



15. Februar 2011

Containerschifffahrt: Wendemanöver gelungen

Die Containerschifffahrt hat 2010 einen beeindruckenden Turnaround geschafft. Der globale Containerumschlag legte im letzten Jahr um mindestens 11% zu, nachdem er 2009 erstmals in der Geschichte gesunken war (-9%). Damit hat die Branche das Vorkrisenniveau wieder übertroffen. Gründe für die Erholung waren der Lageraufbau von Industriegütern sowie der rasche Aufschwung vor allem in Asien. 2011 ist beim Containerumschlag ein Plus von 7% wahrscheinlich.

Während der Krise brachen die Fracht- und Charraten in der Containerschifffahrt um 50% bis 80% ein. Zwischenzeitlich waren rd. 12% der Flotte ohne Beschäftigung (zuletzt noch 2%). Inzwischen haben sich die Preise (Raten) wieder erholt, liegen aber noch weit unter den Rekordniveaus von vor der Krise. Zwar kommen in den nächsten Jahren weitere Kapazitäten auf den Markt; gerade im Segment der sehr großen Containerschiffe. Gleichwohl dürfte die Nachfrage bis 2015 im Durchschnitt schneller wachsen als das Angebot. Daher ist das Problem der Überkapazitäten abgemildert. 2011 und 2012 könnten die Charterraten jeweils mit deutlich zweistelliger Wachstumsrate zulegen.

Die mittelfristigen Perspektiven der Branche sind intakt. Bis 2015 dürfte der globale Containerumschlag um jahresdurchschnittlich 7% bis 8% zulegen. Die Containerschifffahrt ist damit der am schnellsten wachsende Verkehrsträger. Treiber bleiben die zunehmende internationale Arbeitsteilung sowie Produktivitätsfortschritte in der Branche. Gleichwohl sieht sich die Containerschifffahrt zunehmend mit politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen und Risiken konfrontiert. Dazu zählen eine stärkere umweltpolitische Regulierung, Kapazitätsengpässe an den Häfen, steigende Kraftstoffpreise oder protektionistische Tendenzen.

www.
dbresearch.de

Autor

Eric Heymann
+49 69 910-31730
eric.heyman@db.com

Editor

Tobias Just

Publikationsassistentz

Sabine Berger

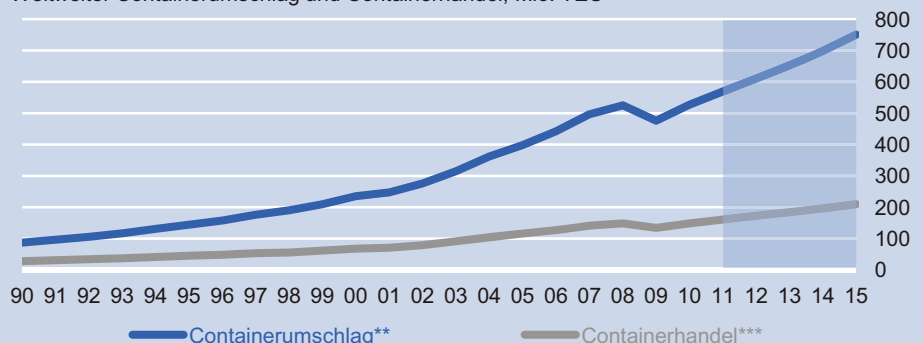
Deutsche Bank Research
Frankfurt am Main
Deutschland

Internet: www.dbresearch.de
E-Mail: marketing.dbr@db.com
Fax: +49 69 910-31877

DB Research Management
Thomas Mayer

Containerschifffahrt schon wieder über Vorkrisenniveau

Weltweiter Containerumschlag und Containerhandel, Mio. TEU*



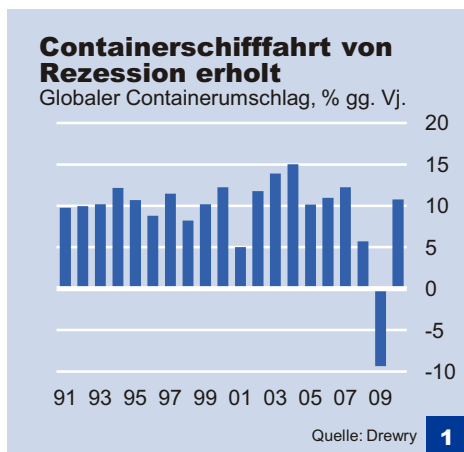
* Twenty Foot Equivalent Unit (Maßeinheit für einen Standardcontainer).

** Containerumschlag umfasst alle Umschlagsaktivitäten (z.B. inklusive Leercontainer).

*** Containerhandel umfasst nur die Zahl der beladenen Container, die endgültig am Bestimmungshafen angelandet werden.

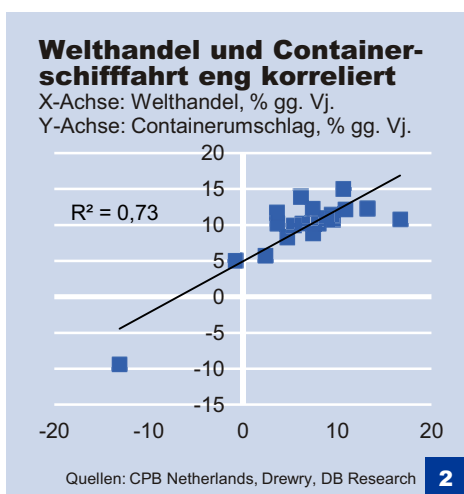
2010: Schätzung; 2011 bis 2015: Prognose

