



## Warenströme ändern ihren Kurs

*Die Route zwischen Europa und Asien wird sich voraussichtlich schneller erholen als andere Strecken der Seeschifffahrt. Akteure, die davon profitieren wollen, müssen sich jetzt strategisch neu aufstellen.*

VON ROBERT A. ZIEGLER & JAN BOVERMANN :: Die weltweite Wirtschaftskrise und der damit verbundene Rückgang der Realwirtschaft haben die Seeschifffahrt die wohl schwierigsten Zeiten seit vielen Jahrzehnten erleben lassen. Dramatisch sind auch die Auswirkungen auf den Seetransport zwischen Asien und Europa. Das Beispiel Hamburger Hafen macht dies deutlich: Der wichtigste deutsche Hafen, der gleichzeitig auch die Drehscheibe für die Asien- und China-Verkehre mit Nordeuropa und den Ostseestaaten ist, hat bedingt durch die Wirtschaftskrise für das Jahr 2009 einen Rückgang des Seegüterumschlags von 21,4% verkündet.

### Containerschiffe fahren nicht mehr kostendeckend

In der Containerschifffahrt waren die Folgen der weltweiten Wirtschaftskrise weitreichend. Hier sind die Charterpreise teilweise um 80% eingebrochen. Containerschiffe fahren somit seit dem dritten Quartal 2008 größtenteils nicht mehr betriebskostendeckend. Der Hamburger Hafen hat im Jahr

2009 28% weniger Container (TEU) umgeschlagen als im Vorjahr. Dabei betrug der Rückgang auf den Routen zwischen Asien und Hamburg 24%. Bei den Massentrachtern hat der Ende 2008 einsetzende Rückgang der Nachfrage dazu geführt, dass der „Baltic Dry Index“ teilweise um mehr als 70% gefallen ist, was die Schiffseigner und -betreiber auch in diesem Markt vor ernsthafte Schwierigkeiten gestellt hat. Ein ähnliches Bild gibt der Tankermarkt ab. Durch die Überkapazitäten erfuhren im Jahr 2009 sowohl der „Baltic Dirty Tanker Index“ als auch der „Baltic Clean Tanker Index“ historische Tiefstände. Die beiden Indizes messen die Frachtraten für Rohöl beziehungsweise Ölprodukte.

Um das bestehende Überangebot an Frachtraum in allen Teilmärkten der Nachfrage anzupassen, entscheiden sich Reeder daher zunehmend für das kalte Auflegen (Außerbetriebnahme eines Schiffes mit Minimalbesatzung), das warme Stilliegen (eine reduzierte Mannschaft hält das Schiff einsatzbereit) oder das Fahren unter Betriebskosten. Der Verband



Deutscher Reeder geht davon aus, dass derzeit knapp 600 Containerschiffe – dies entspricht etwa 11% der TEU-Weltkapazität – stillstehen. Durch eine Verlangsamung der Fahrt, das sogenannte Slow Steaming, und das Ausweichen weg von kostenpflichtigen Kanä-

*Der Containerhafen Singapur gilt als Barometer für den Welthandel. Seit wenigen Monaten steigt der Umschlag wieder und verheißt bessere Zeiten für den Asien-Verkehr.*

len hin zur verstärkten Nutzung alternativer, teilweise jedoch längerer, aber dennoch kosteneffizienterer Fahrrouten werden nicht nur die hohen Bunkerkosten reduziert, sondern auch die verfügbaren Kapazitäten zusätzlich verkleinert.

Hauptmotor für die Erholung der Schifffahrt ist die Wirtschaft Chinas: Volkswirtschaftliche Prognosen sagen für China bis 2014 ein jährliches Wachstum des realen Bruttoinlandsproduktes (BIP) von 8% voraus. Zum Vergleich: Für die EU27 wird im selben Zeitraum

ein Wachstum von 2% pro Jahr erwartet. Allerdings wirkt sich dies unterschiedlich auf die verschiedenen Teilmärkte aus.

