

CH2+



Das CH2-Containerhandbuch

1. Auflage · 2016



**SUPER
HEAVY**

Der Container ist eine moderne Antwort
auf die uralte Frage nach der Organisation
von Raum und Zeit.

*Alexander Klose, Containerforscher und Autor des Buches „Das Container-Prinzip“,
Copyright © 2009 by mareverlag, Hamburg*

Inhalt

5 Der Container – Die Transportkiste des Welthandels

- 8** Der Ursprung des Container-Transports
- 9** Die Erfindung des heutigen Standardcontainers
- 10** Ladung, Vorteile und Herkunft von Containern
- 10** Containertypen und Bauart
- 13** Identifikation von Containern
- 13** Stabile Container – sicherer Transport
- 14** Begriffserklärung
- 16** Containertypen
- 18** Spezialcontainer
- 19** Lebensdauer von Containern

20 Der Containermarkt: Daten und Fakten

- 21** Der weltweite Containerumschlag wächst
- 22** Die Wirtschaftlichkeit der Containerriesen
- 24** Entwicklung von Containerschiffen
- 26** Steigender Bedarf nach Containerboxen
- 26** Containerproduktion
- 28** Weltweite Schiffsrouten und die 20 größten Containerhäfen
- 30** Entwicklung der Containerpreise

32 Das Containervermietgeschäft

- 33** Reedereien mieten vermehrt Container
- 34** Containervermietmarkt und -Gesellschaften
- 38** Vertragsarten in der Containervermietung



Der Container – Die Transportkiste des Welthandels

Die Ware gelangt sicher ans Ziel: Die stabilen Türverriegelungen werden beim Transport verplombt.

6

Fasten high security bolt seal here





Der Container – Die Transportkiste des Welthandels

Rechteckig, stabil, wasserdicht, stapelbar. Container sind einfach praktisch, um Waren sicher zu transportieren. Die stählernen Boxen sind aus unserer Welt nicht mehr wegzudenken. Riesige Frachter, beladen mit vielen tausend Containern, pendeln zwischen den Kontinenten, transportieren Waren zwischen Zulieferern und Produzenten, zwischen Export- und Importstaaten. Hunderte Meter lange Güterzüge rauschen durch Deutschland, Europa und die Welt und transportieren Container durch die Lande. Container ermöglichen einen schnellen und effizienten Warenverkehr in unserer globalisierten Welt. Ohne sie wäre der Umschlag von Waren und Gütern ungleich aufwändiger, komplexer, zeitraubender und teurer. Der Güterverkehr befände sich nicht auf dem heutigen Niveau. Der Container gehört zu den Grundlagen des florierenden Welthandels und unseres Wohlstandes.

Umso faszinierender ist, dass sich der Container seit seinem Geburtsjahr 1956 so gut wie nicht verändert hat.

Container seit **1956**
so gut wie nicht verändert

Bereits um 1960 begann die Ausrichtung der gesamten globalen Logistikabwicklung auf die Verladung und den Transport der Stahlkisten und, daraus folgend, die „Containerisierung“ des weltweiten Warenumschlages. Seit Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts die Maße der Container normiert wurden, sind sie aus der Transportwirtschaft nicht mehr wegzudenken.

Die exakte Anzahl der derzeit weltweit in Gebrauch befindlichen Container lässt sich nicht ermitteln. Laut Drewry Maritime Research¹ bestand Ende 2015 die weltweite Containerflotte für den Warenverkehr auf dem Wasser und an Land, umgerechnet in die branchenübliche 20 Fuß Einheit, aus rund 37,95 Millionen TEU^{2/3}. Pro Jahr werden im Durchschnitt nicht einmal 5%⁴ der Container von den Transportunternehmen ausgemustert. Die wenigsten davon werden verschrottet. Die Mehrheit der Container findet nach ihrem Lebenszyklus als Transportbox eine alternative Verwendung, z.B. als Lager, Wohnraum, Werbefläche, Ausstellungsräumlichkeit, Schulerweiterung oder Garage. Den Nutzungs-

¹ Drewry wurde 1970 gegründet und ist die führende unabhängige Forschungs- und Beratungsgesellschaft in der maritimen Wirtschaft.

² TEU steht für Twenty-foot Equivalent Unit und ist das Längenmaß eines 20 Fuß langen Standardcontainers. Die Einheit wird international einheitlich verwendet, um Transport- und Ladekapazitäten auszudrücken.

³ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, Seite 4, „Six monthly global container fleet growth by summarized type“

⁴ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/2016, Seite 42, Table 4.3, errechneter Durchschnitt aus % Replaced zwischen 2000 und 2014.



möglichkeiten ausrangierter Container sind keine Grenzen gesetzt. Deshalb ist der Container grundsätzlich so wertstabil wie kaum ein anderer Gebrauchsgegenstand.

Der Ursprung des Container-Transports

Vor der Erfindung des Containers war der Transport von Waren und Gütern aufwändig, langwierig und kostenintensiv. Schüttgüter wurden in Säcke, Fässer oder kleineren Kisten verpackt und genau wie Stückgüter einzeln oder auf Paletten in die Laderäume von Lastwagen, Güterzügen oder Frachtschiffen geladen.

