



# **Globale Hafenengpässe – Keine schnelle Lösung in Sicht**

FEBRUAR 2005

## 1. EINLEITUNG UND ÜBERSICHT

- Seit der Einführung des Seefrachtcontainers in den sechziger Jahren hat der Containerverkehr Jahr für Jahr stetig zugenommen. Er verzeichnete dabei seit 1980 durchschnittliche Wachstumsraten von 9,5 % p.a. und wuchs damit deutlich schneller als der Welthandel.
- Der globale Containerverkehr wird in erster Linie durch den weltweiten Anstieg der Produktion und des Konsums angetrieben. Zusätzlich zum Weltwirtschaftswachstum kommen allerdings noch einige andere, struktu-

relle Faktoren hinzu, die den globalen Containerverkehr auch in ökonomisch schwierigen Zeiten wachsen lassen.

- Der kontinuierlich steigende Containerverkehr resultiert vor allem aus dem zunehmenden Globalisierungsprozess und der damit einhergehenden internationalen Arbeitsteilung. So hat beispielsweise die massive Verlagerung von Produktionsstätten in Billiglöhländer zu einem überproportional zunehmenden Containerverkehr geführt.
- Obwohl der Globalisierungsprozess bereits seit zwei Jahrzehnten anhält, hat Chinas Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) im Jahr 2001 das Wachstum des globalen Containerverkehrs noch weiter verstärkt.

• Aufgrund dieser Faktoren verzeichnete der Containerverkehr in den vergangenen drei Jahren sogar zweistellige Steigerungsraten. Damit wurden die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der letzten zwei Jahrzehnte deutlich übertroffen.

• Einen Überblick über den regionalen Containerhafenverkehr und die dazugehörigen Wachstumsraten seit 1995 geben die Tabellen 1.1 und 1.2.

• Die hohe Auslastung der Schiffskapazitäten der Linienreedereien hat in vielen Hafenstädten rund um den Globus zu Engpässen bei der Containerabfertigung geführt.

TAB. 1.1: CONTAINERUMSCHLAG NACH REGIONEN

1 000 teu Containerumschlag, inkl. Leercontainer und Feederverkehr										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004(g)
Nordamerika	22 160	22 813	24 935	26 401	28 454	30 824	31 212	34 212	37 469	40 357
Westeuropa	32 016	35 304	40 136	44 381	47 236	51 707	52 805	57 350	62 702	69 467
<i>Nordeuropa</i>	21 562	23 172	25 689	27 331	29 300	31 661	31 991	34 403	37 337	41 301
<i>Südeuropa</i>	10 454	12 131	14 447	17 049	17 935	20 047	20 814	22 947	25 365	28 166
Fernost	41 178	44 899	48 999	52 192	60 697	71 096	75 126	87 541	103 285	121 254
Südostasien	20 975	23 353	26 119	28 020	30 227	34 320	36 906	41 105	45 436	52 112
Mittlerer Osten	6 703	7 243	8 050	8 849	10 060	11 092	12 328	13 642	16 125	19 378
Lateinamerika	10 015	10 893	12 961	15 112	16 222	17 802	18 793	19 212	21 313	24 569
<i>Karibik/Zentrala.</i>	5 319	5 852	6 794	8 206	9 127	9 925	10 371	10 464	11 493	12 472
<i>Südamerika</i>	4 697	5 041	6 167	6 907	7 095	7 877	8 422	8 749	9 820	12 097
Ozeanien	3 397	3 583	3 870	4 155	4 657	5 019	5 312	6 023	6 483	7 037
Südasien	3 231	3 824	4 365	4 661	5 077	5 481	5 830	6 586	7 158	7 646
Afrika	4 670	5 049	5 592	5 707	6 360	7 150	7 613	8 454	9 661	11 271
Osteuropa	797	908	959	978	955	1 080	1 438	1 726	2 076	2 523
<b>Insgesamt</b>	<b>145 142</b>	<b>157 868</b>	<b>175 986</b>	<b>190 456</b>	<b>209 944</b>	<b>235 571</b>	<b>247 364</b>	<b>275 850</b>	<b>311 709</b>	<b>355 612</b>

g=geschätzt; Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

TAB. 1.2: ANSTIEG DES CONTAINERUMSCHLAGS NACH REGIONEN

Jährlicher Anstieg des Gesamtcontainerumschlags in %										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004(g)
Nordamerika	7,6	2,9	9,3	5,9	7,8	8,3	1,3	9,6	9,5	7,7
Westeuropa	8,7	10,3	13,7	10,6	6,4	9,5	2,1	8,6	9,3	10,8
<i>Nordeuropa</i>	6,3	7,5	10,9	6,4	7,2	8,1	1,0	7,5	8,5	10,6
<i>Südeuropa</i>	14,2	16,1	19,1	18,0	5,2	11,8	3,8	10,2	10,5	11,0
Fernost	10,3	9,0	9,1	6,5	16,3	17,1	5,7	16,5	18,0	17,4
Südosteuropa	13,7	11,3	11,8	7,3	7,9	13,5	7,5	11,	10,5	14,7
Mittlerer Osten	10,3	8,1	11,1	9,9	13,7	10,3	11,1	10,7	18,2	20,2
Lateinamerika	16,6	8,8	19,0	16,6	7,3	9,7	5,6	2,2	10,9	15,3
<i>Karibik/Zentrala.</i>	9,8	10,0	16,1	20,8	11,2	8,7	4,5	0,9	9,8	8,5
<i>Südamerika</i>	25,5	7,3	22,3	12,0	2,7	11,0	6,9	3,9	12,2	23,2
Ozeanien	9,4	5,5	8,0	7,4	12,1	7,8	5,8	13,4	7,6	8,5
Südasien	9,0	18,4	14,2	6,8	8,9	8,0	6,4	13,0	8,7	6,8
Afrika	18,3	8,1	10,8	2,0	11,5	12,4	6,5	11,0	14,3	16,7
Osteuropa	29,9	13,9	5,7	1,9	-2,3	13,0	33,2	20,0	20,3	21,5
<b>Insgesamt</b>	<b>10,7</b>	<b>8,8</b>	<b>11,5</b>	<b>8,2</b>	<b>10,2</b>	<b>12,2</b>	<b>5,0</b>	<b>11,5</b>	<b>13,0</b>	<b>14,1</b>

g=geschätzt; Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

• Tabelle 1.3 gibt einen Überblick über die Häfen, die 2003 die höchsten Auslastungsraten ihrer Hafenkapazität zu verzeichnen hatten. Zu dieser Übersicht noch folgende Anmerkungen:

– Die überlasteten Häfen sind über den ganzen Globus verteilt. Fast alle Regionen sind vertreten,

wobei die Häfen aber vielfach in Entwicklungsländern liegen.

– Die meisten der erwähnten Hafenanlagen zählen nicht zu den bedeutenden Containerhäfen.

– Die Qualität der Hafenanlagen und deren Kapazität sowie die dort

umgeschlagenen Gütermengen sind in diesen Häfen im globalen Maßstab zumeist niedrig. Daraus resultiert, dass selbst geringe zusätzliche Umschlagvolumina genügen, um diese Hafenanlagen zu überlasten.

• Die in Tabelle 1.3 genannten Häfen weisen zwar weltweit die höchsten Auslastungsgrade auf, sind jedoch für das Problem der weltweit verstärkt auftretenden Engpässe auf der Landseite des Seegüterverkehrs nur von untergeordneter Bedeutung. Für diesen Bericht wurden daher – wegen ihrer Größe – insbesondere Häfen wie Antwerpen, Rotterdam, Los Angeles oder Long Beach in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt.

• In diesen Häfen hat eine erhöhte Kapazitätsauslastung schwerwiegende Auswirkungen auf die Fahrpläne der Linienreedereien. Sie weisen zwar in der Regel eine geringere Auslastung ihrer Hafenkapazitäten auf als die in Tabelle 1.3 genannten Häfen. Aufgrund ihrer Bedeutung für das reibungslose Funktionieren des Welt Handels haben Kapazitätsengpässe hier jedoch besonders negative Wirkungen.

• Die durchschnittlichen Auslastungsraten der Häfen in den in Tabelle 1.4 erfassten Regionen sind recht unterschiedlich. Die Auslastung der Häfen an der Nordküste Südamerikas wird zum Beispiel auf 47,3 % geschätzt, während die Hafenauslastung der südafrikanischen Häfen die 90 %-Marke übersteigt.