### Einseitigkeit der Containerströme nimmt zu

Die derzeitige leichte Ratenerholung auf dem Containermarkt, besonders in den kleineren Schiffklassen, lässt nur einen verhaltenen Optimismus der Marktteilnehmer zu. In absehbarer Zeit wird ein Ratenniveau von 2008 nicht zu erwarten sein. Die Strecke Asien–Europa kann jedoch von etwas positiveren Rahmenbedingungen profitieren. Für China, das Deutschland jüngst als Exportweltmeister abgelöst hat, rechnen Volkswirte für die nächsten fünf Jahre mit einem jährlichen realen Wachstum von 8% bei den Exporten und von 10% pro Jahr bei den Importen. Für die EU27 werden in diesem Zeitraum 4% Wachstum pro Jahr erwartet. Die Prognosen für den privaten Konsum in China gehen für die nächsten fünf Jahre von einem jährlichen nominalen Anstieg von 18% aus. Für die Staaten der EU27 wird ein jährliches Wachstum von 5% vorausgesagt. Diese Prognosen lassen erwarten, dass sich der Containerschiffmarkt auf der Strecke China–Europa schneller erholen wird als auf anderen Strecken. Gleichzeitig ist aber auch mit einer zunehmenden Einseitigkeit der Containerströme in Richtung Europa zu rechnen.

Der Markt der Massenschiffe wird sich allerdings entgegengesetzt entwickeln, denn hier verstärkt sich das Ungleichgewicht in die andere Richtung. So beobachtet man

derzeit einen Anstieg der Nachfrage aus China, besonders nach Eisenerzen, was dem Markt gegen Ende des Jahres 2009 zu einer leichten Erholung verhalf. Diese sich verstärkende gegenläufige Entwicklung der Warenstromgruppen legt eine zunehmende Containerisierung von Massengütern nahe, um die freien Frachtkapazitäten nach China kostendeckend zu gestalten. Diese neuen Geschäftsmodelle werden die Massenschiffe mittelfristig zusätzlich belasten.

Der Tankermarkt wiederum ist stark von der Nachfrage nach Öl und Gas abhängig. Steigt hier die Nachfrage im Rahmen der globalen Wirtschaftserholung, wirkt sich dies positiv auf den Rohöl- und Gastankermarkt aus. Allerdings führt die vermehrte Ansiedelung von Raffinerien in China und Indien zu einer Verschiebung der Warenströme, weg von der Ost-West-Achse hin zu einem Süd-Süd-Handel und dann erst nach Europa. Sollte sich dieser Trend durchsetzen, dann könnten die Transportvolumina vom Mittleren Osten nach Europa weiter unter Druck geraten, und die Nachfrage auf der Route China–Europa könnte weiter anziehen.

### Kurzfristige Marktbesserung ist nicht in Sicht

Betrachtet man die Neubaufträge, zeigt sich, dass das gegenwärtige Überangebot an Frachtraum weiter bestehen bleibt. So stieg zum Beispiel der Handel mit Massengütern zwischen 1998 und 2008 um etwa 57%, die Aufträge für Neubauten stiegen im gleichen Zeitraum um gut das Elffache.

Der Tankermarkt erfährt eine Reduzierung des Schiffsraums durch eine Anordnung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die ein Transportverbot von Schwerölen in Einhüllentankern, auch in den kleineren Schiffsklassen ab dem Jahr 2010 ausgesprochen hat. Die IMO geht davon aus, dass Ende 2008 noch 58% aller Handysize-Tanker Einhüllentanker waren.

Eigner und Betreiber von Schiffen werden sich bis 2014 weiterhin auf schwierige Märkte einstellen müssen. Der Seetransport muss sich nicht nur mit den Folgen der Krise auseinandersetzen, sondern auch Warenströme, Fahrrouten und Geschäftsmodelle komplett neu aufsetzen. Auf der Strecke Europa–Asien herrschen gute Rahmenbedingungen vor; sie wird sich schneller als andere Strecken von den negativen Einflüssen der Krise erholen. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie viele Akteure gleichzeitig an diesem Marktpotenzial partizipieren wollen, da sich das Kollektivverhalten unmittelbar auf das Marktpreisniveau auswirken wird. Um von der guten Ausgangslage überdurchschnittlich profitieren zu können und um nachhaltige Erlöse aus der Strecke Asien–Europa zu generieren, müssen sich die Akteure jetzt strategisch gut positionieren und auf die sich verschiebenden Warenströme, Fahrrouten und neu entstehenden Geschäftsmodelle einstellen. ❧

Robert A. Ziegler ist Partner in der Practice Transport, Touristik und Infrastruktur bei A.T. Kearney. Er verfügt über 13 Jahre Beratungserfahrung in Europa und Asien. Jan Bovermann ist Manager in der Practice Transport, Touristik und Infrastruktur bei A.T. Kearney. Kontakt: robert.ziegler@atkearney.com, jan.bovermann@atkearney.com