Die ersten, zunächst hölzernen und später stählernen Transportbehälter kamen im 19. Jahrhundert in den Kohlebergbauregionen Großbritanniens zum Einsatz. 1933 wurden Normen für die ersten Transportboxen in Europa von der Organisation BIC⁵ eingeführt, die jedoch deutlich

kleiner als die heutigen Standardcontainer waren.⁶ In den USA wurden bereits um die Jahrhundertwende des 19./20. Jahrhunderts regional vereinzelt Transportbehälter benutzt, um Waren und Güter von einem Transportweg auf den anderen zu verladen. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden dann regelmäßig Transportbehälter und LKW-Trailer auf Eisenbahnwaggons verladen, um große Strecken über Land zu reisen. Die Transport-

behälter waren jedoch nicht standardisiert, da die einzelnen Transportgesellschaften je nach hauptsächlichem Trans-

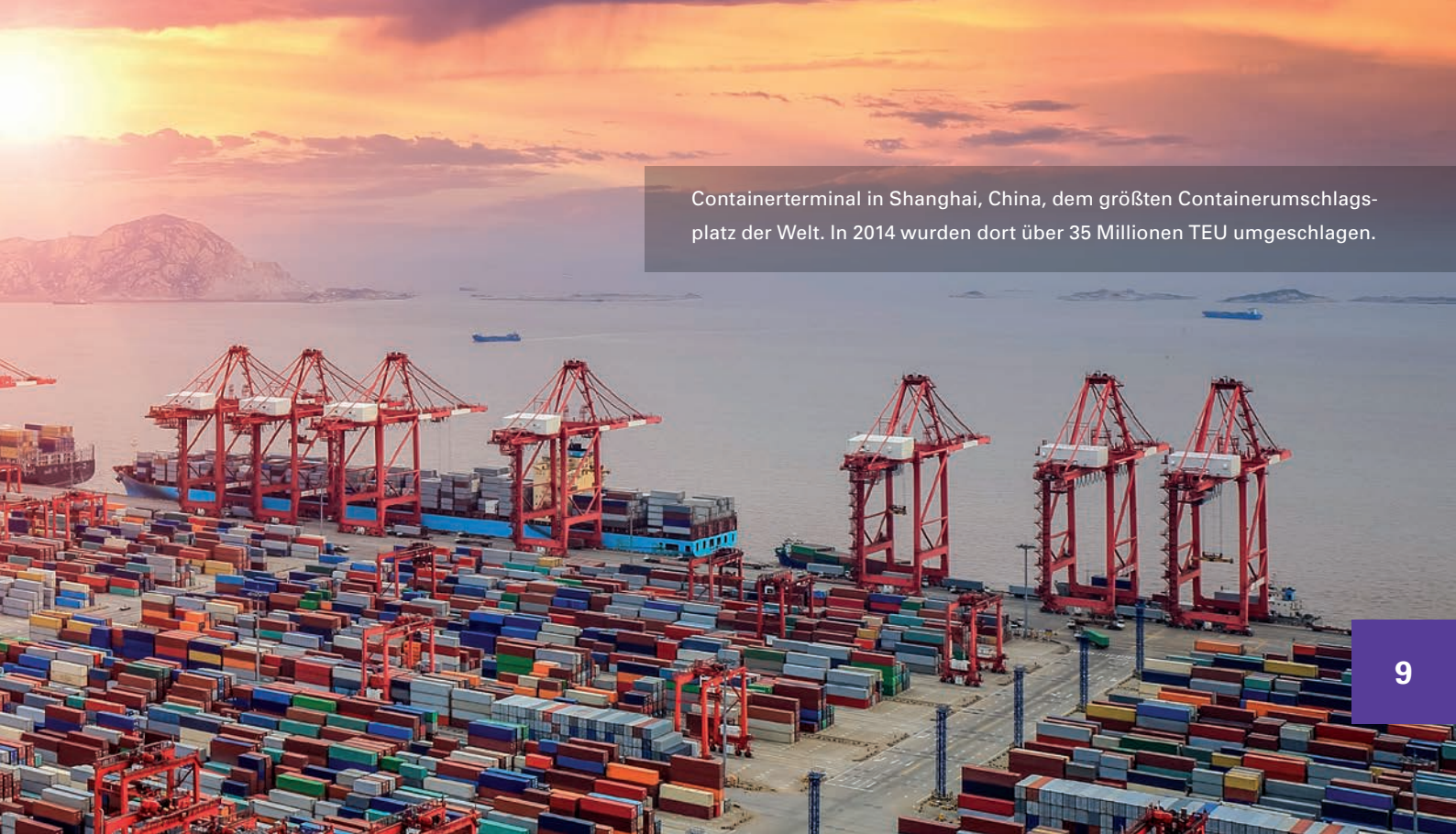
portmittel, regionalen Gegebenheiten und den jeweiligen Zieldestinationen unterschiedliche Behältersysteme entwickelten. In den fünfziger und sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bestand so eine Vielzahl von Behälter- und Transportsystemen nebeneinander, die jedoch untereinander nicht kompatibel waren.⁷

*Der Container ist wertstabil
wie kaum ein anderer Gebrauchsgegenstand*

⁵ BIC steht für Bureau International des Containers et du Transport Intermodal. Die Organisation ist in Paris beheimatet.

