

Containerschifffahrt und Welthandel – eine „Symbiose“

Dr. Burkhard Lemper
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik,
Bremen

Bremerhaven
6./10. März 2003

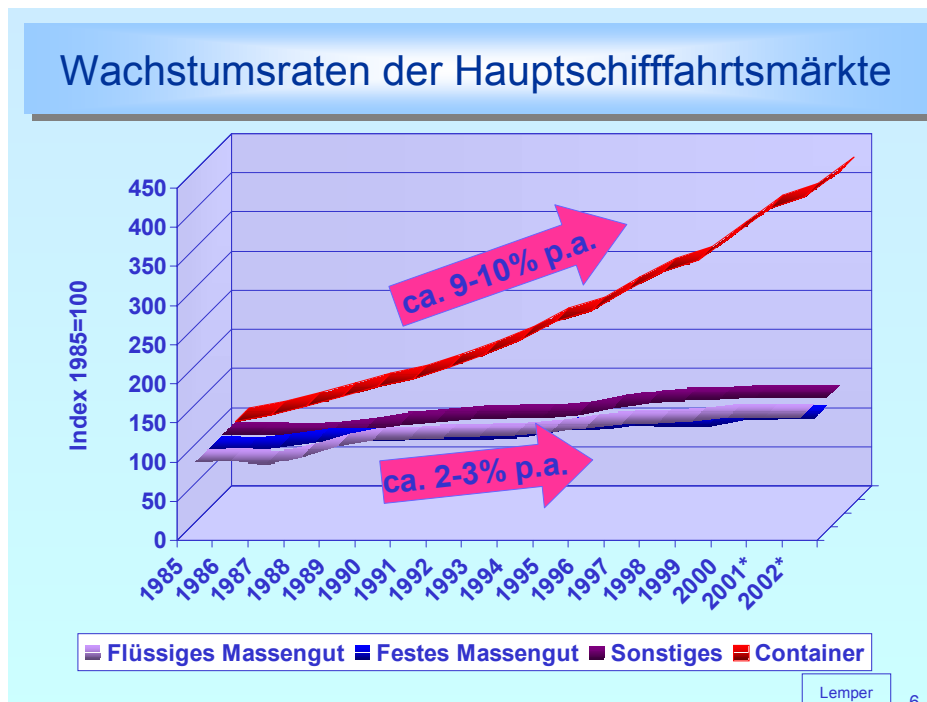
Gliederung

- 1. Einleitung - Schifffahrt und ihre Nachfragedeterminanten**
- 2. Containerschifffahrt – Die Erfolgsfaktoren**
- 3. Trends im Containerverkehr**
 - 3.1 Nachfrageentwicklung**
 - 3.2 Flotte und Schiffsrößen**
 - 3.3 Logistische Strukturen und Häfen**
- 4. Zusammenfassung**

1. Einleitung - Schifffahrt und ihre Nachfragedeterminanten

Schifffahrt beruht - wie die meisten anderen Transportmärkte auch – auf der Entwicklung von Weltwirtschaft und vor allem von Welthandel.

Der globale Transport von Gütern umfasste nach vorläufigen Schätzungen im vergangenen Jahr knapp 6 Mrd. t. Allerdings dürfte mit weniger als 1% nur ein vergleichsweise geringes Wachstum verzeichnet worden sein (Durchschnitt der letzten 15 Jahre rd. 2,9 % p.a.).



Trotz der in den letzten zwei Jahren oftmals wenig positiven Nachrichten war die Containerschifffahrt auch im vergangenen Jahr weiterhin der dynamischste Markt in der Weltschifffahrt.

