

den guten Jahren gemacht worden, in denen die Unternehmen investieren konnten. In den Jahren 2003 bis 2008 gab es einen regelrechten Orderboom. „Der Auftragsbestand wird wie eine große Welle vor uns hergeschoben“, erklärte Tasto. Die Schiffe kommen auf den Markt, wo sie eigentlich nicht gebraucht werden.

Marktentlastung

Die Mittel der Reeder zur Entlastung des Marktes sind dabei beschränkt. Linienfahrpläne können nicht über Nacht geändert werden. Zu den Möglichkeiten gehören z. B. Slow Steaming und umgestaltete Fahrpläne. Zusätzliche Abfahrten wirken sich dabei jedoch auch auf die Hinterlandverkehre aus. Aufgelegt wurden, so das ISL, zunächst überproportional die kleineren Schiffe, während die Containerriesen in Fahrt blieben. Bestehende Bestellungen von Schiffen können nur schwer aufgelöst werden, da die Werften die Erlöse eingeplant haben.

Vorsichtige Reaktion

Die Verschrottung betrifft zunächst die älteren Schiffseinheiten, deren Tonnage vergleichsweise gering ausfällt. Anfang 2010 zeigte sich mit Bezug auf die Frachtraten eine leichte Erholung der Märkte, die jedoch noch nicht für eine nachhaltige Erholung reicht. Das zurückkehrende Wachstum bringt für die Reedereien jedoch auch Schwierigkeiten mit sich und sie müssen aufpassen, dass Schiffskapazitäten nicht zu schnell aufgebaut werden. Als eine positive Nachricht wertete Tasto die Anfang des Jahres erstmals in Fernost wieder überzähligen Container gegenüber den hier eingesetzten Transportkapazitäten.

Flottenentwicklung

Anfang des Jahres umfasste die Containerflotte laut dem ISL eine Kapazität von 12,8 Mio. TEU und der Auftragsbestand zusätzliche 4,8 Mio. TEU. Für die inaktiven Kapazitäten erwartet das Institut in der Klasse bis 3000 TEU unter anderem aufgrund des Verschrottungspotenzials, der hohen Auflagerate in der Krise und fehlender Neubaufträge etwa Ende 2011 einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage. Währenddessen könnte dieser Punkt für die Schiffe zwischen 3000 und 5000 TEU erst etwa zwei Jahre später erreicht werden. Schiffe der Klasse über 5000 TEU wurden bisher in der Regel nicht aufgelegt. Dies wird nach Einschätzung von Tasto auch noch eine Weile weiterhin so funktionieren. Durch das Flottenwachstum schließt Tasto jedoch nicht aus, dass es während des nächsten regelmäßigen „Downturns“ zum chinesischen Neujahrsfest nötig werden könnte, große Tonnagen vorübergehend außer Betrieb zu nehmen.

IHR HOLZSPEDITEUR UND LOGISTIKPARTNER

BINDER



- Spezialisiert auf Containerumschlag mit Holz- und Holzprodukten
- Lagerfläche von 5500 m² zur Waren-Zwischenlagerung
- Durchführung aller üblichen Zollabfertigungen
- verfügbares Zoll-Lager C
- Verfrachtung von Stück-/Teil- und Komplettladungen
- schnell, flexibel und zuverlässig
- Durchführung der Dienstleistungen durch eigenes Staplerpersonal auf eigenem Gelände

BINDER Spedition + Logistik GmbH

Am Lunedeich 169
D-27572 Bremerhaven
Tel.: +49 (0) 4 71/9 72 91-0
Fax: +49 (0) 4 71/9 72 91-15
www.bindergroup.com
ZNL Neuhofen/Innkreis
Gobrechtsham 101
A-4912 Neuhofen b. Ried i/l.
Tel.: +43 (0) 77 52/8 18 81-0
Fax: +43 (0) 77 52/8 20 96

ConTraiLo

Container | Trailer | Logistik

K&H Verlags-GmbH | Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt
www.contrailo.de | info@contrailo.de



SIE SUCHEN EINEN LOGISTIKER, DER NICHT NUR VON NETZWERKEN REDET?

Unseres können Sie gleich nutzen! Die Basis: Eigene Bahnverkehre und Transportflotten. Multimodale Terminals und Multi-User-Warehouses. Weitreichende Value Added Services. Und Logistik-Know-how, das Ihre Branche im Blick hat. Sie suchen neue Denkanstöße für Ihre Logistik?

Fragen Sie uns.

Chemion Logistik GmbH
CHEMPARK Leverkusen · Gebäude X 6
51368 Leverkusen
Telefon 0214/30 – 33900
www.chemion.de

CHEMION[®]
LOGISTIK MIT KOMPETENZ