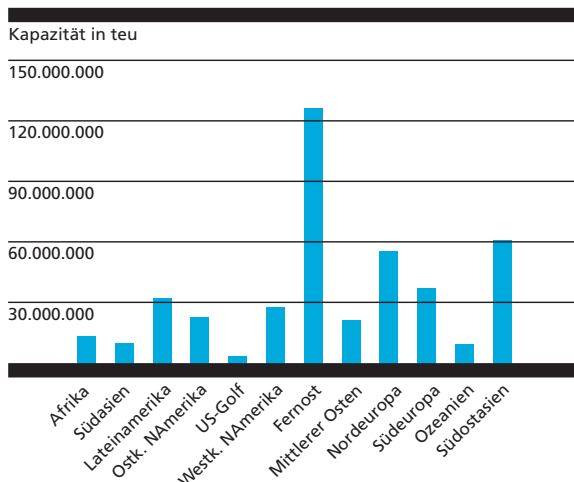
• Die Abbildungen 1.1 und 1.2 zeigen Hafenkapazitäten und -auslastungen nach Regionen im Jahr 2003.

TAB. 1.3: DIE 30 HÄFEN MIT DER HÖCHSTEN AUSLASTUNG IM JAHR 2003\*

Land	Hafen	Auslastung	Umschlag	Kapazität
		in %	teu	teu
Bahamas	Nassau	561,7	40 446	7 200
Trinidad	Point Lisas	546,5	98 368	18 000
USA (Golf)	Freeport	538,0	67 784	12 600
Angola	Luanda	445,5	178 200	40 000
China	Dan Dong	432,0	216 000	50 000
USA (Golf)	Gulfport	399,8	199 897	50 000
Madeira	Funchal	385,6	115 685	30 000
Französisch Guyana	Degrad Des Cannes	333,3	125 000	37 500
Myanmar	Yangon	306,0	229 500	75 000
Großbritannien	Dartford	305,8	152 880	50 000
Argentinien	Villa Constitucion	300,0	30 000	10 000
Tahiti	Papeete	288,7	64 950	22 500
Algerien	Skikda	283,9	70 983	25 000
Indonesien	Samarinda	275,4	156 989	57 000
Benin	Cotonou	272,8	98 226	36 000
Malta	Valetta	254,0	45 724	18 000
Philippinen	Dumaguete	232,3	23 233	10 000
Costa Rica	Calderas	229,1	57 275	25 000
Chile	Antofagasta	228,0	60 423	26 500
Libanon	Beirut	226,6	305 933	135 000
Samoa	Pago Pago	222,2	40 000	18 000
Togo	Lome	221,9	166 441	75 000
Algeria	Algiers	218,6	415 300	190 000
Seychellen	Port Victoria	215,2	20 660	9 600
Dom. Republik	Boca Chica	214,0	28 890	13 500
China	Chongqing	200,0	100 000	50 000
Vanuatu	Port Vila	200,0	6 000	3 000
Sudan	Port Sudan	189,4	136 335	72 000
Philippinen	Ozamiz	187,9	28 567	15 200
Kuwait	Shuwaikh	176,4	352 722	200 000

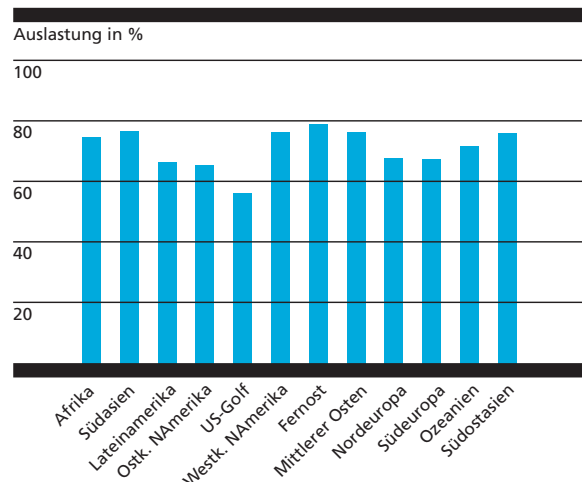
\*Umschlagraten für 2004 liegen noch nicht vor; Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

ABB. 1.1: GLOBALE KAPAZITÄTEN VON CONTAINERHÄFEN NACH REGIONEN, 2003



Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

ABB. 1.2: HAFENAUSLASTUNG NACH REGIONEN, 2003



Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

- Die Abbildungen 1.3 bis 1.6 zeigen die Entwicklung der Auslastungsraten in ausgewählten Häfen in strategisch wichtigen Regionen.
- Das Problem der Hafenerüberlastung war besonders markant in den folgenden Regionen:
  - in Südkalifornien in den USA
  - den Beneluxländern und Großbritannien in Nordeuropa
  - den Mittelmeerhäfen, insbesondere in den so genannten »hub ports« Gioia Tauro, Piräus und Marsaxlokk (Malta)
  - in Indien
  - in Westafrika und Durban in Südafrika
  - in Brasilien, insbesondere Sao Francisco do Sul und Santos im Süden
- Zweifellos waren die globalen Hafengpässe bereits im vergangenen Jahr außerordentlich problematisch. Für dieses Jahr ist zu erwarten, dass sich die Situation während der »peak season« (Juni/Juli) sogar noch weiter verschlechtern wird.
- Die Situation im Jahr 2004 hat sich von der in den vergangenen Jahren vor allem dadurch unterschieden,

TAB. 1.4: HAFENAUSLASTUNG NACH REGIONEN, 2003

Region	Umschlag teu	Kapazität teu	Auslastung in %
Ostafrika	1 547 566	1 801 600	85,9
Nordafrika	3 338 397	5 495 571	60,7
Südafrika	2 800 242	3 098 600	90,4
Westafrika	2 154 279	2 717 500	79,3
Südasien	7 386 431	9 622 500	76,8
Zentralamerika Ostküste	4 083 892	6 393 400	63,9
Zentralamerika Westküste	1 458 467	2 135 000	68,3
Karibik	5 914 090	7 473 633	79,1
Nordosteuropa	1 382 148	2 693 000	51,3
Südosteuropa	886 632	1 786 000	49,6
Ostküste Nordamerika	14 933 710	22 814 531	65,5
Ostküste Südamerika	5 569 838	8 339 250	66,8
Fernost	100 279 016	126 659 155	79,2
Mittlerer Osten	16 118 961	21 115 044	76,3
Nordeuropa	37 608 354	55 461 975	67,8
Nordküste Südamerika	1 655 202	3 500 500	47,3
Ozeanien	6 668 190	9 304 700	71,7
Südeuropa	25 164 811	37 351 350	67,4
Südostasien	45 821 519	60 480 138	75,8
USA (Golf)	1 860 610	3 310 800	56,2
Westküste Nordamerika	21 000 730	27 503 711	76,4
Westküste Südamerika	2 637 220	4 189 750	62,9

Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

ABB. 1.3: WESTKÜSTE NORDAMERIKA, AUSGEWÄHLTE CONTAINERHÄFEN, ENTWICKLUNG DER HAFENAUSLASTUNG, 2001–2004

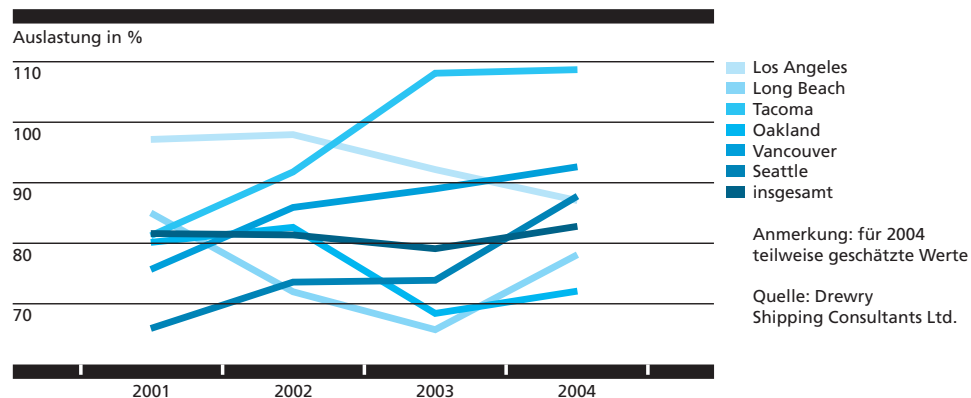
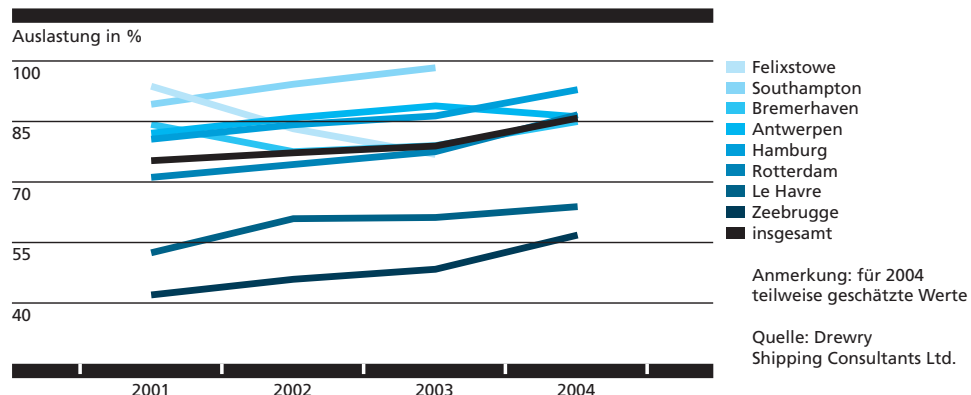


ABB. 1.4: NORDEUROPA, AUSGEWÄHLTE CONTAINERHÄFEN, ENTWICKLUNG DER HAFENAUSLASTUNG, 2001–2004



dass Containerhäfen in den Industrieländern von der Engpassproblematik am stärksten betroffen waren.

- Sogar Häfen mit einem Containeraufkommen von mehreren Millionen teu, die kontinuierlich in Hafenstruktur und modernste Umschlagtechniken investieren (z. B. Los Angeles, Long Beach, Vancouver (BC), Montreal, Rotterdam, Antwerpen, Southampton und Singapur) hatten mit extremen Kapazitätsengpässen zu kämpfen.
- Grundsätzlich ist festzustellen, dass sowohl die Hafenbehörden als auch Umschlagbetriebe das starke Umschlagwachstum und die daraus resultierenden zusätzlichen Anforderungen an Hafenstruktur und Personal unterschätzt haben.
- Insbesondere wurde die enorme Steigerung des Seegüterausstausches mit dem boomenden China zu gering eingeschätzt. Aus diesem Grund waren die Containerhäfen, die in erster Linie Importgüter aus China umschlagen (z. B. Los Angeles, Long Beach und Rotterdam), besonders stark betroffen.
- Die ersten Anzeichen für die zunehmenden Kapazitätsengpässe in den Häfen und für die daraus resultieren-

den Fahrplanverspätungen wurden zu Beginn der »peak season« (Juni/Juli) im transpazifischen Verkehr und auf den Routen Europa-Fernost sichtbar.

- Diese Situation wurde durch das lang anhaltende Exportwachstum Brasiliens und den Mangel an Erweiterungsinvestitionen in den brasilianischen Häfen, insbesondere in Itajai, Santos und Sao Francisco do Sul, verschärft.
- Außerdem waren einige Häfen und Umschlagbetriebe nicht ausreichend auf die zunehmende Anzahl der Post-Panamax-Containerschiffe vorbereitet. Diese großen Schiffe benötigen längere Hafentiegezeiten für den Umschlag ihrer umfangreichen Ladungen. Auch von dieser Seite verstärkte sich folglich der Druck auf die Verfügbarkeit von Liegeplätzen.
- Da in vielen Fällen die Linienreedereien auch Betreiber von Umschlagbetrieben sind, ist es verwunderlich, dass speziell auf diese Problematik nicht frühzeitig reagiert wurde.
- Entspannung ist in dieser Frage nicht zu erwarten. Die Situation wird sich eher noch verschlechtern, da zusätzlich 140 Super-Post-Panamax-Containerschiffe (mit einer Stellplatzkapa-

zität von mehr als 7.500 teu) in den nächsten dreieinhalb Jahren abgeliefert werden.

- Während in Europa die Hafeningpässe in erster Linie infrastruktureller Natur sind, haben die Häfen in den USA vor allem mit akutem Personal-mangel zu kämpfen. Über die Sommerperiode hatten die Häfen Long Beach und Los Angeles zeitweise 40 bis 50 Arbeitsteams pro Tag weniger zur Verfügung als eigentlich notwendig gewesen wären. Dadurch wurden den einzelnen Schiffen weniger Containerkräne zugewiesen, was zu verlängerten Umschlag- und Liegeplatzzeiten führte.
- Sowohl in Europa als auch in Nordamerika wurde die Überlastung der Kaianlagen durch weitere Probleme bei der landseitigen Hafeninfrastruktur verstärkt: Die Anzahl der Gates erwies sich zeitweilig als ungenügend, überlastete Hafenbahnnetze, Autobahnstaus und zu wenig Lkw-Fahrer trugen zur Verschärfung der Situation bei. Dies verzögerte den reibungslosen Durchlauf der Container durch das Terminal und verursachte Rückstaus.

ABB. 1.5: SÜDASIEN, AUSGEWÄHLTE CONTAINERHÄFEN, ENTWICKLUNG DER HAFENAUSLASTUNG, 2001–2003

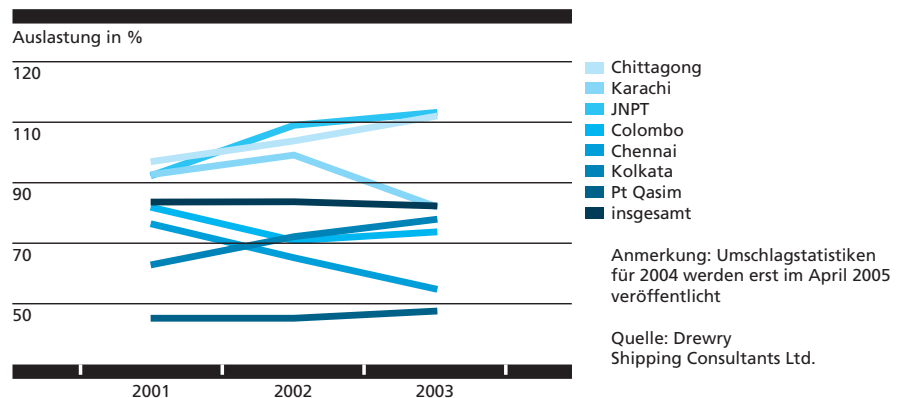
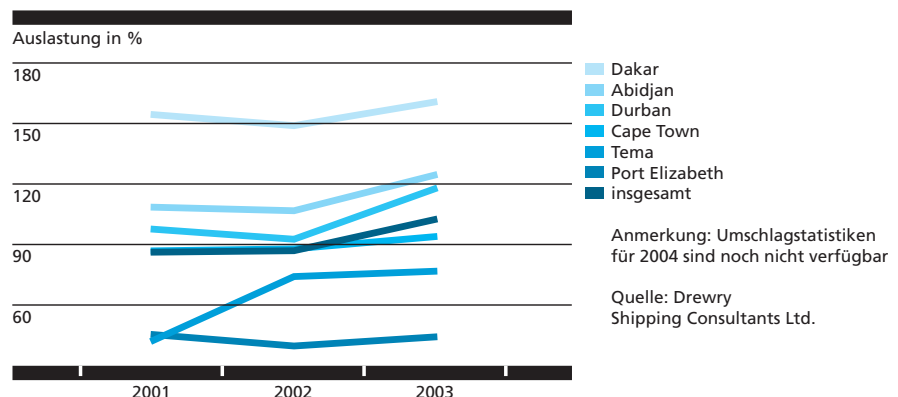


