länge der vereinbarten Charterperioden betrug in 2010 im Durchschnitt aller Größenklassen 207 Tage. Diese Zahl konnte im 1. Halbjahr 2011 leicht übertroffen werden (221 Tage). Allerdings sinkt seitdem die Länge der Perioden, so dass die Zahl am Ende des Jahres 2011 vermutlich 10 % bis 20 % unter dem Durchschnitt des Jahres 2010 liegen wird.

Die Entwicklung der Charterraten

Da Hanseatic Lloyd Chartering zusätzlich zur Befrachtung der Hanseatic Lloyd eigenen Panmax-Containerschiffe exklusiv für die Vercharterung der Hansa Mare-Flotte zuständig ist, wird in dem nachfolgenden Chartermarktbericht die Entwicklung von der Panmax-Klasse kleiner werdend bis zur 1.000 TEU-Klasse nähergehend betrachtet.

Die 3.900 bis 5.100 TEU-Klasse (Panmax-Klasse)

Ab Februar 2011 stieg zunächst die Nachfrage nach Panmax-Tonnage. Da das Angebot limitiert war, kam es zu deutlichen Ratensteigerungen, ausgehend von ca. USD 24.000 brutto pro Tag im Februar, auf über USD 27.000 brutto pro Tag im März. Die durchschnittlichen Laufzeiten erhöhten sich dabei von zwölfmonatigen auf zwei-, teilweise dreijährige Perioden. Ab Ende März stoppte der Aufwärtstrend. Die Nachfrage der Linienreedereien reduzierte sich aufgrund von Überkapazitäten in den Asien-Europa Diensten und überschüssige Tonnage wurde im Chartermarkt zusätzlich zu den Trampschiffen angeboten.

Dies führte anfänglich zu nur leicht fallenden Charterraten. Anfang Juni 2011 konnten vereinzelt noch ca. USD 25.000 brutto pro Tag bei einer Laufzeit von zwölf Monaten erzielt werden.

In der zweiten Jahreshälfte kamen vermehrt weitere Schiffe in den Markt. Während CSAV (Compañía Sud Americana de Vapores), Chile, im Vorjahr noch eine aggressive Charter-Expansionspolitik betrieben hatte – und damit einen deutlichen Beitrag zur Erholung des Chartermarktes in 2010 leistete –, wurde diese Expansion in 2011 nicht nur drastisch reduziert, sondern sogar viele Dienste geschlossen. Dies wirkte sich überproportional bei den Panmax-Containerschiffen aus, da CSAV im Jahr 2010 viele Schiffe dieser Größenordnung aufgenommen hatte und nun versuchte, diese wieder auf dem Chartermarkt abzustößeln. Auch andere Linien hatten Dienste in diesem Größensegment geschlossen und boten ebenfalls überzählige Panmax-Containerschiffe im Markt an.

Aufgrund des daraus resultierenden Überangebotes gaben die Charterraten für Panmax-Containerschiffe im weiteren Jahresverlauf deutlich nach. Trotz heftigen Widerstands der Trampreeeder wurde bereits Anfang August die 20.000 US-Dollar-Marke unterschritten. Die erhoffte, stärkere Nachfrage durch die so genannte „Peak Season“ (Hauptnachfragezeit) der Linien im Juli/August blieb aus und die Charterraten gerieten in den freien Fall. Die Marktteilnehmer unterboten sich gegenseitig für das wenige vorhandene Geschäft. Nur kurze Zeit später wurde ein Rateniveau von USD 12.000 pro Tag erreicht, das bis Ende September auf USD 8.000 pro Tag fiel. Der vorläufige Tiefpunkt lag Ende Oktober bei USD 7.500 pro Tag. Die Charterperioden reduzierten sich gleichzeitig auf sechs bis zwölf Monate, oft wurden die Schiffe auch nur für Rundreisen von ein bis zwei Monaten aufgenommen, um kurzfristigen Bedarf zu decken.

Aktuell sind 709 Schiffe in der Größenklasse 3.900 bis 5.100 TEU weltweit im Einsatz, von denen 3 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere 32 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 115 bestellten Neubauten, die bis zum Jahr 2014 noch abgeliefert werden sollen, sind derzeit 38 Schiffe charterfrei (*Quellen: Alphaliner; HLL Database, November 2011*).