Quelle: Drewry Shipping Consultants

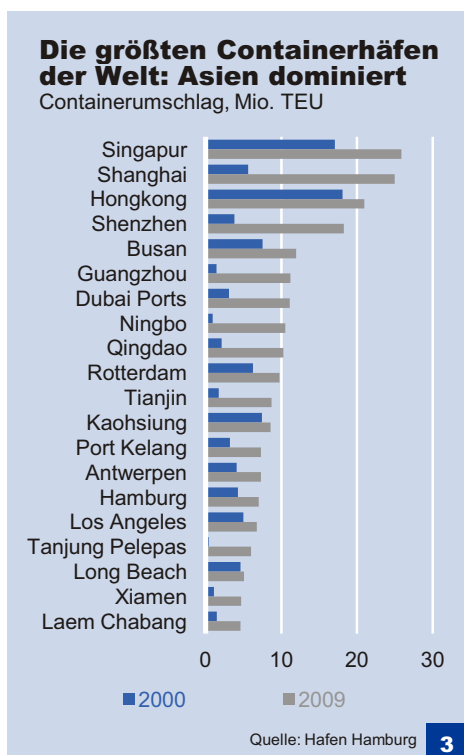


Globaler Containerumschlag sinkt 2009 erstmals

Die globale Rezession von 2008/09 hat die globale Containerschifffahrt hart getroffen. Der weltweite Containerumschlag sank 2009 zum ersten Mal in der Geschichte der Branche. Das Minus lag nach Angaben von Drewry Shipping Consultants (Drewry) bei gut 9%. Die Preise (Fracht- und Charterraten) schrumpften in einer Größenordnung von 50% bis 80%. In der Spitze konnten rd. 12% der Flotte (gemessen an den Stellplatzkapazitäten in TEU¹) nicht beschäftigt werden, sodass zwischenzeitlich rd. 600 Schiffe aufgelegt wurden. Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) erlitten die weltweit tätigen Linienreedereien 2009 einen Verlust von USD 20 Mrd. Die Gründe für diese Entwicklung sind offenkundig: Die Weltwirtschaftskrise war durch einen Einbruch der Handelsaktivitäten und der Investitionstätigkeit geprägt. Dadurch wurde die Containerschifffahrt in Mitleidenschaft gezogen, denn die Entwicklung der Branche korreliert sehr eng mit dem Welthandel.²



In regionaler Hinsicht waren europäische und nordamerikanische Häfen besonders stark von der Rezession betroffen. So ging der Containerumschlag an den nordeuropäischen Häfen 2009 um über 16% zurück, in Nordamerika um über 13%. Den stärksten Rückgang verzeichneten die im internationalen Vergleich kleinen osteuropäischen Häfen (Ostseeraum, Schwarzes Meer, östliches Mittelmeer) mit einem Minus von rd. 36%. Einige Verbindungen wurden an diesen Häfen während der Krise komplett eingestellt. Der Rückgang von 2009 wird aber dadurch relativiert, dass die osteuropäischen Häfen vor der Rezession über Jahre hinweg die höchsten Wachstumsraten verzeichneten. Unter den 30 größten Häfen der Welt musste der Hamburger Hafen mit -28% den stärksten Rückgang hinnehmen. Der starke Einbruch im deutschen Außenhandel war hierfür ein wichtiger Grund. Hinzu kam, dass einige Feederwege von Hamburg in den Ostseeraum temporär eingestellt oder auf konkurrierende Häfen (z.B. Rotterdam) verlagert wurden.



Weniger stark von der Krise betroffen waren die Häfen in Asien, da dort das wirtschaftliche Umfeld deutlich günstiger war als in Europa und den USA. In Fernost und Südasien lag das Minus beim Containerumschlag 2009 bei jeweils rd. 8%; im Mittleren Osten betrug es sogar nur 2%. Einige asiatische Häfen konnten sogar im Krisenjahr 2009 ihren Containerumschlag steigern (z.B. Khor Fakkan in den Vereinigten Arabischen Emiraten: +30% auf 2,8 Mio. TEU).

Containerschifffahrt mit vielfältigen Vorteilen

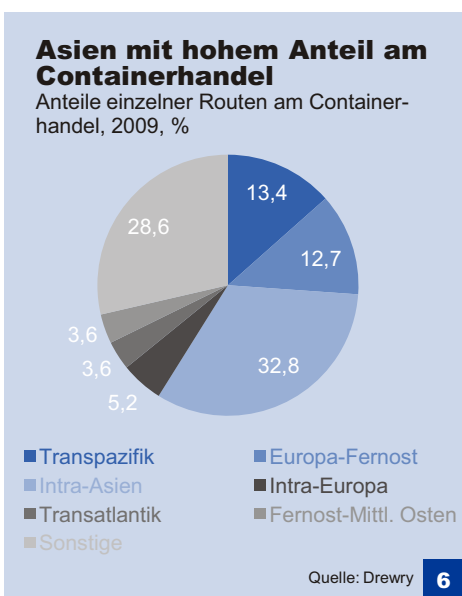
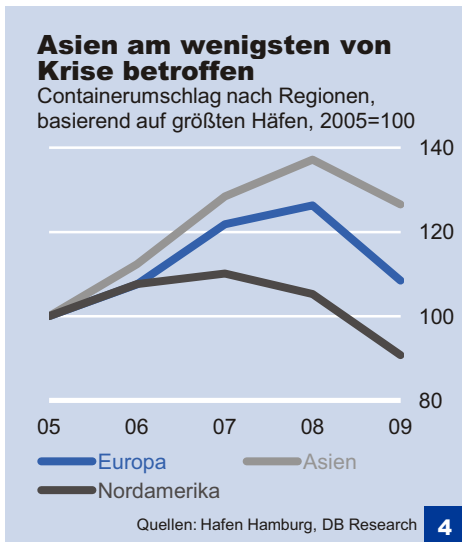
Vor dem Einbruch des globalen Containerumschlags 2009 war der Wirtschaftszweig durch sehr hohe Wachstumsraten geprägt. So stieg der globale Containerumschlag im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2008 mit einer jahresdurchschnittlichen Rate von gut 10%. Die Diskrepanz zwischen dem Wert für 2009 und der zuvor erzielten langfristigen Performance verdeutlicht die Dimension der Krise.