2. Containerschifffahrt – Die Erfolgsfaktoren

Hauptursache für diese besondere Dynamik des Systems Container ist die Tatsache, dass es die vergleichsweise schnelle und kostengünstige Be- und Entladung von Schiffen ermöglicht und über die damit verbundene Reduktion der Hafenliegezeiten die Effizienz des Seeverkehrs deutlich gesteigert hat. Einige weitere wichtige Gründe für das überproportionale Wachstum des Containerverkehrs waren und sind:

- Die Steigerung des Containerisierungsgrades bei den Seegütern: In immer mehr Fahrtgebieten werden konventionelle Stückgutverkehre durch Containerverkehre substituiert. So werden mittlerweile bspw. auch Rohkaffee, Baustoffe und viele chemische Produkte in Containern gefahren. Gleichzeitig erhöht sich der Anteil des Containers an der Beförderung gekühlter Waren durch den vermehrten Einsatz von Kühlcontainern.
- Die Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung: Die Dezentralisierung von Produktionsprozessen und die zunehmende Bedeutung von internationalem Outsourcing bewirken einen stärkeren Austausch höherwertiger Güter.
- Ein starkes Wirtschaftswachstum in den exportorientierten Ländern (vor allem in Südostasien und vermehrt China): Neben den Exporten nahmen auch die Importe dieser Länder zu.
- Die Verbilligung des Containertransportes: Insbesondere das Wachstum der Weltflotte von Containerschiffen, die zunehmenden Schiffsgrößen und die scharfe Konkurrenz auf den Hauptschiffahrtsrouten hatten eine deutliche Verbilligung von Containerverkehren zur Folge. Hier besteht eine deutliche Beziehung zur zunehmenden Containerisierung, da sich der Transport im Container bei den geringeren Kosten auch für billigere Güter rechnet.

Einige wichtige Gründe für den Erfolg des Systems Container sind in der folgenden Folie aufgelistet.

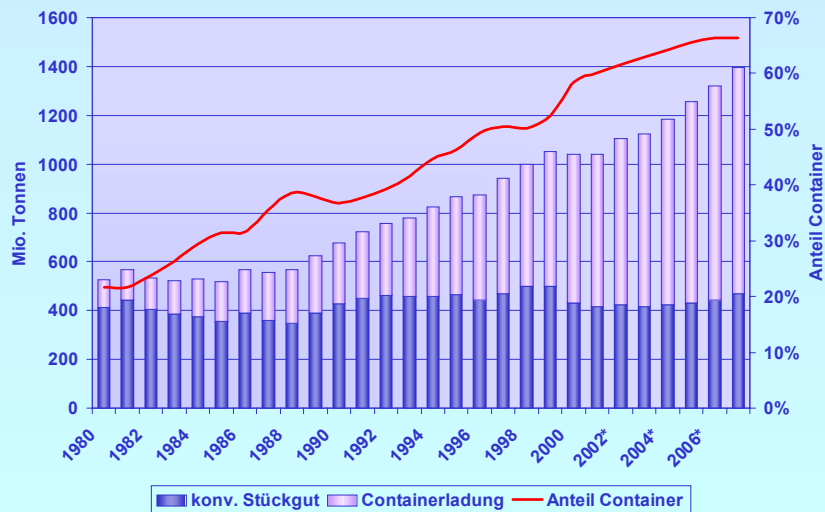
Gründe für den Erfolg des Systems „Container“

- **Parzellierung des Laderaumes bewirkte Beschleunigung des Umschlags, Verringerung der Liegezeiten und Effizienzsteigerung der Schifffahrt**
- **Dadurch wurden größere Schiffe für den Transport von Stückgut und die damit verbundene Kostendegression überhaupt erst möglich**
- **Die Kostenreduktion des Seetransportes führte zu vermehrtem internationalem Handel und einer Containerisierung einer immer größeren Zahl von Gütern**

41

Inzwischen liegt der Containerisierungsgrad nach entsprechenden Berechnungen bei über 50 % und es wird mit einem weiteren Anstieg gerechnet.

Entwicklung des Containerisierungsgrades



* Prognose
Quelle: Drewry Shipping Consultants 2002; ISL 2003

13

Dabei unterscheiden sich die Fahrtgebiete hinsichtlich des Containerisierungsgrades und damit auch hinsichtlich der weiteren Wachstumspotenziale. Während auf Haupttrouten der Containerschifffahrt (z.B. Transatlantik) der größte Teil der möglichen Ladung in den Container verlagert wurde, gibt es andere Gebiete, in denen noch ein deutliches Potenzial besteht.