Die 2.400 bis 2.999 TEU-Klasse (Sub-Panmax-Klasse)

Die im Sommer 2010 einsetzenden Ratensteigerungen, die bis zum Herbst 2010 für dieses Schiffssegment andauerten, setzten sich ab Februar 2011 fort. Wurden im Januar noch Raten von ca. USD 11.750 pro Tag erzielt, stiegen diese bis zum Ende des ersten Quartals weiter auf ca. USD 15.000 pro Tag an und hielten sich bis Anfang Juli auf diesem Niveau. Die durchschnittlichen Raten lagen in der ersten Jahreshälfte bei ca. USD 14.500 pro Tag und die durchschnittliche Charterlänge bei zwölf Monaten.

Ab Juli setzte eine Abwärtsspirale bei den Charterraten ein, wenn auch nicht so schnell wie bei größeren Schiffen über 4.000 TEU. Dennoch fielen die Raten innerhalb von drei Monaten um ca. 30 %. Anfang Oktober wurde die 10.000 USD-Grenze nach unten durchbrochen und bereits Anfang November lag der Markt bei nur noch USD 8.000 pro Tag. Die Perioden verkürzten sich ebenfalls auf ein bis drei Monate und infolge des Überangebots an Tonnage agierten die Linienreedereien nur noch sehr kurzfristig. Die meisten Abschlüsse waren direkte Verlängerungen, Neuabschlüsse wurden seltener. Dabei wurden in erster Linie moderne, verbrauchsarme Schiffe nachgefragt. Insgesamt lag die Nachfrage im 3. und 4. Quartal signifikant unterhalb eines Niveaus, das das hohe Angebot hätte absorbieren können.

Die Anzahl an beschäftigungslosen Schiffen stieg in diesem Segment deutlich an, vor allem ältere Schiffe zählten dazu. Des Weiteren sind im Segment der 3.000 TEU-Klasse die Ratenunterschiede zwischen moderner, verbrauchsgünstiger und älterer Tonnage aufgrund der hohen Bunkerpreise besonders ausgeprägt.

Aktuell sind 555 Schiffe in der Größenklasse 2.400 bis 2.999 TEU weltweit im Einsatz, von denen 17 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere 27 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 28 Neubauten, die bis zum Jahr 2014 zur Ablieferung kommen sollen, sind für 16 Schiffe noch keine Charterverträge geschlossen worden (*Quellen: Alphaliner; HLL Database, November 2011*).

Die 900 bis 1.199 TEU-Klasse (Handy-Size-Klasse)

Das erste Quartal 2011 schloss an die positiven Entwicklungen des Jahres 2010 an, die Raten konnten noch einmal anziehen und erreichten eine Höhe von ca. USD 8.000 pro Tag. Damit waren die Ratensteigerungen von ca. 15 % im Vergleich zu größeren Schiffen moderat. Zwischen März und Juli 2011 war der Chartermarkt für die 1.000 TEU-Schiffe stabil. Angebot und Nachfrage waren relativ ausgeglichen. Die Charterer gaben jedoch oft jüngerer und moderner Tonnage mit niedrigerem Treibstoffverbrauch den Vorzug und zahlten dafür auch etwas höhere Raten im Vergleich zu den älteren Schiffen. Die durchschnittlichen Laufzeiten lagen bei sechs Monaten, bei modernen Schiffen teilweise bis zu zwölf Monaten.

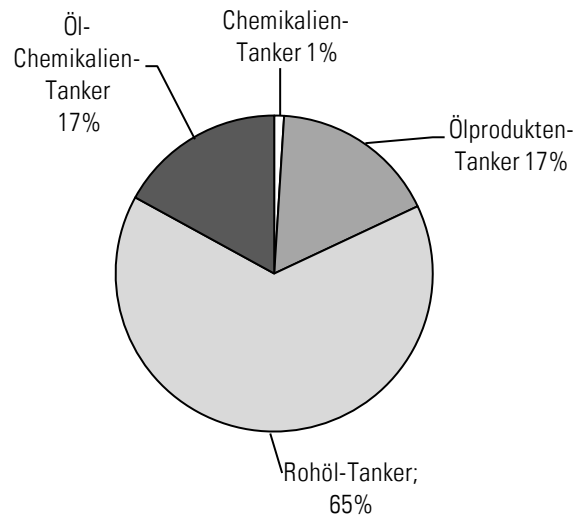
Ab Ende Juli 2011 trübte sich das Bild zunächst leicht. Die Unsicherheit der Linien und die deutlichen Ratenreduktionen bei den größeren Schiffen führten auch im 1.000 TEU-Segment dazu, dass die Feeder Operator vorsichtiger agierten. Die Nachfrage nahm ab und erfolgte kurzfristiger. Die täglichen Charterraten reduzierten sich Ende August zunächst auf knapp unter USD 7.000 und fielen dann bis Anfang Oktober weiter auf ca. USD 6.200. Im Laufe des letzten Quartals reduzierte sich die Nachfrage so stark, dass das Angebot an verfügbarer Tonnage diese übertraf. Vor allem für ältere Schiffe wurde es zunehmend schwieriger, eine Beschäftigung zu sichern oder zu finden. Es wurden überwiegend kurze Perioden (teilweise nur wenige Wochen) geschlossen und die Raten sanken weiter auf unter USD 6.000 pro Tag.