Gründe für das historisch gesehen sehr hohe Wachstum der Containerschifffahrt liegen u.a. in der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und der voranschreitenden Liberalisierung des Welthandels (z.B. Chinas WTO-Beitritt 2001). Ferner ist der Anteil der

¹ TEU steht für Twenty Foot Equivalent Unit und ist die übliche Maßeinheit für einen Standardcontainer.

² Grundsätzlich wächst der Containerumschlag stärker als der Welthandel: Zwischen 1991 und 2008 expandierte er um den Faktor 1,5 schneller als der globale Güterhandel.

³ Feederwege sind regionale Zubringer- und Verteilerverwege zwischen größeren und kleineren Häfen.



Güter, die für einen Transport in Containern prädestiniert sind (Halb- und Fertigerzeugnisse), in den letzten Jahren stetig gestiegen, und durch Fortschritte in der Containertechnologie können immer mehr Waren in Containern transportiert werden (z.B. Container für gekühlte Waren oder Flüssigkeiten). Hinzu kommen die spezifischen Vorteile von Containerschiffen gegenüber traditionellen Stückgutfrachtern: Kürzere Be- und Entladezeiten reduzieren die Liegezeiten in den Häfen, was Kosten spart. Zudem sind die Möglichkeiten des Weitertransports mit anderen Verkehrsträgern bei Containern besser als bei losem Stückgut. Immer größere und schnellere Schiffe haben stetige Produktivitätsfortschritte ermöglicht, wenngleich die Kapazitätsausweitung der letzten Jahre den Preisdruck in der Branche erhöht hat (siehe Seite 5). Umfangreiche Investitionen in die Hafinfrastruktur waren und sind Voraussetzung für die hohe Dynamik. Gerade in Asien wurden in den letzten Jahren sehr viele Containerterminals erweitert oder neu gebaut.⁴ In der Folge ist der Containerisierungsgrad, also der Anteil des Stückguts, der in Containern umgeschlagen wird, weltweit gestiegen und liegt an den großen Häfen in der Regel über 90% (Hamburg: 97%; 1990: 69%).

Containerschifffahrt feiert beeindruckendes Comeback

Die globale Containerschifffahrt hat die Trendwende nach der Krise geschafft. Der globale Containerumschlag dürfte 2010 um mindestens 11% gestiegen sein (endgültige Zahlen liegen noch nicht vor). Damit wurde das Rekordniveau des Jahres 2008 wieder übertroffen. Maßgeblich für diese Erholung waren das Auffüllen der Lagerbestände der Industrie sowie die schnelle konjunkturelle Erholung in vielen Ländern, die häufig vom Außenhandel getrieben wurde. Gerade der Aufschwung in Asien (BIP ohne Japan 2010: real +9%) hat dazu beigetragen, dass die Containerschifffahrt auf Wachstumskurs zurückgekehrt ist. Der Exportweltmeister China hat 2010 seine Ausfuhren um gut 30% gesteigert (2009: -16%). Auch andere asiatische Volkswirtschaften haben für Impulse gesorgt. Insgesamt dürfte der Containerumschlag in Asien 2010 um mindestens 13% gestiegen sein, während Nordamerika (+9%) und Westeuropa (+7%) wohl nur unterdurchschnittlich zulegen (Hamburg: +12,7%).

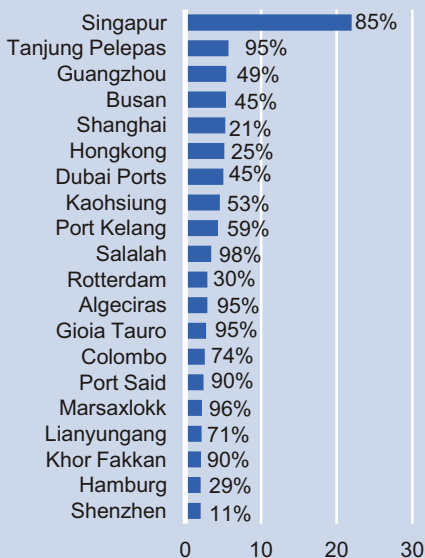
Asien gibt das Tempo vor

Ohnehin haben sich die Gewichte in der globalen Containerschifffahrt in den letzten Jahren stetig nach Asien verschoben. Etwa 70% des globalen Containerumschlags entfallen auf Häfen in Asien. 2009 lagen neun der zehn größten Containerhäfen der Welt in Asien (2000 waren es erst fünf). China ist dabei die dominierende Kraft mit aktuell sechs Häfen unter den Top 10. Betrachtet man den Containerhandel nach Schifffahrtsrouten, zeigt sich, dass bei etwa 80% aller Relationen mindestens ein Hafen in Asien beteiligt ist. Innerasiatische Verbindungen sind mit einem Anteil von etwa einem Drittel die mit Abstand wichtigsten Routen (2007: erst 23%). Daran erkennt man, dass die globale Containerschifffahrt nicht nur davon profitiert, dass in Asien (China) die Konsumgüter für Westeuropa oder die USA produziert werden, sondern dass zusätzlich auch die Handelsbeziehungen und die internationale Arbeitsteilung zwischen asiatischen Staaten stark zugenommen haben. Dabei sind einzelne Häfen stark auf den reinen Umschlag von Containern (Transshipment) spezialisiert, fungieren also primär als Drehscheibe für die globale und regionale Containerschifffahrt und haben relativ wenig