⁶ The Shipping Container and the Globalization of American Infrastructure. Dissertation by Matthew W. Heins, University of Michigan, 2013

⁷ Ebd.; S.12ff



Containerterminal in Shanghai, China, dem größten Containerumschlagsplatz der Welt. In 2014 wurden dort über 35 Millionen TEU umgeschlagen.

Die Erfindung des heutigen Standardcontainers

1956 schickte der amerikanische Transportunternehmer und Reeder Malcom McLean das gebrauchte Tankschiff *Ideal XX*, das er für die Beladung mit Containern hatte umbauen lassen, mit 58 baugleichen 33 Fuß Stahlbehältern auf Jungfernfahrt. Im Jahr darauf stach das erste reine Containerschiff in See, das erstmals Container unter Deck im Laderaum stapeln konnte. McLeans Gesellschaft SeaLand hatte hierzu den Ingenieur Keith Tantlinger beauftragt, 35 Fuß Container mit speziellen Eckhalterungen zu konstruieren. Diese *corner castings* erlaubten die einfache Verankerung von Containern miteinander, dienten aber auch, um Container mit Kränen sicher anheben zu können. Tantlinger verließ SeaLand 1958 und setzte sich in den Folgejahren für die Standardisierung des Containers ein. SeaLand gab in den 1960er Jahren die Patente der *corner castings* frei. Beides führte

Seit Januar 1968 sind
Container weltweit normiert

dazu, dass die von Tantlinger entwickelten *corner castings* später Merkmal des Standardcontainers wurden. Es dauerte zwar noch bis 1966, bis der erste Containerfrachter in Europa festmachte, doch der Siegeszug des Containers hatte begonnen. Im Januar 1968⁸ wurden die Standardcontainermaße in Zusammenarbeit mit der International Maritime Organization (IMO) normiert⁹. Die besondere Stärke des Containers besteht darin, dass er sich aufgrund seiner Einfachheit weltweit in die nationalen und regionalen Transportsysteme integrieren lässt.¹⁰ Damit ist gemeint, dass beispielsweise nationale Eisenbahnsysteme miteinander nicht notwendigerweise kompatibel sind. Ein Deutscher Bahnwagen könnte in den USA nicht eingesetzt werden, da die Bahnsysteme über unterschiedliche Spurweiten der Gleise verfügen. Der Container jedoch lässt sich beinahe überall auf der Welt auf vorhandene Trägersysteme stellen. Auf diese Weise kommen Waren und Güter schnell zum Ziel, da sie nicht eigens an jeder Verladestation umgepackt bzw. umgeladen werden müssen.

⁸ 15th Annual Report and Resolution of the Council of the Ministers; European Conference of Ministers of Transport, OECD Publishing, 1969, S. 68

⁹ Es gilt die ISO-Norm 668.

¹⁰ The Shipping Container and the Globalization of American Infrastructure. Dissertation by Matthew W. Heins, University of Michigan, 2013; S. 17, 133f

Ladung: „Containerisierbare“ Waren und Güter

Grundsätzlich können beinahe alle Waren und Güter, die von der Größe her in einen Container passen, transportiert werden: Textilien, Kinderspielzeug, elektronische Geräte, Lebensmittel oder Bauteile für Automobile. In einem 20 Fuß Standardcontainer lassen sich beispielsweise 60 handelsübliche Waschmaschinen, 5.690 Paar Sportschuhe oder über 66.000 Smartphones in ihrer Originalverpackung verstauen.

Nicht „containerisierbar“ sind einzelne Stückgüter wie zum Beispiel Maschinen und Bauteile, die aufgrund ihrer Größe nicht in einen Container hineinpassen oder deren Gewicht die maximal erlaubte Zuladung, die je nach Größe rund 21 bis 28 Tonnen beträgt, überschreitet.

98% der Container
werden in China hergestellt

Herkunft: China als Hauptproduzent

Die ersten Transportboxen und Behälter gaben die Logistikfirmen in der Regel bei Herstellern von Lastkraftwagen in Auftrag. Bis Ende der 1970er Jahre produzierten Kraftfahrzeughersteller in den USA und Europa die Standardcontainer. Mit der rasch steigenden Nachfrage verlagerte sich die Containerproduktion auf spezialisierte Containerwerften in China.¹¹ Die asiatischen Hersteller

hatten wegen der niedrigen Lohnkosten einen Wettbewerbsvorteil. Außerdem bauten die chinesischen Produzenten ihre Kapazitäten aus und konnten so die rasant wachsende Containernachfrage bedarfsgerecht decken. Heute werden über 98 Prozent der Standardcontainer in China hergestellt.¹²

Vorteile: Geringe Kosten, mehr Sicherheit

Vor der Einführung des Containers machten die durchschnittlichen Transportkosten einen erheblichen Anteil des Warenwertes aus. Dank der immer größer werdenden Containerschiffe ist der Transport in der Stahlkiste heute so günstig, dass es logistisch gesehen kaum mehr eine Rolle spielt, wo auf der Welt ein Produkt hergestellt wird. Neben dem Kostenvorteil bieten die stabilen Stahlboxen auch Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung, beispielsweise durch Sturm und Regen. Container machen den Transport von Waren sicherer und verlustärmer.