Die Anzahl der in Fahrt befindlichen Schiffe in der Größenklasse 830 bis 1.199 TEU beträgt aktuell 736, von denen zurzeit 44 Schiffe nicht verchartert und weitere 65 Schiffe ohne Beschäftigung sind. Von 62 Neubauten, die bis 2014 abgeliefert werden sollen, sind bislang noch 30 Schiffe charterfrei (*Quellen: Alphaliner; HLL Database, November 2011*).

Die Welttankerflotte

Der Kapazitätsaufbau in der Flotte der Öl- und Ölproduktentanker hält durch die Ablieferung von Neubauten und der nur geringen Verschrottung von Alttonnage weiterhin an. Nach den aktuellen Berichten der Experten von Clarkson Research erhöhte sich die Anzahl der Tanker > 10.000 tdw. in den letzten zwölf Monaten weltweit um 188 auf 5.629 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von insgesamt rund 470 Mio. tdw. Die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Tankers in dieser Flotte beträgt damit rund 83.700 tdw. (Quelle: Clarkson Research, November 2011).

Nach Tragfähigkeit (tdw) sieht die Aufteilung der Tanker nach wesentlichen Typen wie folgt aus:



Quelle: Clarksons Shipping Intelligence Network, November 2011

Das Alter der fahrenden Tankerflotte nahm im Vergleich zum Vorjahr aufgrund hoher Ablieferungen und Verschrottungen erneut ab. Am Ende des dritten Quartals 2011 gliedert sich die Altersstruktur des Tankermarktes wie folgt: Weltweit sind 9 % aller im Einsatz befindlichen Tanker älter als 20 Jahre. Im Segment der Small-Handy-Size-Tanker (15.000 bis 20.000 tdw) haben Schiffe dieses Alters einen Anteil von 14 %. Im Segment der Panmax-Tanker sind nur rund 5 % der fahrenden Tanker älter als 20 Jahre. Mit einem Anteil von über 80 % sind Schiffe in diesem Tankersegment 9 Jahre oder jünger. Der Altersdurchschnitt der gesamten Tankerflotte beträgt 8,5 Jahre (Quelle: Clarkson Oil & Tanker Trades Outlook, November 2011).

In der Small-Handy-Size-Klasse (15.000 bis 20.000 tdw) fahren von 571 Tankern derzeit noch 78 Schiffe als Einhüllentanker, die von den Oil Majors kaum mehr eingesetzt werden und diesem Markt damit nicht mehr zur Verfügung stehen. Ferner beinhaltet diese Flotte noch 14 Doppelhüllentanker, die älter als 20 Jahre sind. In der Panmax-Klasse fahren von 410 Tankern derzeit noch 15 Schiffe als Einhüllentanker sowie elf Doppelhüllentanker, die älter als 20 Jahre sind. Aus wirtschaftlichen Gründen sowie aus den IMO-Regulierungen ergibt sich das in der folgenden Tabelle dargestellte Verschrottungspotenzial (Quelle: Clarkson Research, November 2011).

1		VLCC & ULCC	Suezmax	Aframax	Panmax	Handy	Small-Handy
2	Tragfähigkeit in tdw	> 200.000	120.000-200.000	80.000-120.000	60.000-80.000	30.000-60.000	15.000-20.000
3	Gesamtzahl Tanker	569	442	906	410	1.836	571
4	- davon mit Doppelhülle	554	432	880	395	1.724	493
5	- davon Einhüllentanker	15	10	26	15	112	78
6	- davon mit Doppelhülle, älter als 20 Jahre	1	15	30	11	82	14
7	Verschrottungspotenzial (Verhältnis \sum aus Zeile 5+6 zu \sum aus Zeile 3)	3 %	6 %	6 %	6 %	11 %	16 %
8	Orderbuch	142	122	99	55	221	82
9	Ersatz (Verhältnis Zeile 8 zu \sum aus Zeile 5+6)	888 %	488%	177 %	211 %	114 %	89 %
10	Prog. Klassenzuwachs bis Ende 2014	22 %	22 %	5 %	7 %	1 %	-2 %

Quelle: Clarkson Research, November 2011

Neubauaufträge liegen bei Tankschiffen gemäß dem Orderbuch für alle Segmente vor.