⁴ Vgl. Heymann, Eric (2006). Containerschifffahrt: Überkapazitäten trotz steigender Nachfrage programmiert. Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen 347. Frankfurt am Main.

Viele Häfen fungieren vor allem als Umschlagsplätze

Bedeutung von Transshipment an ausgewählten Häfen*, Mio. TEU



* Werte in Klammern geben Transshipment-Anteil an.

Quelle: Drewry

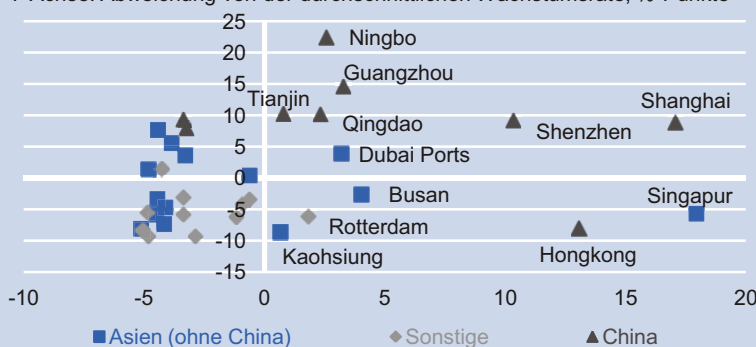
7

lokales Aufkommen. Insgesamt investieren neben China auch kleinere Entwicklungs- und Schwellenländer fortlaufend in ihre Hafenkapazitäten (z.B. Malaysia, Indonesien, Vietnam).

Eine Clusteranalyse unterstreicht, dass sowohl die größten als auch die dynamischsten Containerhäfen in Asien liegen. In Grafik 8 sind auf den Achsen die Abweichungen der weltweit 35 größten Containerhäfen vom durchschnittlichen Containerumschlag sowie vom durchschnittlichen Wachstum zwischen 1999 und 2009 abgetragen. Im rechten, oberen Quadranten befinden sich demnach sämtliche Häfen, die sowohl bei der Größe als auch beim Wachstum über dem Durchschnitt der Top 35 liegen. Sechs der sieben Häfen in diesem Quadranten entfallen auf China.

Clusteranalyse basierend auf 35 größten Häfen*: Chinas Häfen sind groß und wachsen schnell

X-Achse: Abweichung vom durchschnittlichen Containerumschlag, Mio. TEU
Y-Achse: Abweichung von der durchschnittlichen Wachstumsrate, %-Punkte



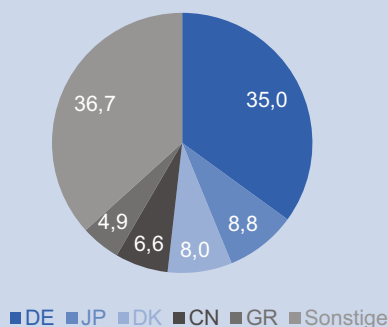
* Aus Maßstabsgründen wurde der Hafen von Tanjung Pelepas in Malaysia aus der Betrachtung ausgeschlossen; sein Containerumschlag wuchs von 1999 bis 2009 um jahresdurchschnittlich 64%.

Quellen: ISL, Hafen Hamburg, Drewry, DB Research

8

Dt. Reedereien führend in Containerschifffahrt

Containerflotte nach Nationalität des Eigners, Anteile in %



Quelle: VDR

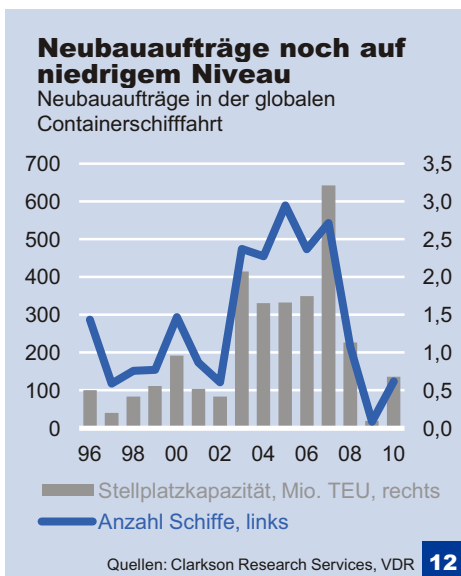
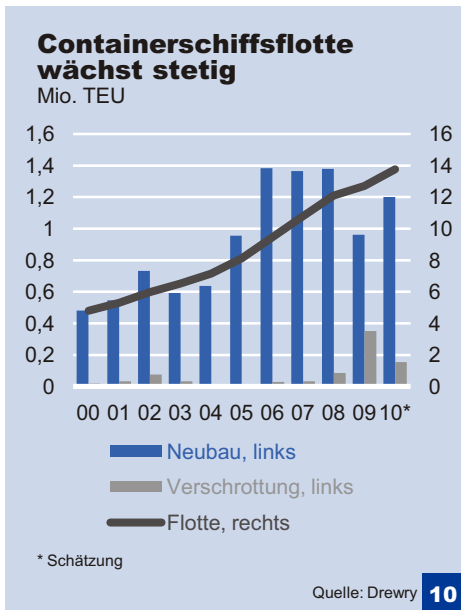
9