ABB. 1.6: AFRIKA, AUSGEWÄHLTE CONTAINERHÄFEN, ENTWICKLUNG DER HAFENAUSLASTUNG, 2001–2003



## 2. DIE FOLGEERSCHEINUNGEN

- Die Überlastung der Häfen verlangsamte das Wirtschaftswachstum eines Landes und verringert dessen internationale Wettbewerbsfähigkeit. So bestätigte Dick van den Broeck Humphreij, Vorsitzender des European Shippers' Council, während der Jahreskonferenz dieser Vereinigung: »Verspätete Warenauslieferungen stellen ein großes und anhaltendes Problem für die europäische Wirtschaft dar. Effizienter Gütertransport ist eine absolute Voraussetzung für Wirtschaftswachstum«.
- Vereinfacht dargestellt: Wenn es im Hafen zu Verzögerungen in der Ablieferung oder Abholung der Container kommt, wird das gesamte logistische Verteilernetzwerk in Mitleidenschaft gezogen.
- Ablader sind oftmals zusätzlich dadurch gestraft, dass Linienreedereien einen »Hafenengpasszuschlag« auf alle Ladung, die in einem überlasteten Hafen umgeschlagen wird, erheben. Die Höhe der Zuschläge variiert abhängig von der Länge der Verzögerungen und der Bereitschaft der Hafenbehörden, die existierenden Probleme in den Griff zu bekommen.
- Ein Beispiel: In der zweiten Hälfte des Jahres 2004 führte die TACA (Transatlantic Conference Agreement) einen Zuschlag von 400/200 US-\$ per feu/teu für alle Container von bzw. nach Los Angeles und Long Beach ein.
- Innerhalb Europas erhoben die Mitglieder der Portugal- und Vigo-Konferenz im Sommer einen Zuschlag von 50 Euro/teu auf alle Ladung, die über ein ECT-Terminal in Rotterdam umgeschlagen wurde.
- Selbst in Fahrtgebieten, in denen kein Zuschlag erhoben wurde, versuchten die Linienreedereien, sich für die zu-

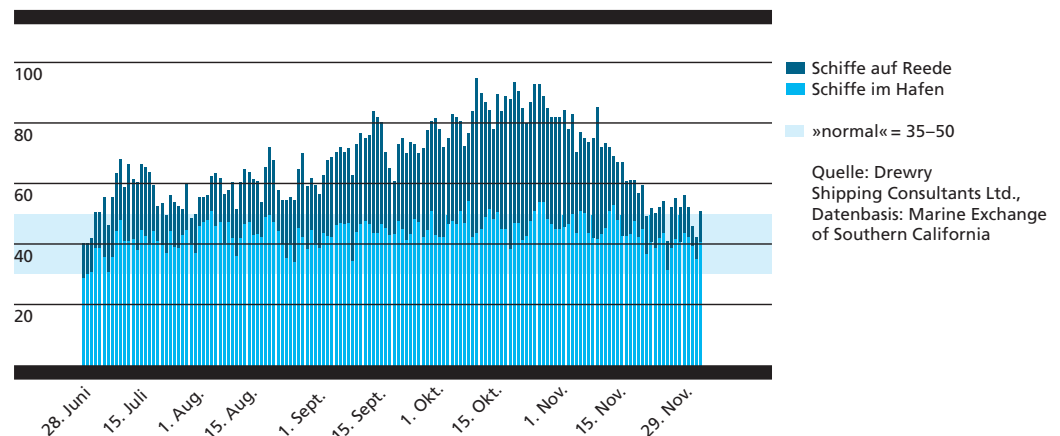
sätzlich entstandenen Kosten mittels Frachtratenerhöhungen schadlos zu halten.

- In der Tat haben die Mitglieder des Transpacific Stabilisation Agreement (TSA), der Far Eastern Freight Conference (FEFC) und des Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) alle ihre für 2005 geplanten Frachtratenerhöhungen mit zunehmenden Hafenengpässen begründet.
- Die Überfüllung der Häfen war zeitweilig so extrem, dass in Südkalifornien mehr als 90 Schiffe im Hafen oder auf Reede lagen. Die übliche Tagesnorm sind 35 bis 50 Schiffe (siehe Abbildungen 2.1 und 2.2).
- Diese Situation führte zu wesentlich verlängerten Aufenthaltszeiten der Schiffe in den Häfen. Im September und Oktober lagen Schiffe für acht bis zehn Tage auf Reede oder wurden im Hafen beladen und gelöscht. Die Durchschnittsnorm liegt jedoch bei nur zwei bis drei Tagen.
- Anhaltende Verspätungen sind ausgesprochen teuer. Der Betrieb eines 6.000-teu-Schiffes kostet bis zu 45.000 US-\$ pro Tag, sodass eine zusätzliche und aus dem Schiffsbetrieb heraus unnötige Hafenliegezeit von bis zu acht Tagen die Kosten um bis zu 360.000 US-\$ erhöhen kann.
- Darüber hinaus waren die meisten Linienreedereien gezwungen, ihre Schiffe auf See mit Höchstgeschwindigkeit fahren zu lassen, um die verlorene Zeit wenigstens teilweise wieder aufzuholen. Für ein 6.600-teu-Schiff bedeutet dies einen Treibstoffmeherverbrauch von 7 bis 8 Tonnen pro Tag, der die täglichen Treibstoffkosten um circa 1.300 bis 1.500 US-\$ erhöht.
- Eine Alternative dazu wäre, einen Ausweichhafen anzulafen. Die Ladungsströme werden jedoch in der Regel im bezüglich Zeit und Kosten optimalen

Hafen umgeschlagen. Jegliche Veränderung führt daher zu zusätzlichen Kosten und Verzögerungen.

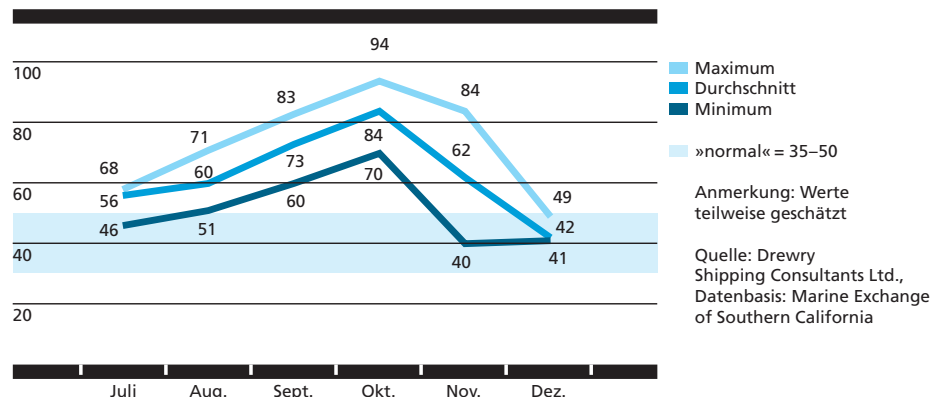
- Neue Hafenanlagen oder der Ausbau von existierenden Hafenkapazitäten könnte die Situation zwar mittelfristig entspannen, sind jedoch keine kurzfristige Lösung. Der Bau einer neuen Hafenanlage ist teuer und zeitintensiv. Selbst wenn die Finanzierungsfragen bereits geklärt und die Planungsverfahren abgeschlossen sind, dauert es rund 1,5 bis 2 Jahre bis ein neuer Terminal betriebsbereit ist.
- Zusätzliche Hafenkapazitäten stellen außerdem erhöhte Anforderungen an die nachgelagerte landseitige Infrastruktur und können Überfüllungen und Staus im nachgelagerten Transportsystem zur Folge haben.
- Manchmal ist es auch physisch unmöglich, existierende Hafenanlagen auszubauen. In Los Angeles zum Beispiel steht kein bebaubarer Grund mehr zur Verfügung. Nur durch ein großes, teures und zeitaufwendiges Aufschüttungsprojekt war es in der Vergangenheit möglich, weitere Piers fertig zu stellen.
- Aber nicht nur in Los Angeles, sondern weltweit behindert der Mangel an Landreserven den weiteren Ausbau bestehender Hafenstandorte.
- Seehäfen müssen sich von daher zuerst darum bemühen, die existierende Kapazität zu optimieren, indem sowohl Maschinen als auch das Personal effizienter genutzt und eingesetzt werden.
- Die durchschnittliche Reisedauer einer transpazifischen Rundreise (US-Westküste) beträgt circa 37 Tage. Allein die durch überfüllte Häfen entstehenden zusätzlichen Treibstoffkosten für eine solche Reise können sich auf 38.000 bis 43.500 US-\$ summieren.