Containertypen und Bauart: Kiste ist nicht gleich Kiste

Material

Standardcontainer bestehen in der Regel aus witterungsbeständigem Stahl, wie z.B. COR-TEN®. Es handelt sich dabei um hochqualitativen Baustahl, der unter dem Einfluss wechselnder Witterung auf der Oberfläche eine besonders dichte Sperrschicht aus festhaftenden Sulfaten oder Phosphaten ausbildet, die vor weiterem Verrosten schützt. Derartige Stahl ist sehr belastbar und langlebig. Aufgrund seiner Materialeigenschaften wird er nicht nur im Containerbau, sondern auch in der Architektur und für witterungsbeständige Kunstwerke eingesetzt. Kühl- und Tankcontainer werden dagegen in der Regel aus Edelstahl hergestellt.



¹¹ The Shipping Container and the Globalization of American Infrastructure. Dissertation by Matthew W. Heins, University of Michigan, 2013; S. 17, 133f

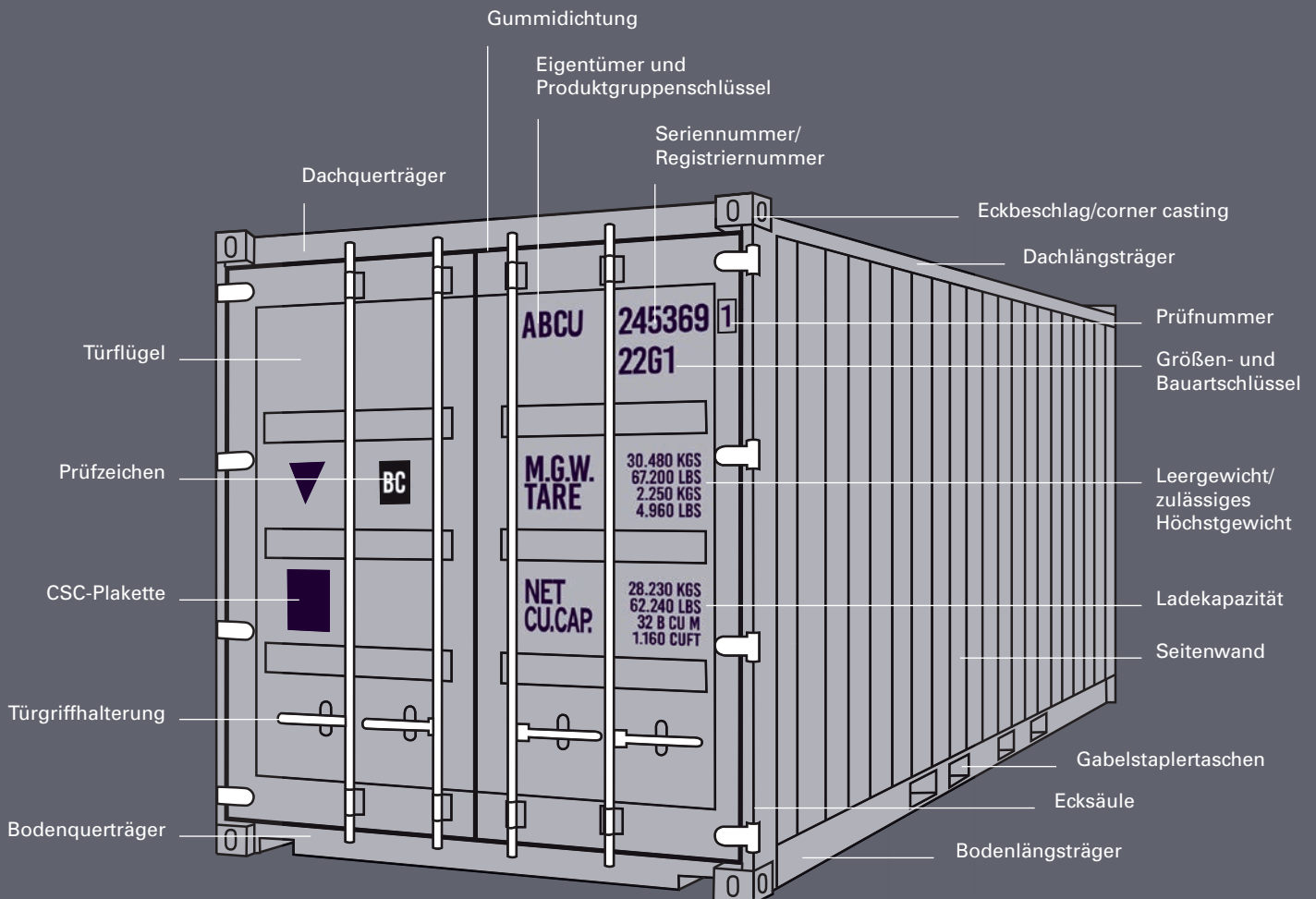
¹² Drewry Maritime Research; Container Equipment Insight, Q4/2015, S.2; Quarterly and Annual Dry Freight Container Production by Manufacturing Company (Daten 2015)

