



„Junge Schiffe“ unter Druck

Bremer Rhederverein zur Marktentwicklung in 2013

Der ungebrochene Trend zur Bestellung und zum Einsatz von Großcontainerschiffen jenseits der 10 000-TEU-Grenze wirkt weiterhin belastend auf Containerfrachter aus den darunter angesiedelten Kapazitätssegmenten.

Darauf weist der Bremer Rhederverein in seinem aktuellen Jahresbericht (THB 22. Mai 2014) hin. Demnach kamen bis Ende vergangenen Jahres weitere 70 Großcontainerschiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 13 400 und 20 000 TEU weltweit in Fahrt. Bis Ende 2016 werden nochmals 90 XXL-Frachter durch die Werften abgeliefert. Für bedauerlich hält es der Verband in dem Zusammenhang, „dass selbst vergleichsweise junge, gut bereederte Schiffe weiterhin Schwierigkeiten haben, eine angemessene Beschäftigung zu finden“. Solche Frachter seien „ange-

sichts ihrer geringeren Größe und der höheren Verbräuche weniger wettbewerbsfähig als die neuen Schiffe“.

Was die Charratententwicklung angeht, gelang es im Berichtsjahr den Reedereien mit kleineren Containerschiffen von bis zu 3000 TEU, höhere Raten durchzusetzen, und zwar um durchschnittlich 15 Prozent. „Das klingt üppig, ist aber nur ein erster Schritt“, heißt es vom Rhederverein. Schließlich betrage das damit erreichte Ratenniveau lediglich gut 50 Prozent des Zehnjahresdurchschnitts. Und weiter: „Bei den größeren Einheiten bis 5000 TEU konnten die Frachtraten angesichts des Ratenniveaus nur unzureichend gesteigert werden.“ Bei größeren Einheiten gab es keine Bewegung. Siehe dazu auch die Schiffsverkäufe auf den Seiten 14/15. EHA