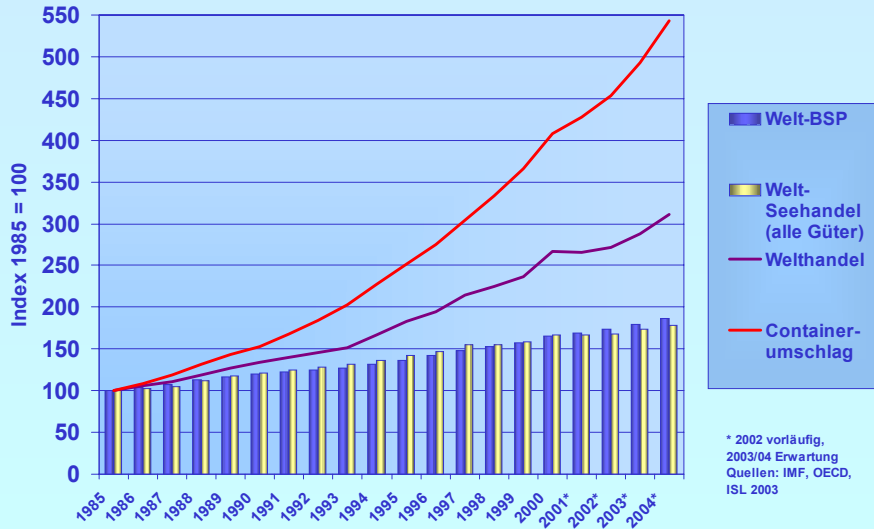
3. Trends im Containerverkehr

3.1 Nachfrageentwicklung

Aus diesen Gründen hat die Containerschifffahrt in der Vergangenheit Wachstumsraten erzielt, die im Durchschnitt deutlich über denen des gesamten Welthandels gelegen haben.

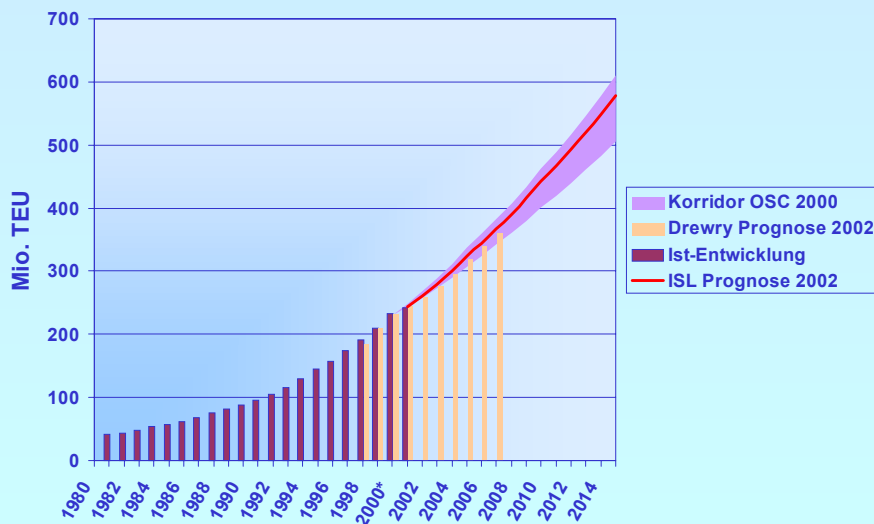
In den vergangenen 15 Jahren wurde beobachtet, dass der Containerumschlag weltweit annähernd um den Faktor 3 stärker gewachsen ist als die Weltwirtschaft und auch das Wachstum des Welthandels deutlich (Faktor 1,5) übertroffen hat. Auch wenn gerade letzterer Faktor sich aufgrund der in vielen Teilmärkten bereits vorangeschrittenen Containerisierung reduzieren dürfte, kann auch in den kommenden Jahren nach Einschätzung aller führenden Marktbeobachter ein durchschnittliches jährliches Wachstum in der Größenordnung von um 7 % erwartet werden, was zu einer Verdopplung innerhalb von 10 Jahren führen würde.