ABB. 2.1: LOS ANGELES UND LONG BEACH – ANZAHL DER SCHIFFE IM HAFEN, JUNI BIS OKTOBER 2004



- Teilweise wurde daher auf andere Häfen ausgewichen, was zusätzliche Kosten für die weitere Verteilung der Ladung durch Feederschiffe oder andere Transportsysteme zur Folge hatte.
- In manchen Fällen mussten Ablader ihre Container frühzeitig in den nicht überfüllten Häfen zur Verschiffung anliefern, um die Rundreisezeiten und Folgeverspätungen auf ein Minimum zu beschränken. Mittlerweile sehen sich einige Linienreedereien, beispielsweise Evergreen und Hyundai Merchant Marine, sogar gezwungen, ganze Rundreisen auszusetzen.
- Gemäß der Marine Exchange of Southern California (MESC) mussten zwischen Juni und Dezember 2004 wegen der Hafenüberfüllung in Los Angeles und Long Beach circa 100 Schiffe Ausweichhäfen anlaufen.
- Die MESC glaubt jedoch, dass diese offizielle Zahl das wahre Ausmaß deutlich unterschätzt und tatsächlich rund 2.000 Schiffe während der zweiten Hälfte des Jahres die südkalifornischen Häfen umgehen mussten.
- Andere Häfen – wie zum Beispiel Oakland, die Häfen an der pazifischen Nordwestküste von Nordamerika, Manzanillo und Lazaro Cardenas in Mexiko und sogar die Hub-Ports in Panama – profitierten von der Hafenüberfüllung in Südkalifornien
- Um die überfüllten Hafenanlagen an der US-Westküste und die überlasteten landseitigen Transportwege zu umgehen, führten einige Linienreedereien so genannte »all water«-Dienste zwischen der US-Ostküste und Fernost ein. Da allerdings nur eine begrenzte Anzahl von Schiffen pro Tag den Panamakanal passieren darf, führte auch dies wieder zu verlängerten Wartezeiten.
- Auch in Europa erhöhte sich 2004 die aufgrund von Überfüllungen ausgelösten Ladungsumleitungen, was in deutlich ausgeweiteten Feederaktivitäten sichtbar wurde. Einige Reedereien (zum Beispiel CMA CGM, Mediterranean Shipping Company und OOCL) zogen es vor, ihre Im- und Exportladungen nach bzw. von Großbritannien über einen »Transshipment-Hub« auf dem europäischen Festland umzuleiten. Obwohl dies größtenteils auf die Verstopfung in den Häfen Southampton und Felixstowe zurückzuführen war, waren auch der Mangel an Lkw-Fahrern und Verkehrsstaus im Inland für diese Entwicklung verantwortlich.
- Trotz der globalen Zunahme an Feederaktivität, sind es oftmals die Feederdienste, die unter der zunehmenden Hafenüberfüllung zu leiden haben. Feederfahrzeuge sind immer öfter gezwungen, auf Lücken in der Abfertigung der Großcontainerschiffe zu warten, bis sie be- und entladen werden. Dies hat äußerst negative Folgen für die Betriebskosten und die Fahrplangestaltung der einzelnen Feederdienste.
- Rheingängige Bargeverkehre (Schubleichter) mussten in Rotterdam und Antwerpen während der schlimmsten Hafenüberlastung im Juli/August 2004 beispielsweise zwei bis drei Tage auf Liegeplätze warten. Die durchschnittlichen Wartezeiten für Großcontainerschiffe (24 bis 36 Stunden) waren dagegen vergleichsweise gering.
- Durch die Überfüllungsproblematik und die daraus resultierenden Verzögerungen wurde im Jahr 2004 das Wachstumspotenzial des innereuropäischen Short-sea-Verkehrs deutlich eingeschränkt. Abgeschreckt von den erheblichen Verspätungen wählten viele Ablader und Empfänger den Lkw-Transport über Land, statt den Seeweg zu nutzen. Diese Entwicklung ist besonders problematisch, da der Seetransport in Europa politisch gewollt und durch EU-Initiativen wie »Marco Polo« und »Motorways of the Sea« unterstützt wird.
- In Südasien wird versucht, der Überfüllung durch administrative Erleichterungen Herr zu werden. So begehrte die indische Regierung den Problemen in Jawaharlal Nehru Port (JNPT) dadurch, dass sie die Cabotage-Bestimmungen zeitweise entschärfte. So wurde es zum Beispiel ausländischen Liniendiensten erlaubt, internationale Ladung zwischen indischen Häfen zu transportieren. Zusätzlich wurden die Tarife im Nachbarhafen Mumbai gesenkt und Feederschiffe mit einem maximalen Tiefgang von 9,5 Metern und 180 Metern Länge ermuntert, auf den Hafen Mumbai auszuweichen.
- Als Folge der globalen Engpässe in den Häfen hatten auch die Lkw-Fahrer mit zunehmenden Verspätungen zu kämpfen. Ihre Produktivität (Fahrten pro Tag) war weltweit deutlich reduziert.
- Die so genannte »container drayage« in US-Häfen, das heißt die Abholung und Anlieferung von Containern, war früher schon ein besonders lukratives Geschäft. Über das letzte Jahrzehnt haben sich daher auch mehr und mehr Fuhrunternehmer aus diesem Geschäft zurückgezogen. Durch die extreme Hafenüberfüllung im Jahr 2004 wurde dieser Trend noch zusätzlich verstärkt.
- So haben sich in den USA seit dem Jahr 2000 circa 30 % der Spediteure und Fuhrunternehmer aus dem »container drayage«-Geschäft zurückgezogen. Diese Entwicklung könnte möglicherweise schwerwiegende Konsequenzen für die Hafenindustrie haben, weil ein Mangel an Lkw-Fahrern den Lade- und Löschvorgang zusätzlich beeinträchtigt.

ABB. 2.2: LOS ANGELES UND LONG BEACH – ANZAHL DER AUF REEDE LIEGENDEN SCHIFFE, JULI BIS NOVEMBER 2004



- Die Unterbrechungen in der Versorgungskette haben dazu geführt, dass einige Konzerne ihre Versorgungs- und Distributionsstrategien überdenken. So werden lokalere Versorgungsmöglichkeiten in Erwägung gezogen, um den Seetransport vollkommen zu umgehen.
- Dieser Trend scheint vor allem in Europa etwas ausgeprägter zu sein, wobei die baltischen Staaten, Osteuropa und die Türkei eine attraktive Alternative zu den Beschaffungsmärkten in Indien oder China sein könnten.
- Aber auch in den USA und in Kanada denken Konzerne wieder darüber nach, Waren von Fabriken in Zentralamerika oder Mexiko zu beziehen statt aus Übersee. Im Falle von Mexiko ist vor allem der Süden des Landes und die Yucatan-Halbinsel als Standort von Interesse, da hier Grundstückspreise und Lohnkosten relativ niedrig sind. In den nördlichen Regionen Mexikos, vor allem im Maquiladora-gürtel von Baja California, sind dagegen die Lohnkosten circa vier bis fünf Mal so hoch wie in China.
- Durch einen verkürzten Transport erhoffen sich die Im- und Exporteure eine robustere und besser funktionierende Versorgungskette.
- Eine Verlagerung von Produktionsstätten – wieder näher an den Endverbraucher – hätte gravierende Folgen für die Linienschifffahrt. Ein Großteil der derzeitigen Investitionen der Schifffahrtsbranche beruht auf

einem kontinuierlich wachsenden Exportvolumen Chinas. So basiert die positive Bewertung von Super-Post-Panamax-Schiffen in der Transpazifik- und Europa/Fernost-Fahrt auf diesem anhaltenden Boom. Die Rückverlagerung von Produktionsstätten würde diese Investitionen – zumindest zum Teil – obsolet machen.

- Sollte es nicht zur Rückverlagerung von Produktionsstätten kommen, müssen Ablader und Empfänger – zumindest vorübergehend – mit verlängerten Transportzeiten rechnen. Gleichzeitig dürfte der Warenbestand in lokalen Lagern und Distributionszentren erhöht werden, was ebenfalls zu höheren Kosten führt. Dieser so genannte »safety valve approach« wurde bereits 2004 regelmäßig praktiziert.