Deutsche Reedereien führend im Containermarkt

Trotz der asiatischen Dominanz bezüglich der absoluten Bedeutung von Containerhäfen und Schifffahrtsrouten nehmen deutsche Reedereien nach wie vor die führende Position in der Containerschiff- flotte ein. 2009 entfielen rd. 35% der verfügbaren Stellplatzkapazität auf deutsche Schiffseigner. Gerade im operativen Chartergeschäft sind deutsche Schifffahrtsunternehmen von enormer Bedeutung. Auf sie entfällt laut VDR ein Anteil am Chartermarkt von zwei Dritteln.

Wachstum setzt sich 2011 verlangsamt fort

Die von dynamischen Außenhandelszahlen und reger Investitionstätigkeit befeuerte Weltkonjunktur wird 2011 an Schwung verlieren. Die Exporte wichtiger Handelsnationen (z.B. China, Deutschland, USA) dürften im laufenden Jahr nur noch etwa halb so schnell expandieren wie noch 2010; in Japan könnte die Wachstumsrate der Ausfuhren sogar um mehr als zwei Drittel niedriger ausfallen. Die globale Containerschifffahrt wird die Folgen dieser konjunkturellen Abkühlung zu spüren bekommen. Für 2011 rechnen wir mit einem Zuwachs des Containerumschlags um etwa 7%. Dabei dürften in-nerasiatische Verkehre sowie Transporte von und nach Asien schneller zulegen als etwa transatlantische Verkehre. Gründe hierfür liegen in der größeren wirtschaftlichen Dynamik in Asien sowie in den höheren Investitionen in die notwendige Hafeninfrastruktur. Auch bis 2015 dürfte die durchschnittliche Wachstumsrate des Containerumschlags nach aktuellen Markteinschätzungen von Drewry um jahresdurchschnittlich etwa 7% bis 8% zulegen (siehe Seite 7).



Flottenkapazität entscheidend für Preisentwicklung

Die Entwicklung der Flottenkapazität ist von entscheidender Bedeutung für die Preisbildung in der Branche. Dabei gilt wie in grundsätzlich jeder Branche, dass die Preise um so mehr unter Druck geraten, je stärker das Angebot steigt. Die globale Containerschifffahrt war in den vergangenen Jahren durch ein stetiges Wachstum der Containerschiffsflotte geprägt. Dies war in erster Linie eine Folge der boomenden Nachfrage. Da zwischen der Auftragsvergabe für neue Schiffe und der Auslieferung aufgrund der hohen Durchlaufzeiten ein relativ langer Zeitraum liegt, ist es typisch für die Branche, dass auch dann neue Schiffe ausgeliefert werden, wenn die aktuelle Nachfrage weniger stark wächst oder gar schrumpft; dieses Strukturmerkmal („Schweinezyklus“) teilt sich die Schifffahrt mit anderen Branchen, in denen langlebige Güter mit langer Fertigungsdauer erstellt werden (z.B. Immobilienmarkt, Flugzeugbau, Teile des Maschinenbaus). Durch die erhebliche Zeitverzögerung zwischen Bestellung und Auslieferung der Schiffe (1 bis 3 Jahre) können zyklische Preisschwankungen verstärkt werden.

Die jüngste Rezession ist ein gutes Beispiel dafür, wie hohe Auftragsbestände aus Boomjahren noch in Krisenzeiten hineinwirken und die Ertragslage belasten. So wuchs selbst im Krisenjahr 2009 die Stellplatzkapazität in der globalen Containerschifffahrt um 5%. Besonders chinesische Werften setzten ihren Expansionskurs bei den Ablieferungen im Segment der Containerschiffe kaum gebremst fort. Das zeitliche Zusammenfallen von sinkender Nachfrage und steigendem Angebot war der wesentliche Grund für den massiven Ratenverfall in der Branche, der im Chartermarkt bei bis zu 80% lag; hier zeigt sich die Marktmacht der Linienreederei gegenüber den Charterreedereien. Kleinere Containerschiffe waren u.a. als Folge von Nachverhandlungen von dem Rückgang betroffen, sodass hier in vielen Fällen der Kapitaleinsatz nicht mehr bedient werden konnte; der Rückgang der Frachtraten der Linienreedereien fiel mit bis zu 50% z.B. aufgrund laufender Verträge nicht so stark aus.

2009 stieg die Flottenkapazität, obwohl mehr als viermal so viele Kapazitäten verschrottet wurden wie 2008 und obwohl einige Reedereien aufgrund der Krise ihre Aufträge teilweise stornierten und/oder mit den Werften eine zeitliche Verschiebung der Auslieferung von neuen Schiffen aushandelten. Da die Containerschiffsflotte insgesamt noch sehr jung ist, sind die Möglichkeiten der Verschrottung begrenzt; sie betreffen fast ausschließlich kleinere (weil ältere) Schiffe.