Aufbau

Standardcontainer verfügen über eine stabile Stahlrahmenkonstruktion, die aus den vier Ecksäulen sowie jeweils vier Quer- und vier Längsträgern besteht. Zusätzliche Stabilität verleihen dem Container weitere Bodenquerträger, die als Auflage für den Bodenbelag dienen, der sehr häufig aus Holz, zunehmend aber auch aus Stahl, gefertigt ist. Das Dach sowie Stirn- und Seitenwände bestehen aus Stahl, genau wie die Containertüren, die sich üblicherweise an einer Stirnseite befinden.

Befestigung

Die acht Ecken des Containers sind mit besonders stabilen Eckbeschlägen (*corner castings*) versehen, die beim Stapeln bzw. Umschlagen der Container zur Befestigung dienen. Hierbei werden mechanische Drehschlösser (*twist locks*) in dafür vorgesehene Löcher in den *corner castings* eingesetzt. Diese verbinden durch Drehung zwei Container miteinander.





Ein 20 Fuß Container hängt bei der Verladung in luftiger Höhe am *Spreader*, dem typischen Containerverladegeschirr.

Identifikation von Containern¹³

Jeder ISO-Container hat eine eigene Kennung. Sie setzt sich international einheitlich aus vier Buchstaben, einer sechsstelligen Zahl sowie einer anschließenden Prüfziffer zusammen. Die ersten drei Buchstaben sind das Kürzel des Eigentümers, das beim Bureau International des Containers (BIC) in Paris registriert ist. Darauf folgt ein weiterer Buchstabe (U für Container) als Produktgruppenschlüssel. Die Abfolge dieser vier Buchstaben wird auch als Owner Code bezeichnet. Sechsstellig folgt dann die Registrier- oder Seriennummer jedes Containers. Deren Vergabe erfolgt entweder direkt durch das BIC oder durch dessen nationale Registrierstellen. In Deutschland übernimmt die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. in Frankfurt/Main diese Aufgabe. Zuletzt steht die Prüfziffer, eine Zahl zwischen 0 und 9, die von der zuständigen Registrierstelle bei der ISO-Kennungsvergabe berechnet und vergeben wird. Anhand dieser Prüfziffer verifizieren elektronische Transportdatenverarbeitungssysteme, ob Owner Code, Produktgruppenschlüssel und Seriennummer eines Containers korrekt in die Transportunterlagen übertragen wurden. In der Regel befinden sich die relevanten Informationen zur Identifikation eines jeden Containers auf beiden Stirnseiten.

*Jeder Container muss eine
CSC Plakette haben*

Stabile Container – sicherer Transport¹⁴

Die internationale Konvention für sichere Container (International Convention for Safe Containers, CSC) enthält genaue Mindestanforderungen für die Stabilität und Belastbarkeit von Transportcontainern. Jeder im internationalen Logistikverkehr eingesetzte Container muss über eine gültige CSC-Plakette verfügen, die sämtliche relevanten Angaben zum Container enthält (Typ, Hersteller, Zulassungsnummer, Baujahr, Identifikationsnummer, Netto- und Bruttogewichte, Gültigkeit). Ohne CSC-Plakette dürfen Container nicht verladen werden. Die CSC-Zulassung muss erstmals fünf Jahre nach Erstzulassung des Containers erneuert werden, danach alle 24 Monate. Zuständig für die Erteilung der CSC-Plakette sind die landestypischen Prüfstellen. In Deutschland z. B. Dekra oder TÜV¹⁵. Lediglich speziell für die Luftfracht entwickelte Behälter fallen nicht unter die CSC.

¹³ Ganzer Abschnitt nach: Containerhandbuch, Fachinformationen der Deutschen Transportversicherer, Kapitel 3.3. Identifizierung, System, www.containerhandbuch.de

¹⁴ Ganzer Abschnitt nach: Containerhandbuch, Fachinformationen der Deutschen Transportversicherer, Kapitel 3.1.2. CSC, Bau, Prüfvorschriften, www.containerhandbuch.de

¹⁵ Betr. CSC-Zulassung siehe: http://www.dekra.de/c/document_library/get_file?uuid=387ed6c3-229c-46b4-ac11-9f9fef59b59d&groupId=10100

Begriffserklärung

20 Fuß/40 Fuß Container: Containergrößen werden in Fuß (angelsächsisches Längenmaß 1 foot = 30,48 cm) angegeben. Üblicherweise wird das Wort „foot“ in Fachkreisen durch ein Apostroph ersetzt. Die 20 Fuß und 40 Fuß Container sind 20 beziehungsweise 40 Fuß lang.

Standardcontainer: 20 Fuß, 40 Fuß und 40 Fuß High Cube Container kommen weltweit am häufigsten vor. Eine dieser Varianten ist gemeint, wenn von Standardcontainern die Rede ist. Sie sind in der Regel 2,44 Meter breit. Die Standardhöhe liegt bei 2,59 Meter, die High Cube Variante ist 30 Zentimeter höher.