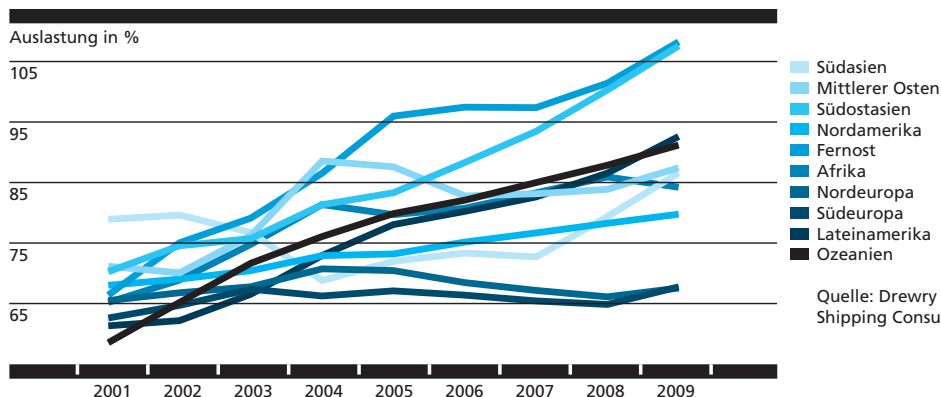
### 3. UND DIE ZUKUNFT

- Für den weltweiten Containerumschlag wird ein Wachstum von 12,1 % im Jahr 2005 und 8,5 % im Jahr 2006 prognostiziert. Für den Zeitraum 2007 bis 2009 rechnet Drewry mit Wachstumsraten von 6 bis 7 % (siehe Tabelle 3.2). Diese reduzierten Steigerungsraten beruhen auf der Annahme, dass der Containerisierungsprozess sich verlangsamen wird und gleichzeitig die Produktionsstättenverlagerung nach China nachlässt.
- Trotz der tendenziell nachlassenden Dynamik im erwarteten Containergeschäft und trotz des geplanten weiteren Ausbaus der Hafenkapazitäten

ist am Ende des Prognosezeitraums mit deutlichen Defiziten bei der zur Verfügung stehenden Hafenkapazität zu rechnen (siehe Abbildung 3.1).

- Der weltweite Containerumschlag wird sich voraussichtlich von circa 356 Millionen teu im Jahr 2004 auf 399 Millionen teu 2005 und 433 Millionen teu 2006 erhöhen. Im Jahr 2014 wird sich der Gesamtumschlag auf circa 703 Millionen teu erhöht haben; eine Verdoppelung des gegenwärtigen Umschlags (siehe Tabelle 3.1).
- Das stärkste Wachstum ist in Fernost und Südasiens zu erwarten. Die Folge werden weiter zunehmende Kapazitätsengpässe in den kommenden fünf Jahren sein.
- Insbesondere in Indien ist mit einer weiteren deutlichen Verschärfung der Situation zu rechnen. Die teilweise langwierigen Genehmigungsverfahren für neue Hafenprojekte lassen für die überlasteten indischen Häfen nur spärliche Entlastung erwarten.
- Mehr Containerhäfen und Terminals wären sicherlich der einfachste Weg, dem offensichtlichen Mangel an Hafenkapazitäten zu begegnen. Allerdings sind Hafen-Neubauten angesichts komplizierter Planungsverfahren und Umweltschutzbedenken besonders in Nordamerika und Europa nur schwer und mit erheblichen Zeitverzögerungen durchführbar.
- Drewry geht davon aus, dass auch in China die Planungsverfahren in den kommenden fünf Jahren kompli-

ABB. 3.1:  
PROGNOSTIZIERTE HAFENAUSLASTUNG NACH REGIONEN, 2001–2009



Quelle: Drewry  
Shipping Consultants Ltd.



zierter werden. Auch in der Volksrepublik sind Verzögerungen und erhöhte Konstruktionskosten für entsprechende Projekte absehbar.

- Containerterminals können naturgemäß nicht so schnell wie Containerschiffe gebaut werden. Gegenwärtig ist der Auftragsbestand für Containerfrachter besonders hoch. Daraus resultiert, dass die Terminalkapazitäten – selbst bei zügigen Neuinvestitionen – nicht im Gleichschritt mit den wachsenden Transportkapazitäten mithalten können.

- Trotz aller Planungsschwierigkeiten haben sich jedoch einige neue Hafenterritorien an der Westküste Nord- und Mittelamerikas herauskristallisiert, vor allem in Kanada, Mexiko und Panama:

- Port Rupert – der Umbau einer trockenen Massengutanlage in ein Containerterminal mit einer Kapazität von 2 Millionen teu p.a. und einem Investitionsvolumen von circa 420 Mio. US-\$.

- Ensenada – Hutchison Port Holdings und Union Pacific planen eine große Containerumschlaganlage südlich des bereits existierenden Hafens.

- Süd Balboa.

- Der Bau eines zweiten Containerterminals in Roberts Bank, Vancouver (BC).

- An der Westküste der USA gibt es einige Expansionspläne im Nordwesten (Tacoma). Gleichzeitig wird die nicht ausgelastete Hafenskapazität (zum Beispiel in Seattle) dazu verwendet, südkalifornische Ladung hierhin umzuleiten. Diese Maßnahmen werden jedoch nicht die Nachfrage nach Hafenskapazität in Los Angeles und Long Beach verringern, da beide Häfen dem wachsenden Ladungsaufkommen in der Transpazifik-Fahrt gerecht werden müssen.

- Linienreedereien werden sich auch weiterhin bemühen, in eigene Terminals und Umschlagunternehmen zu investieren. Dies geschieht jedoch nicht nur aus dem Wunsch heraus, in ein neues und lukrativeres Geschäft zu investieren, sondern um sich die notwendige Hafenskapazität zu sichern.

- Da die Hafenüberfüllung derzeit wahrscheinlich die größte Herausforderung für die Linienschifffahrt darstellt, haben die Reedereien folgende kurzfristigen Lösungsmöglichkeiten:

- Die zunehmende Nutzung von Feederdiensten und regionalen Häfen, vor allem dort, wo der Hauptcontainerhafen eines Landes überfüllt ist (zum Beispiel Teesport, Hull und Liverpool in Großbritannien).

- Das zusätzliche Anlaufen von kleineren Häfen durch Großcontainerschiffe, um dadurch das Feedern über verstopfte Transshipment-Hubs zu reduzieren.

- Die Einführung von neuen Diensten, die regionale Häfen anlaufen. Dies wird zum Beispiel bereits in der östlichen Mittelmeer-/Fernostfahrt praktiziert, wo mittlerweile fünf Direktdienste angeboten werden. Vor zweieinhalb Jahren gab es dort noch keine direkten Liniendienste. Drewry erwartet eine ähnliche Entwicklung in Nord- und Nordosteuropa. Hier sind Direktfahrten von Skandinavien und von den Ostseehäfen nach Nordamerika/US-Golf und Fernost denkbar.

- Häfen müssen außerdem in neue Technologien (zum Beispiel Doppelspreader) und Computersysteme investieren, um dadurch ihre Produktivität zu erhöhen. Dafür ist auch der Aufbau zusätzlicher, gut geschulter Mitarbeiterpools unerlässlich.

- Vielerorts ist der Personalmangel jedoch schon behoben worden. Der Hafen von Rotterdam hat bereits zusätzliche Arbeitskräfte eingestellt. Weitere Personalaufstockungen sind für 2005 geplant. Dies gilt auch für Singapur und einige Mittelmeerehäfen. Den größten Personalzuwachs haben allerdings die US-Häfen zu verzeichnen. Sie haben bereits zusätzlich 5.000 Teilzeitarbeitskräfte eingestellt.