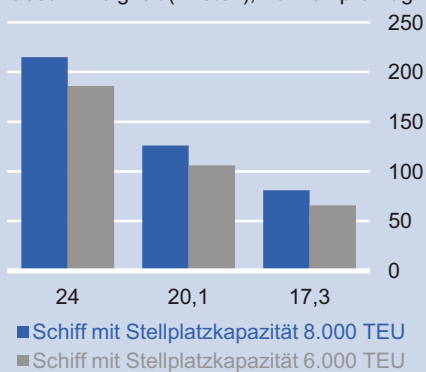
Slow Steaming und mehr Auflieger verknapfen Angebot

Die Reedereien reagierten mit verschiedenen Maßnahmen auf das Missverhältnis von Angebot und Nachfrage und den daraus resultierenden Preisverfall. Global sanken die Bestellungen von neuen Containerschiffen 2009 um über 90%. Hinzu kamen die genannten Stornierungen von Aufträgen und verzögerten Auslieferungen von neuen Schiffen. Alle Maßnahmen reichten kurzfristig nicht aus, um die Lücke zwischen Angebot und Nachfrage zu schließen. Im Wesentlichen nutzten die Reeder zwei weitere Maßnahmen, um einen weiteren Verfall von Fracht- und Charterraten zu verhindern:

- Die Reedereien setzten verstärkt auf Slow Steaming, also auf verringerte Geschwindigkeiten und damit höhere Umlaufzeiten der Schiffe. Das „Instrument“ ist nicht neu. Schon 2007/08 wurde die Geschwindigkeit auf vielen Routen als Folge der steigenden Ölpreise reduziert. Damals stand der signifikant niedrigere Kraftstoffverbrauch bei reduzierter Geschwindigkeit im Vordergrund.

Kraftstoffverbrauch sinkt durch Slow Steaming

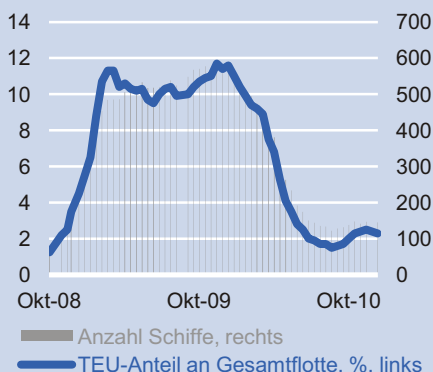
Kraftstoffverbrauch in Abhängigkeit von Geschwindigkeit (Knoten), Tonnen pro Tag



Quelle: Drewry **13**

Zahl der aufliegenden Schiffe deutlich gesunken

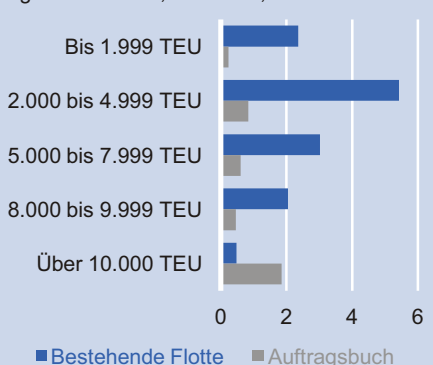
Entwicklung der weltweiten Auflieger in d. Containerschiffahrt während d. Krise



Quelle: AXS-Alphaliner, VDR **14**

Auftragsbücher bei großen Schiffen gut gefüllt

Flotte u. Auftragsbestand nach Schiffsgrößenklassen, Mio. TEU, Juli 2010



Quelle: Drewry **15**

Schon bei einer relativ moderaten Verringerung der Geschwindigkeit von 24 auf 20 Knoten kann der Kraftstoffverbrauch pro Tag beispielsweise bei einem Containerschiff mit einer Kapazität von 8.000 TEU um 40% verringert werden. Längere Transportzeiten und höhere Personal- und Kapitalkosten können bei solchen Kostenersparnissen überkompensiert werden. In der jüngsten Krise war der verringerte Kraftstoffverbrauch weiterhin ein wichtiges Argument. Die Möglichkeit, zusätzlich die Effizienz der Flotte zu verringern (also mehr Schiffe in Fahrt zu haben), hatte aber deutlich an Bedeutung gewonnen.

- Ferner sahen sich die Reedereien gezwungen, die Zahl der aufgelegten – also temporär außer Betrieb genommenen – Containerschiffe zu erhöhen, weil die Nachfrage wegbrach. Die Unternehmen mussten die Aufliegekosten von mehreren tausend US-Dollar pro Tag in Kauf nehmen. In der Spitze waren rd. 12% der globalen Containerschiffsflotte beschäftigungslos.

Unter dem Strich hat die verknappte Stellplatzkapazität dazu beigetragen, dass die Fracht- und Charterraten im Durchschnitt der letzten Monate wieder anzogen – natürlich von sehr niedrigem Niveau. Letztlich kam der entscheidende Impuls für den jüngsten Preisanstieg aber von der steigenden Nachfrage nach Transporten. Insgesamt ist das Niveau der Charterraten ohnehin noch auf einem im langfristigen Vergleich niedrigen Niveau.

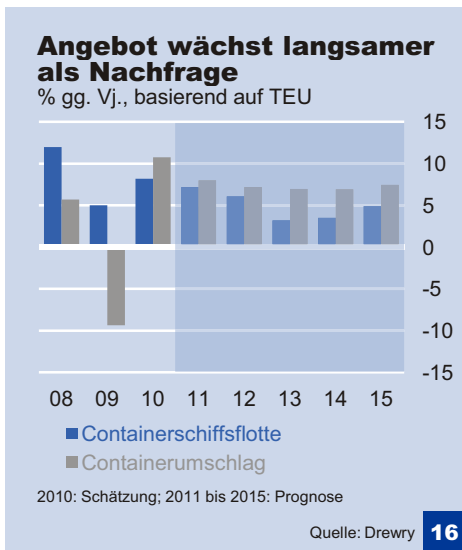
Weiterer Zuwachs der Kapazitäten programmiert ...