Die Anzahl an Neubestellungen fällt im Bereich der Panmax-Tanker im Vergleich zu anderen Segmenten noch niedrig aus. Unter Berücksichtigung des o.g. Verschrottungspotenzials endet in dieser Betrachtung der prognostizierte Klassenzuwachs bis Ende 2014 aber mit 7 % und stellt damit ein Wachstum von rund 2,3 % p.a. dar.

Die Anzahl an Neubestellungen fällt im Bereich der Small-Handy-Size-Tanker (15.000 bis 20.000 tdw) niedrig aus und unter Berücksichtigung des o.g. Verschrottungspotenzials endet in dieser Betrachtung der prognostizierte Klassenzuwachs bis Ende 2014 mit -2 %. Allein in den vergangenen 12 Monaten wurden im Segment der Small-Handy-Size-Tanker 15 Einhüllentanker und zwei Doppelhüllentanker, welche älter als 20 Jahre waren, abgebaut. Die Beschäftigungsmöglichkeiten in diesem Segment können nach vollständiger Erholung des Tankermarktes und bei Realisierung des Verschrottungspotenzials wieder als gut bezeichnet werden.

Der Chartermarkt für Tankschiffe

Im ersten Quartal des Jahres 2011 konnten sich die Chatterraten auf den Tankermärkten kurzfristig wieder verbessern. Die Aussichten auf eine sich erholende Weltwirtschaft sorgten vermehrt für Beschäftigung. Zusätzlich löste der frühe Wintereinbruch in Nordeuropa eine erhöhte Nachfrage nach Heizöl und damit zusätzlichen Transportbedarf aus.

Leider hielt die positive Stimmung auf den Märkten nicht lange an, sondern wurde beispielsweise durch die Schuldenkrise in Europa und den USA stark abgebremst. Seit dem zweiten Quartal 2011 ist ein erneuter Ratenverfall in der Tankschiffahrt zu verzeichnen.

Der Verbrauch von Mineralöl und Produkten wird von den Experten der International Energy Agency (IEA) für 2011 mit 89,2 Mio. bpd (barrel per day) angegeben und liegt damit geringfügig rund 0,2 Mio. bpd niedriger, als noch im April 2011 für diesen Zeitraum prognostiziert. Für das Jahr 2012 erwarten die Experten einen leicht steigenden Bedarf und prognostizieren einen Verbrauch von rund 90,5 Mio. bpd (Quellen: IEA, November 2011).

Die Schere zwischen Tonnageangebot und Transportnachfrage für Rohöl und Ölprodukte entwickelt sich gegenwärtig noch auseinander. Die in 2011 weltweit nur gering ansteigende Nachfrage nach diesen Flüssiggütern, die Ablieferung von längst bestellter Neubautonnage, die geringe Verschrottung von Alttonnage und die weltweit immer noch existierende Flotte von rund 400 Einhüllentankern in allen Größenklassen belasten den Tankermarkt und lassen noch keine Balance zwischen Angebot und Nachfrage zu.

Die Entwicklung der Charterraten für Panmax-Tanker

In den ersten Monaten des Jahres 2011 war der Chartermarkt von starken Schwankungen gekennzeichnet. Konnten im Januar und März des Jahres noch Charterraten um rund USD 15.000 pro Tag erzielt werden, so fielen die Ergebnisse im Februar mit rund USD 10.000 pro Tag vergleichsweise niedrig aus. Die winterbedingt erhöhte Nachfrage an Mineralölprodukten ließ die Charterraten im April auf einen Wert von rund USD 17.500 pro Tag ansteigen und sorgte auch noch im Mai für Raten von rund USD 14.000 brutto pro Tag.

In der Folge der Libyenkrise brach der Ölexport in diesem Land ab März d.J. ein und kam im Juli bis September völlig zum Erliegen. Die vormals hierfür eingebundene Tonnage sorgte auf den Tankermärkten für zusätzliche Transportkapazitäten. Seit Oktober hat der Export von Mineralöl aus Libyen wieder begonnen und konnte bis November wieder von vormals rund 1,54 Mio. bpd auf nunmehr rund 0,75 Mio. bpd gesteigert werden. Diese Entwicklung führte in diesem Fahrtgebiet wieder fast zu einer Normalisierung und erhöhten Nachfrage nach Tankertonnage. Festzuhalten ist, dass im Segment der Panmax-Tanker im Zeitraum von Juni bis Oktober nur Charterraten zwischen rund USD 6.900 und USD 8.800 pro Tag aufgefahren werden konnten und im November Einnahmen von rund USD 10.000 pro Tag erreicht werden.