Indexreihen von Welt-Bruttonsozialprodukt, Welthandel, Seehandel und Containerumschlag



Lemper 14

Zusammenschau aktueller Prognosen zum Containerumschlag

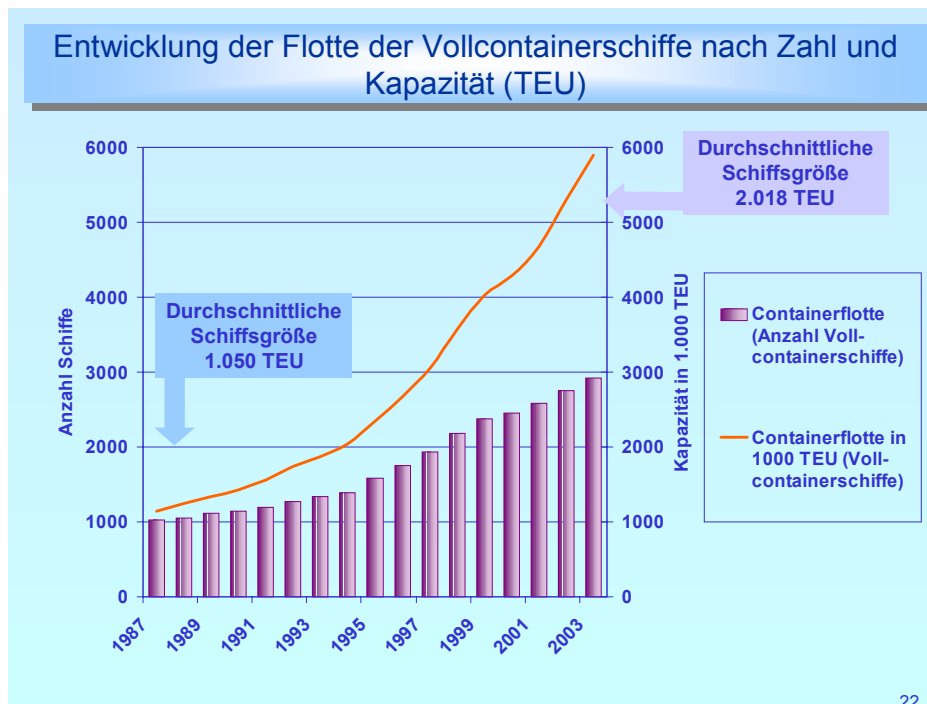


Lemper 20

3.2 Flotte und Schiffsgößen

Einhergehend mit dem dynamischen Nachfragewachstum im Containermarkt wurde in den vergangenen Jahren auch ein entsprechendes Flottenwachstum verzeichnet. Insbesondere im Segment der (Voll-)Containerschiffe konnten überproportionale Zuwächse beobachtet werden. Gleichzeitig findet ein kontinuierliches Wachstum der durchschnittlichen Schiffgröße statt.

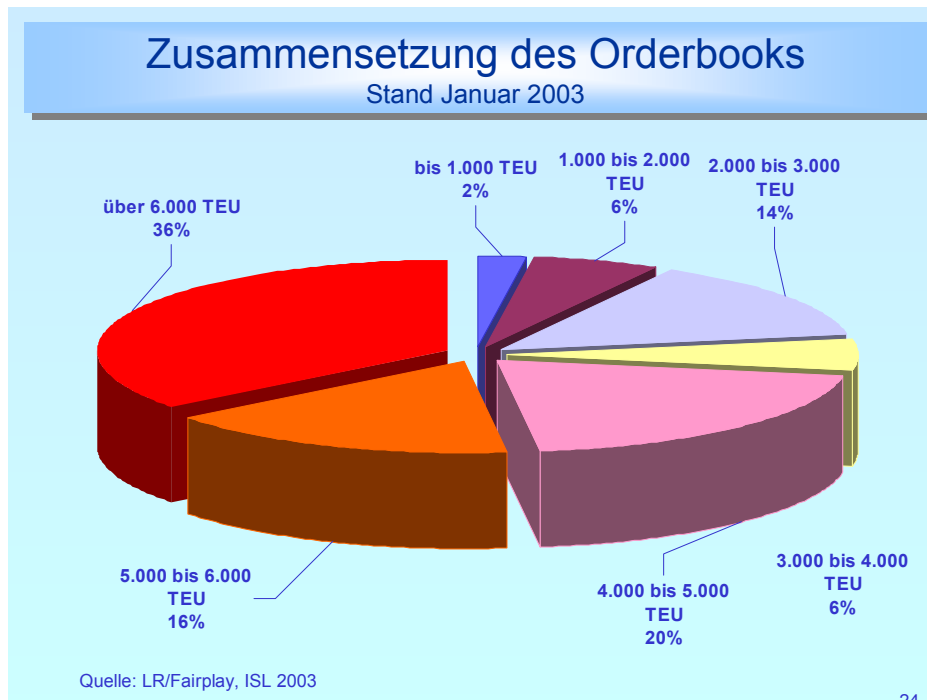
Nicht nur die Vollcontainerschiffe, auch die meisten übrigen Segmente der containertragenden Flotte, wie Semicontainer- oder Mehrzweckschiffe, aber auch Con-Bulker und bestimmte RoRo-Schiffe, wiesen Zuwächse im Hinblick auf Anzahl und Stellplatzkapazitäten auf. Jedoch verlief hier das Wachstum deutlich unterproportional. Dies ist darauf zurückzuführen, dass aufgrund des allgemeinen Mengenwachstums flexibel einsetzbare Mehrzwecktonnage zunehmend durch spezialisierte Vollcontainertonnage substituiert wird.