Von besonderer Bedeutung für die künftige Entwicklung der Ertragslage der Reedereien ist neben dem Wachstum der globalen Nachfrage nach Containerschiffsdiensten daher vor allem die weitere Entwicklung der Kapazitäten. Hier ist kurz- und auch mittelfristig mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Schon in den letzten Monaten ist die Zahl der aufliegenden Schiffe drastisch gesunken und liegt derzeit nur noch bei rd. 2% der weltweiten Flotte. Mit dem Anziehen der Konjunktur hat sich auch der Markt für Schiffsfinanzierungen aus der Schockstarre der Krisenmonate befreit. Weltweit fließt wieder mehr Kapital in die Finanzierung von Containerschiffen. 2010 wurden wieder mehr Neubaufträge für Containerschiffe vergeben, nachdem 2009 fast keine Aufträge platziert wurden; verglichen mit 2008 liegen die Bestellungen des letzten Jahres immer noch um rd. 40% niedriger.

Insgesamt befinden sich in den Auftragsbüchern noch erhebliche Bestellungen aus den Jahren vor der Krise. Gerade Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von über 10.000 TEU kommen verstärkt auf den Markt, wenngleich abzuwarten bleibt, ob diese auch komplett finanziert werden. In diesem Segment entsprachen Mitte 2010 die bestellten Kapazitäten knapp 400% der verfügbaren Flotte in dieser Größenklasse (Flotte gesamt: 30%). Diese Schiffe sind für den Einsatz auf den aufkommensstarken „Rennstrecken“ z.B. zwischen Ostasien und Europa und Nordamerika prädestiniert und laufen dort vor allem die großen Containerhäfen an.

... aber Chance auf auskömmliche Preise erhöht

Die Kapazitätsausweitung bei großen Containerschiffen erhöht – ceteris paribus – den Preisdruck vor allem in jenem Segment, letztlich aber in der gesamten Branche. Allerdings stehen die großen Containerschiffe meistens nicht in direkter Konkurrenz zu kleineren Schiffen, die primär im Verteilerverkehr oder auf weniger aufkommensstarken Routen eingesetzt werden und wo die Auftragsvolumina bei weitem nicht so groß sind. Zudem zieht der Markteintritt von



16

sehr großen Schiffen einen Bedarf an kleineren Verteilerschiffen nach sich. Daher ist es sehr wahrscheinlich, dass auf einzelnen Strecken und bei bestimmten Schiffsgrößen temporär Engpässe auftreten werden, die höhere Preise zur Folge haben dürften.

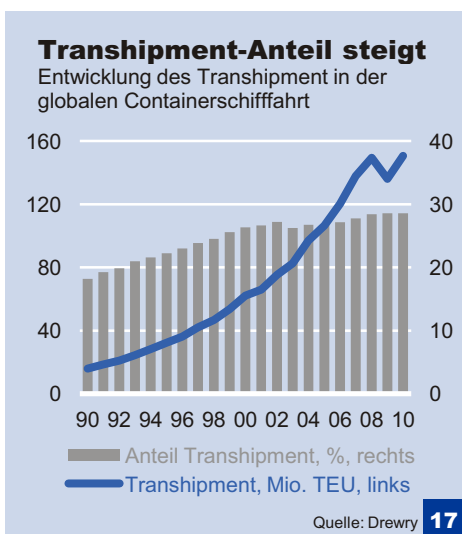
Das freundliche konjunkturelle Umfeld dürfte es aber auch der Branche insgesamt ermöglichen, im Durchschnitt der nächsten Jahre auskömmliche Erträge zu erwirtschaften. Auch Marktbeobachter wie Drewry erwarten, dass die Nachfrage in der Containerschifffahrt in den nächsten Jahren schneller wachsen wird als das Angebot an neuen Kapazitäten. Und Slow Steaming steht zur Verfügung, um die Kapazitäten flexibel an eine eventuell geringere Nachfrage anzupassen. Slow Steaming könnte für einzelnen Reedereien und auf bestimmten Routen sogar zur Regel und nicht zur Ausnahme werden, denn viele Schiffe wurden in den letzten Jahren entsprechend aus- oder umgerüstet. Mit der verringerten Geschwindigkeit steigt in der Regel auch die Zuverlässigkeit (Termintreue). Natürlich ist auch klar: Wenn die Nachfrage stark wächst und die Raten hoch sind, sind die Reedereien immer bestrebt, die Umläufe pro Schiff zu erhöhen.

Unter dem Strich ist das Problem der Überkapazitäten derzeit also abgebildert. Und auch auf der Nachfrageseite sind die Risiken aktuell überschaubar: So rechnen wir damit, dass der Welthandel 2011 und 2012 jeweils um 7% bis 8% wachsen wird. Zudem nimmt die Flottenkapazität in den beiden Jahren weniger stark zu als im Durchschnitt der Dekade zuvor. Wir haben das Wachstum des Welthandels und der Flottenkapazität als erklärende Variablen herangezogen, um die Entwicklung des HARPEX in den Jahren 2011 und 2012 mit einem ökonomischen Modell zu prognostizieren. Danach ist jeweils ein deutlich zweistelliger Anstieg dieses Charterratenindexes in beiden Jahren zu erwarten.⁵

Perspektiven intakt – limitierende Faktoren in Sicht

Wie erwähnt bleiben die mittelfristigen Perspektiven der Containerschifffahrt mit einem erwarteten jahresdurchschnittlichen Wachstum des Containerumschlags von 7% bis 8% bis 2015 aufgeheitelt. Impulse kommen auch künftig von den bislang bewährten Kräften: Die weiter zunehmende internationale Arbeitsteilung, steigende Einkommen und Konsummöglichkeiten in vielen Schwellenländern und dadurch angestoßene Handelsströme sind die wichtigsten Treiber auf der Nachfrageseite. Durch die steigenden Einkommen in wichtigen Schwellenländern – vor allem in China – kann es der Branche zudem gelingen, das Problem der unpaarigen Verkehre und damit den Anteil der Leercontainer (2009: 21%) zu reduzieren; dies würde erhebliche Kosteneinsparungen zur Folge haben. Bislang ist auf den Strecken von China nach Europa und in die USA der Anteil der beladenen Container höher als auf dem Rückweg.