TEU: TEU ist eine international gebräuchliche Abkürzung, die für Twenty-foot Equivalent Unit steht. Ein TEU entspricht einem 20 Fuß Container. Die Einheit TEU dient zur Dimensionierung von Containerfrachtern, da ein TEU einem 20 Fuß Container-Stellplatz entspricht. Ein 18.000-TEU-Schiff hat also Stellplätze für 18.000 20 Fuß Container oder 9.000 40 Fuß Container. Auch Umschlagszahlen oder Flottengrößen, beispielsweise von Containervermietgesellschaften, werden in TEU angegeben.

FEU: Die Abkürzung steht für einen 40 Fuß langen Standardcontainer (Forty-foot Equivalent Unit).

CEU: CEU bzw. Cost Equivalent Unit ist eine in der Containerbranche gebräuchliche Maß- und Recheneinheit, um unterschiedliche Containertypen im Hinblick auf Preise und Mietraten zu vergleichen bzw. Gesamtrechnungen anzustellen. Ein TEU entspricht einem CEU. Für jeden Containertyp gibt es einen Umrechnungskoeffizienten, der seine Kosten im Verhältnis zu den Kosten eines 20 Fuß Containers wiedergibt. Ein 40 Fuß Container entspricht beispielsweise 1,6 CEU, ein 40 Fuß High Cube schlägt mit 1,7 CEU zu Buche. Für Spezialcontainer wie Kühl- oder Tankcontainer gelten entsprechend höhere Faktoren. Ein 40 Fuß High Cube Kühlcontainer liegt je nach Ausführung und Technologie zwischen 8,5 und 10,5 CEU.

Dry Freight / Dry Van ISO (DV) / General Purpose (GP): Synonym gebrauchte Bezeichnungen für Standard-Stückgutcontainer.

HC: Abkürzung für High Cube, Container mit einer Überhöhe von 2,89 m.

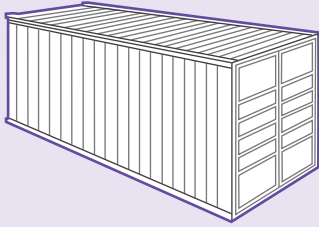
TC: Tank Container.

ISO Bezeichnung	Name	Länge	Höhe	Breite	Maximales Gewicht
1A	40 Fuß	12,192 m	2,438 m	2,438 m	30.480 kg
1AA	40 Fuß Standard		2,591 m		
1AAA	40 Fuß High Cube		2,895 m		
1C	20 Fuß	6,058 m	2,438 m		24.000 kg
1CC	20 Fuß Standard		2,591 m		
1F	5 Fuß		1,460 m		



Container nach der „Löschung“ (Entladen) im Containerterminal der HHLA, der Hamburger Hafen und Logistik AG, in Altenwerder, Hamburg.

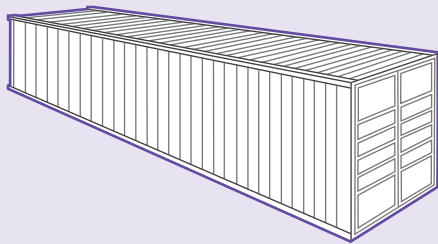
Die gängigsten Container haben folgende Maße, wobei die Gewichtsangaben abhängig von Hersteller beziehungsweise Auftraggeber abweichen können:¹⁶



20 Fuß Container

Standardcontainer aus Stahl: 20 Fuß lang und 2,591 m hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden

Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zulässiges Gesamtgewicht	Eigen-gewicht	Maximale Zuladung	
mm	mm	mm	mm	mm	kg	kg	kg	m ³
5.895	2.350	2.392	2.340	2.292	30.480	2.250	28.230	33,2



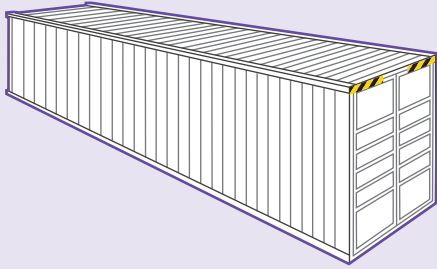
40 Fuß Container

Standardcontainer aus Stahl: 40 Fuß lang und 2,591 m hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden

Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zulässiges Gesamtgewicht	Eigen-gewicht	Maximale Zuladung	
mm	mm	mm	mm	mm	kg	kg	kg	m ³
12.029	2.350	2.392	2.340	2.292	30.480	3.780	26.700	67,7

20 und 40 Fuß Container sowie 40 Fuß High Cube Container existieren weltweit am häufigsten.