TAB. 3.1: PROGNOTIZIERTER CONTAINERUMSCHLAG NACH REGIONEN

1 000 teu Containerumschlag, inkl. Leercontainer und Feederverkehr							
	2003	2004 (g)	2005 (p)	2006 (p)	2007 (p)	2008 (p)	2009 (p)
Nordamerika	37 469	40 357	42 591	44 600	46 272	47 471	48 863
Westeuropa	62 702	69 467	75 089	79 887	83 753	87 355	91 390
<i>Nordeuropa</i>	37 337	41 301	44 459	47 340	49 501	51 434	53 580
<i>Südeuropa</i>	25 365	28 166	30 630	32 547	34 252	35 922	37 810
Fernost	103 285	121 254	144 343	160 891	175 080	188 782	204 185
Südostasien	45 436	52 112	56 873	62 131	67 832	74 012	79 405
Mittlerer Osten	16 125	19 378	20 861	22 171	23 557	25 023	26 574
Lateinamerika	21 313	24 569	28 381	30 456	32 679	35 063	37 617
<i>Karibik/Zentralamerika</i>	11 493	12 472	13 432	14 099	14 794	15 519	16 275
<i>Südamerika</i>	9 820	12 097	14 949	16 357	17 885	19 544	21 342
Ozeanien	6 483	7 037	7 329	7 624	7 895	8 162	8 473
Südasien	7 158	7 646	8 531	9 319	10 177	11 113	12 132
Afrika	9 661	11 271	12 008	12 654	13 326	14 026	14 755
Osteuropa	2 076	2 523	2 758	3 000	3 261	3 544	3 838
<b>Insgesamt</b>	<b>311 709</b>	<b>355 612</b>	<b>398 763</b>	<b>432 732</b>	<b>463 833</b>	<b>494 552</b>	<b>527 234</b>

- Die Häfen sollten sich außerdem bemühen, die Lagerzeit von Importcontainern im Terminal zu reduzieren. Um den schnelleren Abfluss der Container zu initiieren und die Nutzung des Containerterminals als billiges Warenlager zu minimieren, sollten kostenlose Lagerzeiten abgebaut und – wo nötig – Lagerraten erhöht werden.
- In den USA beträgt die durchschnittliche kostenlose Lagerzeit für Importcontainer circa fünf Tage. Allerdings räumen Linienreedereien ihren größten Kunden regelmäßig eine zwei- bis dreimal so lange »Gnadenfrist« ein. Die derzeitigen Lagerraten für Importcontainer in südkalifornischen Häfen beginnen bei 44 US-\$ pro Tag.
- Die Problematik der Lagercontainer beruht nicht in erster Linie auf dem verbrauchten Lagerplatz. Zum Störfaktor für einen reibungslosen Ablauf werden sie, weil sie während der Lagerzeit mehrmals umgestaut werden müssen. Diese zeitaufwendigen Umlagerungen verhindern einen beschleunigten Durchlauf der Container durch die Terminals der Stauereibetriebe.
- Um die Hafenterminals zu entlasten, könnten Umschlagbetriebe verstärkt Inlandsdepots für die Lagerung und Distribution ihrer Container nutzen. In Südkalifornien zum Beispiel werden derzeit mehrere Projekte untersucht, die den Transport von Containern in Inlandsdepots durch Shuttlezüge vorsehen. Neben der Entlastung für die kaimnahen Terminals würden so auch die lokalen Autobahnen etwas entlastet.
- In Oakland setzen die Northwest Container Services zu diesem Zweck bereits einen Shuttlezug zwischen dem Hafen und der Stadt Shafter ein.
- Wo immer möglich, sollten auch spezielle, zum Hafen führende Lkw-Autobahnspuren ins Auge gefasst werden. Für das Alameda-Korridor-Projekt in Südkalifornien waren ursprünglich sowohl Bahnschienen als auch Autobahnspuren vorgesehen. Die sechs Lkw-Spuren wurden jedoch aus Kosten- und Planungsgründen nicht verwirklicht, obwohl in Südkalifornien mehr als 85 % der Ladung per Lkw transportiert werden.
- Die Überlastung der großen Häfen stellt nur einen Aspekt der Gesamtproblematik dar. Um sie insgesamt zu entschärfen, müssen – neben Lösungen für die Terminalprobleme – auch die Engpässe beim Straßen- und Schienentransport der Seegüter angegangen werden.
- Langfristige und effektive Lösungen können nur gemeinschaftlich durch alle Parteien in der Versorgungskette erarbeitet werden. Das heißt, Linienreedereien, Häfen, Umschlagbetriebe, Transportunternehmen, die Bahn und lokale sowie überregionale staatliche Stellen müssen zur Bewältigung der erheblichen Probleme intensiv zusammenarbeiten. In den Planungsprozess müssen – mehr als bisher – zuverlässige Analysen der Situation und Prognosen zur weiteren Entwicklung der Situation einbezogen werden, um nachhaltige Zukunftslösungen zu erarbeiten.
- Lkw-Fahrer sollten besser bezahlt werden, sodass dieser Beruf und diese Branche wieder attraktiver für Investoren und potenzielle Arbeitskräfte werden.
- Ablader und Empfänger müssen vermehrt Zeitpuffer in ihre Versorgungsketten einbauen. Wünschenswert wäre auch, einen Teil der Ladung früher als bisher zu verschiffen, um die extremen Ausschläge in der »peak season« zu glätten und ein gleichmäßigeres Ladungsaufkommen während des Jahresverlaufs zu erreichen. Dies steht allerdings im Gegensatz zum derzeit weltweit häufig eingesetzten »Just in Time«-(JIT)-Konzept, das Lagerzeiten ausdrücklich zu vermeiden sucht.
- Neben den zu geringen Hafenkapazitäten bleibt das landseitige Transportwesen das wichtigste Nadelöhr für einen wachsenden Welthandel. Es muss alles dafür getan werden, dass Verteilernetze und Transport-Infrastruktur (Bahn und Lkw) den weiter wachsenden Containerverkehr aufnehmen können. Ohne den schnellen Abtransport der Container aus den Häfen erhöht sich der Druck auf die begrenzten Be- und Entladekapazitäten zusätzlich.

TAB. 3.2: PROGNOTIZIERTER ANSTIEG DES CONTAINERUMSCHLAGS NACH REGIONEN

Jährlicher Anstieg des Containerumschlags in %	2001	2002	2003	2004 (g)	2005 (p)	2006 (p)	2007 (p)	2008 (p)	2009 (p)
Nordamerika	1,3	9,6	9,5	7,7	5,5	4,7	3,7	2,6	2,9
Westeuropa	2,1	8,6	9,3	10,8	8,1	6,4	4,8	4,3	4,6
<i>Nordeuropa</i>	1,0	7,5	8,5	10,6	7,6	6,5	4,6	3,9	4,2
<i>Südeuropa</i>	3,8	10,2	10,5	11,0	8,7	6,3	5,2	4,9	5,3
Fernost	5,7	16,5	18,0	17,4	19,0	11,5	8,8	7,8	8,2
Südostasien	7,5	11,4	10,5	14,7	9,1	9,2	9,2	9,1	7,3
Mittlerer Osten	11,1	10,7	18,2	20,2	7,7	6,3	6,3	6,2	6,2
Lateinamerika	5,6	2,2	10,9	15,3	15,5	7,3	7,3	7,3	7,3
<i>Karibik/Zentralamerika</i>	4,5	0,9	9,8	8,5	7,7	5,0	4,9	4,9	4,9
<i>Südamerika</i>	6,9	3,9	12,2	23,2	23,6	9,4	9,3	9,3	9,2
Ozeanien	5,8	13,4	7,6	8,5	4,2	4,0	3,6	3,4	3,8
Südasien	6,4	13,0	8,7	6,8	11,6	9,2	9,2	9,2	9,2
Afrika	6,5	11,0	14,3	16,7	6,5	5,4	5,3	5,3	5,2
Osteuropa	33,2	20,0	20,3	21,5	9,3	8,8	8,7	8,7	8,3
<b>Insgesamt</b>	<b>5,0</b>	<b>11,5</b>	<b>13,0</b>	<b>14,1</b>	<b>12,1</b>	<b>8,5</b>	<b>7,2</b>	<b>6,6</b>	<b>6,6</b>

## ANHANG – METHODISCHE ANMERKUNGEN

### 1. DREWRY-CONTAINERPROGNOSEN – METHODISCHE ANMERKUNGEN

Die Drewry-Containerprognosen beruhen auf der Analyse der Beziehung zwischen Wirtschaftswachstum und Import/Export-Stückgutvolumen (sowohl containerisiert wie auch konventionell).

Drewry unterhält seit 1979 eine Datenbank mit über 700 Containerhäfen und Umschlagstatistiken. Die Korrelation zwischen Containerumschlag und Wirtschaftswachstum ist sehr ausgeprägt. Sie wird dazu verwendet, den Containerumschlag mittels Regressionsanalyse zu prognostizieren. Drewry verwendet Wirtschaftsprognosen von anerkannten Quellen, wie zum Beispiel dem Internationalen Währungsfonds (IWF), um den Containerverkehr für einzelne Länder und Regionen vorherzusagen.

Drewry's Infobase ist eine andere Quelle, die in diesem Bericht verwendet wurde. Diese Datenbank enthält wichtige Daten, wie zum Beispiel die derzeitige und die geplante Terminalkapazität, für mehr als 1.500 Containerterminals.