Anfang Januar 2003 umfasste die Flotte der Vollcontainerschiffe insgesamt 2.924 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 5,9 Mio. TEU. Bezogen auf die Anzahl der Schiffe findet sich zwar der überwiegende Teil – mehr als 60 % - in den Größenklassensegmenten bis 2.000 TEU, gemessen an der bereitgestellten Kapazität nehmen diese Containerschiffe dagegen nur einen Anteil von rund 29 % ein.

Das bereits in der Vergangenheit beobachtete Wachstum der Vollcontainerschiffsflotte setzt sich vor allem im laufenden und etwas moderater im kommenden Jahr fort. Anfang 2003 umfasste der Auftragsbestand der Werften weltweit 316 Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 1,1 Mio. TEU. Eine Auswertung der Auftragsbestände zeigt, dass die Gesamtkapazität der

Flotte im Jahr 2003 um rund 10 % zunimmt, dabei wurden mögliche Abgänge durch Abwrackungen zunächst nicht berücksichtigt.



Neben der Alters- und Größenstruktur der bestehenden Flotte verdeutlicht insbesondere auch an der Struktur des Auftragsbestandes die zunehmende Bedeutung größerer Schiffe. Inzwischen sind erste Einheiten mit offiziell über 8.000 TEU bestellt worden und es wird von Vielen erwartet, dass in den nächsten Jahren Einheiten mit bis zu 12.000 TEU bestellt werden.

3.3 Logistische Strukturen und Häfen

Die dynamische Mengenentwicklung hat auch zur Herausbildung und Weiterentwicklung von Strukturen auf verschiedenen Ebenen geführt. Zum einen handelt es sich dabei um die regionalen Strukturen, die sich vor allem aus den Ladungsströmen und folglich aus dem internationalen Handel ergeben. Zum zweiten haben gerade diese regionalen Strukturen und der wettbewerbsbedingte Zwang zur Optimierung und zur Kostenreduktion zur Herausbildung logistischer Strukturen geführt, die Ladungsströme beispielsweise auf bestimmten Teilstrecken Bündeln und anschließend in der Fläche weiter verteilen. Als dritte bedeutende Entwicklung ist die Veränderung der Struktur in der Reedereienlandschaft mit zunehmender Konzentration und der Bildung von Allianzen zu nennen.

Regionale Strukturen

Entsprechend der Bedeutung der internationalen Handelsströme erfolgte die Containerisierung der bedeutendsten Stückgutverkehre zunächst zwischen den Industrieländern. Hier ist auch

nach wie vor das größte Volumen zu verzeichnen. Inzwischen hat das System Container in den meisten Fahrtgebieten der Erde Einzug gehalten und auch auf weniger aufkommensstarken Relationen Fuß gefasst.