Die Entwicklung der Charterraten für Small-Handy-Size-Tanker

Im Markt der Small-Handy-Size-Tanker trafen die leicht ansteigenden Transportmengen von Flüssiggütern auf eine gut ausgebaute Tankerflotte. Unter dieser Voraussetzung konnten sich die Charterraten in diesem Tankersegment nicht entwickeln. Damit stehen die Charterraten der Small-Handy-Size-Tanker weiterhin unter großem Druck.

Im ersten Quartal 2011 erzielten die Small-Handy-Size-Tanker im Vergleich zum vierten Quartal 2010 zunächst höhere Charterraten auf dem Spotmarkt. Die durchschnittlichen Chartereinnahmen lagen hier bei rund USD 10.000 pro Tag. Ab dem zweiten Quartal des Jahres belastete eine abnehmende Nachfrage den Markt der Tanker und ließ die Charterraten bis zum Juni d.J. deutlich auf unter USD 8.400 pro Tag fallen. In den Sommermonaten Juli bis September gab die Nachfrage erneut stark nach und die aufgefahrenen Charterraten fielen bis auf USD 5.200 pro Tag ab. Seitdem haben sich die Charterraten im Spotmarkt der Small-Handy-Size-Tanker wieder leicht erholt und lagen in den Monaten Oktober und November bei durchschnittlich rund USD 8.200 pro Tag.

Ausblick

Die große Ungewissheit, die auf den Finanzmärkten aktuell wieder herrscht, verdeutlicht, wie instabil die Lage der Weltwirtschaft noch immer ist. In der ersten Jahreshälfte 2011 beeinflussten der kräftige Ölpreisanstieg, die politischen Umbrüche im arabischen Raum, das Erdbeben in Japan und die Eskalation der Schuldenkrise im Euro-Raum die zunächst positiv verlaufende Entwicklung der Weltkonjunktur. Hinzu kam die zeitweise drohende Zahlungsunfähigkeit der USA. Nach wie vor sorgt vor allem die Zuspitzung der Schuldenproblematik vieler Industrienationen für Verunsicherungen auf den Weltmärkten.

Erneut muss sich die internationale Schifffahrt infolge der aktuellen Entwicklungen auf dem Weltmarkt und im Speziellen den Schifffahrtsmärkten großen Herausforderungen stellen. Denn nach einer nur kurzen Erholungsphase setzen nicht nur die anhaltende globale Finanzkrise und die daraus resultierende Ungewissheit über den Fortgang der Weltwirtschaft und des Welthandels unsere Branche unter Druck.

Im Containersegment belasten eine überproportionale Ausweitung der Kapazitäten in den oberen Größenklassen sowie der anhaltende Verdrängungswettbewerb unter den Linienreedern den Frachten- und Chartermarkt.

Die aktuellen Entwicklungen im Containermarkt resultieren deshalb jedoch nicht in erster Linie aus den Marktgegebenheiten, sondern aus dem irrationalen Verhalten einiger Marktteilnehmer. Die Märkte verfügen weiterhin über positive Rahmenbedingungen. Die erwarteten Zuwachsraten der Weltwirtschaftsleistung und des Welthandels liegen trotz der aktuellen Korrekturen immer noch über dem Niveau des langjährigen Durchschnitts. Deshalb ist zu hoffen, dass der ruinöse Verdrängungswettbewerb schnell gestoppt wird. Je eher dieses passiert, desto früher werden sich die Märkte wieder erholen.

Da Schifffahrt eine zyklische Industrie ist, werden sich auch die Tankermärkte wieder erholen. Die Internationale Energieagentur (IEA) berichtet im Oktober des Jahres darüber, dass langfristig der Ölverbrauch nach neuen Untersuchungen stärker steigen wird als bislang erwartet – trotz steigender Ölpreise: Die US-Behörde Energy Information Administration (EIA) rechnet in ihrem neuesten Energiereport bis 2035 mit einem Anstieg des Verbrauchs auf 112,2 Mio. Barrel pro Tag (2011: 89,2 Mio. Barrel pro Tag). Und auch die Nachfrage nach Chemikalien wird mit der Erholung der Weltwirtschaft wieder anziehen. Der seewärtige Transport von Chemikalien wuchs in der Vergangenheit um ca. 4,3 % p.a. Analysten gehen davon aus, dass dieser bei einer einsetzenden Belebung der Weltwirtschaft in den Jahren bis 2013 um ca. 7,6 % zunehmen kann.