### 2. DEFINITION VON HAFENKAPAZITÄT UND HAFENAUSLASTUNG

Die Definition der Hafenskapazität ist sehr wichtig, da dies für die Planung von zusätzlich benötigter Kailänge und Terminalgröße von entscheidender Bedeutung ist. Leider existiert derzeit keine standardisierte Kalkulationsmethodik.

Ohne eine akkurate Einschätzung der Hafenskapazität kann es jedoch zu Fehlinvestitionen kommen, weil Hafenbehörden eventuell zuviel Kapazität planen und konstruieren, Regierungen neue Projekte zu spät limitieren oder Hafentarife in die Höhe schnellen.

Grundsätzlich werden drei verschiedene Arten von Kapazität unterschieden:

- Die so genannte »design capacity«: Diese Kapazität ist ein reines Kalkulationsmodell. Es ist in seinen Prognosen oftmals zu konservativ, die prognostizierten Angaben werden daher meist überschritten.
- Die »operational capacity«: Sie basiert auf den Umschlagresultaten von Hafenanlagen ähnlicher Art – Schwierigkeiten entstehen bei dieser

Berechnungsart dann, wenn versucht wird, eventuelle Auswirkungen von Verspätungen zu kalkulieren.

- Die »physical limits«: Sie basiert auf einer 100%igen Liegeplatzauslastung. Diese Situation ist in der Realität allerdings meist nicht nachhaltig und kontinuierlich erreichbar.

Für Drewry ist die Kailänge einer Hafenanlage der ausschlaggebende Maßstab für die Hafenskapazität. In den meisten Häfen definiert die langfristig verfügbare Anzahl von Liegeplätzen die Kapazität. Die Kailänge ist darüber hinaus ausschlaggebend für die Anzahl der Containerkräne, die errichtet werden können. Auf der Terminalfläche selbst dagegen kann die Kapazität durch höher gestaute Container (»off dock storage«) oder verschärfte Maßnahmen gegen säumige Ladungsempfänger/-abholer leichter verändert werden.

In Tabelle A1 werden die derzeit gültigen Kapazitätsmaßstäbe dargestellt. Diese Maßstäbe wurden für die Kapazitätskalkulationen in dieser Studie verwendet.

TAB. A1: MASSSTÄBE FÜR DIE KAPAZITÄT VON CONTAINERTERMINALS

in teu je Meter Kailänge pro Jahr	Groß	Mittelgroß	Klein
	> 1 000m kontinuierliche Kailänge	500–1 000m Kailänge	250–500m Kailänge
<b>Szenario</b>			
Unterschiedliche Ankunftszeiten, Wettbewerb um verfügbare Liegeplätze, freie Markttarife, Hinterlandhafen	1 200	1 000	800
Unterschiedliche Ankunftszeiten, regulierte Tarife, »Common User«-Terminal, Hinterlandhafen	1 500	1 200	1 000
Streng regulierte Schiffsankünfte, erteilte Prioritäten, Transshipment-Hafen	1 700	1 600	1 300

Quelle: Drewry Shipping Consultants Ltd.

## SCHIFFSFINANZIERUNGSGESCHÄFT IN DER HVB GROUP

In der HVB-Niederlassung »Global Shipping« mit Sitz in Hamburg hat die HVB Group ihr Schiffsfinanzierungsgeschäft konzentriert. Die HVB Schiffsfinanzierer gehören zu den weltweiten Top-Anbietern in diesem Geschäftssegment. Seit mehr als 25 Jahren sind sie zuverlässige und kompetente Partner der Reedereien im In- und Ausland.

HVB »Global Shipping« bietet seinen Kunden die gesamte Bandbreite von Dienstleistungen für die maritime Industrie. Neben dem traditionellen Schiffsfinanzierungsgeschäft werden u. a. Wechselkurs- und Zinssicherungsinstrumente sowie Cash-Management-Produkte angeboten.

Darüber hinaus hat sich HVB »Global Shipping« in den letzten Jahren erhebliche Erfahrungen und Fachkenntnisse im Bereich Shipyard-Consulting erarbeitet. »Global Shipping« hilft mit seiner Expertise bei der Restrukturierung von Werften und begleitet Reedereien und deren finanzierende Banken bei der professionellen Steuerung von Neubauaktivitäten.

Ein weiteres innovatives Geschäftsfeld hat HVB »Global Shipping« mit seiner Beteiligung an der im Oktober 2003 gegründeten First Ship Lease (FSL) betreten: Die FSL ist weltweit die erste Gesellschaft, die Schiffsfinanzierungen ausschließlich auf Leasingbasis anbietet; eine attraktive Finanzierungsalternative für große Reedereien und namhafte industrielle Kunden.

Weiterhin ist die HVB Group mit 20 % an der Deutschen Schiffsbank AG, Bremen/Hamburg, beteiligt, die ebenfalls zu den führenden Schiffsfinanzierern gehört.

Das maritime Dienstleistungsspektrum der HVB Group beinhaltet – neben der Finanzierung von Schiffen – auch die Finanzierung von Containern und Hafenprojekten sowie der Off-shore-Industrie. Mit diesen Angeboten rundet die HVB Group ihr Komplettangebot für alle Komponenten der maritimen Industrie ab.

In den kommenden Jahren will die HVB Group ihre Schiffsfinanzierungsaktivitäten weiter ausbauen. Neben der Erhöhung des Kreditvolumens werden dabei ein ausgeweitetes Direktgeschäft und eine noch aktivere Rolle im Bereich der Arranger- und Underwriter-Mandate im Vordergrund stehen.

## ADRESSEN UND ANSPRECHPARTNER

Zentrale Hamburg  
HypoVereinsbank AG  
Alter Wall 22  
D-20457 Hamburg  
Leiter Global Shipping:  
Ingmar Loges  
Tel. +49 40 36 92 17 79  
E-Mail: [ingmar.loges@hvb.de](mailto:ingmar.loges@hvb.de)

Shipping Domestic Market:  
Michael Schmidt  
Tel. +49 40 36 92 25 03  
E-Mail: [michael.schmidt@hvb.de](mailto:michael.schmidt@hvb.de)  
Shipping International Markets:  
Ingmar Loges  
Tel. +49 40 36 92 17 79  
E-Mail: [ingmar.loges@hvb.de](mailto:ingmar.loges@hvb.de)

Maritime Industrien  
Hafen- und Container-Finanzierung  
Joachim Düsing  
Tel. +49 40 36 92 21 18  
E-Mail: [joachim.duesing@hvb.de](mailto:joachim.duesing@hvb.de)

Repräsentanz Oslo  
HypoVereinsbank AG  
Haakon VII's gate 1  
N-0161 Oslo  
Norway  
Susanne Mertens  
Tel. +47 22 01 74 80  
E-Mail: [susanne.mertens@hvb.de](mailto:susanne.mertens@hvb.de)

HVB Filiale Piräus  
HVB Piraeus  
Notara 62  
18535 Piraeus  
Greece  
Vassilis Mantzavinos  
Tel. +30 210 410 05 06  
E-Mail: [vassilis\\_mantzavinos@hvbeurope.com](mailto:vassilis_mantzavinos@hvbeurope.com)

**Herausgeber:** HypoVereinsbank AG, GSC4HH, Group Public Relations Hamburg, Alter Wall 22, D-20457 Hamburg, [www.hvb.de](http://www.hvb.de)

**Verfasser:** Container and Port Division, Drewry Shipping Consultants Ltd., Drewry House, Meridian Gate – South Quay 213 Marsh Wall, London E14 9FJ, Tel: +44 (0) 20 75 38 01 91, Fax: +44 (0) 20 79 87 93 96, E-Mail: [containers@drewry.co.uk](mailto:containers@drewry.co.uk), [www.drewry.co.uk](http://www.drewry.co.uk)

Diese Publikation können Sie auch als PDF-Datei von unserer Internet-Seite abrufen: <http://fk.hypovereinsbank.de>

→ Kapitalmarkt → Shipping

**Haftungsausschluss:** Trotz sorgfältiger Recherche und unter Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für die Vollständigkeit oder Genauigkeit übernommen werden. Die Publikation ist kein Angebot und keine Aufforderung zu einem Angebot. Abdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung der HypoVereinsbank.