Auf der Angebotsseite sprechen Produktivitätsfortschritte für weiterhin hohe Wachstumsraten in der Containerschifffahrt. Dazu zählen größere Schiffe (und steigende Transshipment-Anteile) sowie effizientere Be- und Entladesysteme an den Terminals. Zudem wird der Containerisierungsgrad weltweit steigen; allerdings ist der Containerisierungsgrad an vielen Häfen bereits hoch, sodass kaum noch eine Steigerung möglich ist. Durch Slow Steaming wird ein Teil



17

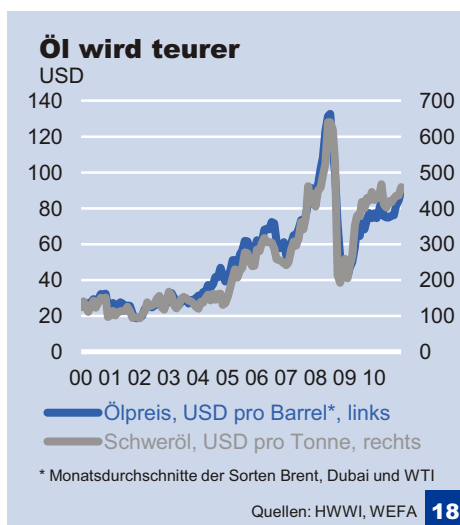
⁵ Die kurze Stützperiode schränkt die Aussagekraft des Modells freilich ein. Die relevanten Teststatistiken sind zwar gut und mit dem jeweils „richtigen“ Vorzeichen versehen. Das Konfidenzintervall ist aber wegen der geringen Zahl an Variablen vergleichsweise groß.

der Produktivitätsfortschritte aufgezehrt, wenn nicht hohe Frachtraten schnellere Geschwindigkeiten wirtschaftlich lukrativer machen. Trotz dieser insgesamt guten Aussichten sieht sich die Containerschifffahrt mit vielfältigen Herausforderungen konfrontiert, die das Wachstumspotenzial schmälern können:

- Die Seeschifffahrt rückt in den Fokus der nationalen und internationalen Klima- und Umweltpolitik. Aktuell wird über verschiedene Maßnahmen diskutiert, wie negative ökologische Wirkungen der Schifffahrt (z.B. CO₂- und Schadstoffemissionen) eingedämmt werden können. Dazu zählen der Emissionshandel, Effizienzstandards oder eine Reduktion des Schwefelgehalts der Brennstoffe. Letztlich kommen auf die Reedereien höhere Kosten zu, denn es werden Investitionen in die Flotte notwendig sein, um den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Zudem sinkt die relative Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern. Gemessen am Energieverbrauch pro transportierte Tonne bleibt die Seeschifffahrt der effizienteste Verkehrsträger.
- Kapazitätsengpässe an den Häfen (z.B. Terminals, Seehafen-hinterlandverkehr) können Wartezeiten bei Containerschiffen zur Folge haben, wie sie etwa an der Ostküste der USA vor der Krise häufig zu beobachten waren. Auch unzureichende Fahrwassertiefen schränken das Wachstum der Branche ein. Die steigende Bedeutung von sehr großen Containerschiffen macht an vielen Häfen eine Vertiefung der Schifffahrtwege notwendig (z.B. in Hamburg). Der aus verkehrswirtschaftlicher Sicht notwendige Ausbau der Hafeninfrastruktur scheitert häufig an finanziellen Engpässen oder an politischen Widerständen.
- Die Kraft- und Schmierstoffpreise werden weiter steigen, weil die Nachfrage nach Öl tendenziell schneller wächst als das Angebot.
- Während der weltweiten Rezession erlebten protektionistische Ideen in vielen Ländern eine Renaissance. Die Gefahr, dass die Liberalisierung des Welthandels dauerhaft ins Stocken gerät, ist aktuell zumindest nicht kleiner als vor der Krise.
- Die steigende Anzahl von Piratenüberfällen in einigen Seegebieten bedeuten höhere Kosten für die Schiffeigner, etwa für Versicherungen oder ein Umrüsten der Schiffe (z.B. Schutzräume für die Mannschaften).
- Die Verfügbarkeit von qualifiziertem nautischem Personal ist eine mittel- bis langfristige Herausforderung für die Branche; die Personalkosten dürften steigen.

Alles in allem stehen den Wachstumsperspektiven also politische und wirtschaftliche Herausforderungen gegenüber. Insgesamt wird die globale Containerschifffahrt aber mittelfristig der am schnellsten wachsende Verkehrsträger bleiben.

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)



© Copyright 2011. Deutsche Bank AG, DB Research, D-60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.

Druck: HST Offsetdruck Schadt & Tetzlaff GbR, Dieburg