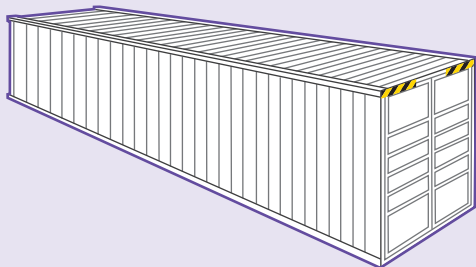
¹⁶ Transport-Information-Service, Fachinformationen der Deutschen Transportversicherer, <http://www.tis-gdv.de/tis/containe/inhalt2.htm>



40 Fuß High Cube Container

Standardcontainer aus Stahl: 40 Fuß lang und 2,896 m hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden

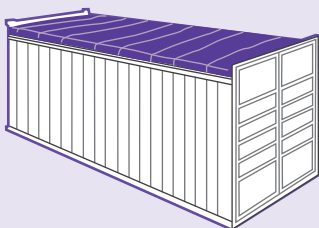
Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zulässiges Gesamtgewicht	Eigen-gewicht	Maximale Zuladung	
mm	mm	mm	mm	mm	kg	kg	kg	m ³
12.024	2.350	2.697	2.340	2.597	30.480	4.020	26.460	76,3



45 Fuß High Cube Container

Standardcontainer aus Stahl: 45 Fuß lang und 2,896 m hoch, mit gesickten Wänden und Holzboden

Innenabmessungen			Türöffnungen		Gewichte			Volumen
Länge	Breite	Höhe	Breite	Höhe	Zulässiges Gesamtgewicht	Eigen-gewicht	Maximale Zuladung	
mm	mm	mm	mm	mm	kg	kg	kg	m ³
13.556	2.352	2.700	2.340	2.597	32.500	5.050	27.450	86,1



Open Top Container

Open Top Container aus Stahl: 20 Fuß lang und 2,591 m hoch, mit gesickten Wänden, abnehmbarer Plane und Holzboden

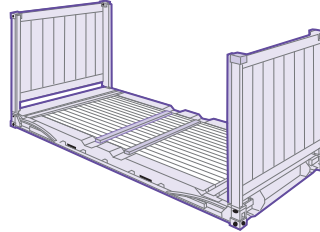
Innenabmessungen				Gewichte			Volumen
Länge	Breite	Höhe (Mitte)	Höhe (Seite)	Zulässiges Gesamtgewicht	Eigen-gewicht	Maximale Zuladung	
mm	mm	mm	mm	kg	kg	kg	m ³
5.888	2.345	2.365	2.315	30.480	2.250	28.230	32,0

Spezialcontainer

20 Fuß/40 Fuß Flat Rack Container

Die Flat Rack Container haben dieselben Maße wie Standardcontainer, haben aber weder Dach noch Seitenwände. Oftmals lassen sich die Stirnwände umklappen. Die Flat Racks werden zum Transport übergroßer und überbreiter Ladungen eingesetzt.

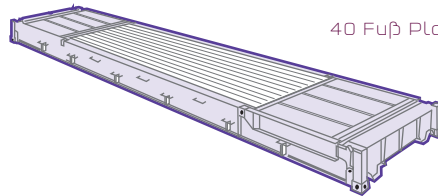
20 Fuß Flat Rack Container



20 Fuß/40 Fuß Platform

Hierbei handelt es sich um Flat Racks ohne Stirnwände.

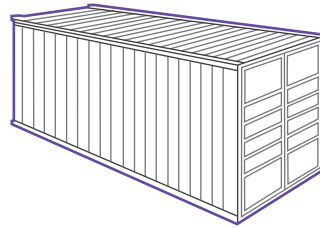
40 Fuß Platform Container



Ventilated Container (Belüftete Container)

Wassergeschützte Container mit Belüftungssystem zum Transport verderblicher Ladungen, die im Aufbau mit Standardcontainern identisch sind.

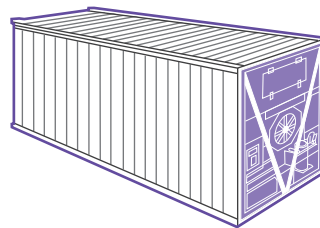
Ventilated Container



Refrigerated Container / Reefer (Kühlcontainer)

Isolierte Standardcontainer mit aktiver Kühlung für den Transport kühl zu lagernder Ladungen. Es gibt unterschiedliche Reefer-Typen: Reefer mit eigener Stromversorgung und eigenem Kühlaggregat sowie einfachere Modelle ohne eigenes Kühlsystem, bei denen kalte Luft von außen zugeführt wird. Der Anteil von Kühlcontainern an der Welt-Container-Flotte steigt wegen zunehmender Nachfrage stetig.

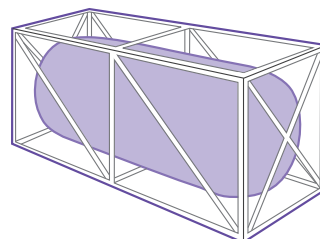
Refrigerated Container



Tank Container

Spezialcontainer zum Transport von befüllbaren Ladungen (Flüssigkeiten, Gase, Granulate, etc.). Der Tank, der in der Regel aus Edelstahl besteht, ist in einem Stahlgerüst, das die Maße eines Standardcontainers hat, verbaut.