Basierend zum einen auf dieser zeitlichen Folge und zum anderen auf der Mengenverteilung gliedert man allgemein den Containerverkehr in die sogenannten Ost-West- und die Nord-Süd-Verkehre, die jeweils wiederum eine Reihe spezieller Trades enthalten.

Entsprechend der unterschiedlichen Bedeutung der Märkte und des zu beobachtenden Wachstums kommen auch unterschiedliche Schiffsgrößen zum Einsatz. Auf den Strecken zwischen Europa, Fernost und Nordamerika sind bereits Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 7.000 TEU in Fahrt und ein weiteres Größenwachstum ist absehbar. Auf den Nord-Süd-Routen sind die Schiffsgrößen deutlich geringer und erreichen heute eine Stellplatzkapazität von maximal 3.000 TEU.

Logistische Strukturen

Eine weitere strukturelle Differenzierung der Containermärkte ergibt sich aus dem Größenwachstum der Schiffe. Aufgrund des rasanten Mengenwachstums konnten immer größere Schiffe zum Einsatz kommen, die schließlich aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht mehr jeden Hafen anlaufen. Folge war die Entwicklung der so genannten Feederschiffahrt, d.h. der Zuführung und Verteilung der Container mittels kleinerer Schiffe zu und von den Haupthäfen. Sie ist insbesondere für Gebiete wie die Ostsee, das Mittelmeer oder die Karibik sowie für den asiatischen Raum relevant. Der geschätzte Anteil von Feederverkehren am Gesamtumschlag beträgt bspw. in Rotterdam rund 28 %, in Bremerhaven 29 % und in Hamburg rund 30 %. In Transshipment-Hubs ohne viel eigene Ladung liegt der Anteil deutlich höher (bis zu 45 % Feederanteil). Für den letzteren Fall bedeutet das, dass rund 90 % des Umschlagvolumens aus der Umladung von Deepsea-Diensten auf Feederschiffe und umgekehrt resultieren und nur 10 % der umgeschlagenen Ladung ins Hinterland verbracht werden bzw. von dort kommen.

Einfluss auf die Häfen

Mit Blick auf die Häfen spielt weniger die Zahl und Gesamtkapazität der Containerflotte und deren erwartete Entwicklung eine Rolle. Hier geht es vor allem um das sich abzeichnende Mengenwachstum mit der daraus resultierenden bereitzustellenden Umschlagkapazität und um das Schiffsgrößenwachstum. In beiden Fällen lässt sich eine gewisse Abhängigkeit von den Fahrtgebieten feststellen, die von diesen Häfen aus bedient werden. Zu begründen ist dies mit unterschiedlichem Mengenwachstum einzelner Trades und mit der Nutzung durch Deep-sea- und/oder Short Sea-Dienste.

Darüber hinaus müssen sich insbesondere die großen Häfen an den Haupttrouten der Containerschiffahrt auf größere Containerschiffe einstellen. Dies erfordert einerseits entsprechende Ausstattung mit Geräten auf dem Terminal (bspw. weitreichende Containerbrücken), andererseits aber auch die Bereithaltung der erforderlichen Wassertiefe, um

auch den großen Einheiten die Nutzung der Einrichtung ohne größere Einschränkungen/Wartezeiten zu ermöglichen.

4. Zusammenfassung

Wirtschaftsentwicklung und Welthandel führen zu Containerschifffahrt. Aufgrund der beobachteten Zusammenhänge und der Durchdringung des Weltseehandels durch den Container wird auch langfristig ein Wachstum von um 7 % p.a. erwartet.

Andererseits führt auch die Containerschifffahrt zu verstärktem interkontinentalem Handel und damit zu einer Verbreiterung ihrer eigenen Basis durch:

- Schiffsrößenwachstum
- Konzentration/ Allianzenbildung
- Optimierung von Diensten
- Effizienzsteigerung in den Häfen

Alles zusammen führt zu einer Reduktion der Kosten des Seeverkehrs und damit zu einer Senkung der Transaktionskosten im internationalen Warenaustausch.

Somit kann tatsächlich davon gesprochen werden, dass es eine „Symbiose“ zwischen Welthandel und Containerverkehr im Sinne einer gegenseitigen Vorteils gibt.