Tankcontainer



Lebensdauer von Containern

Das erste Leben: Transportkarriere

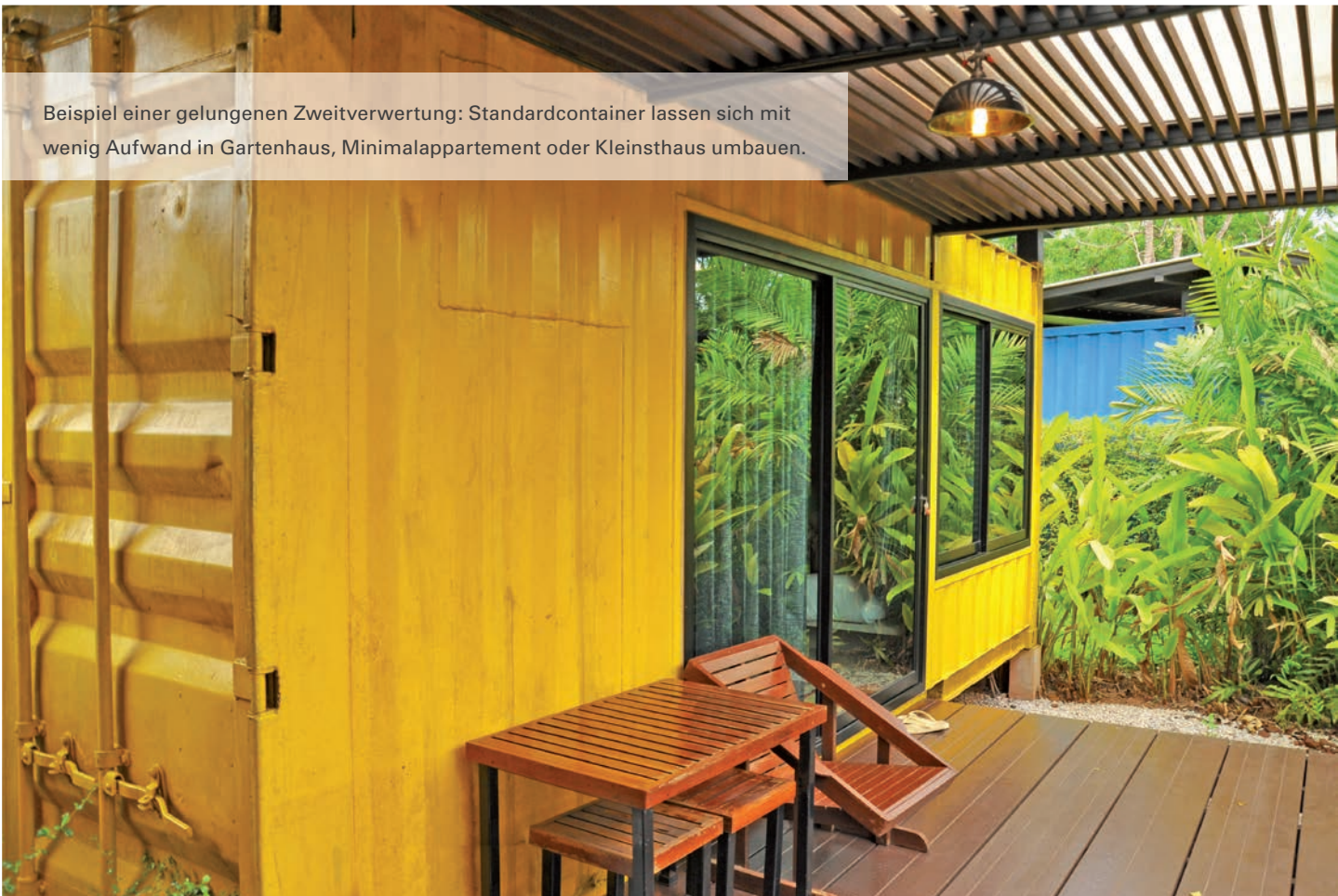
Die Lebensdauer eines Standardcontainers beträgt bei Seecontainern durchschnittlich 12 bis 15 Jahre. Je nach Einsatzgebiet und Nutzungsintensität kann die Lebensdauer aber auch deutlich länger sein. Da Container aus hochwertigem Stahl gebaut sind, werden sie am Ende des ersten Lebenszyklus nur in Ausnahmefällen verschrottet.

Das zweite Leben:

Trend zum Upcycling von Containerboxen

Ausgemusterte Container werden abhängig von ihrem Zustand unterschiedlich eingesetzt: Sie finden Verwendung als statische Werbeträger (z.B. an Autobahnen, Schnellstraßen, statt Plakatwand), als Lagerraum (z.B. als statische und mobile Material- und Lebensmittellager oder in Self-Storage-Anlagen zur Möbelaufbewahrung) oder sie werden zu Wohnraum umfunktioniert. Die Container können unkompliziert und mit vergleichsweise geringem Aufwand instandgehalten und umgebaut werden.

Beispiel einer gelungenen Zweitverwertung: Standardcontainer lassen sich mit wenig Aufwand in Gartenhaus, Minimalappartement oder Kleinshaus umbauen.





Der Containermarkt:
Daten und Fakten



Der Containermarkt: Daten und Fakten

Anders als die Schifffahrtsmärkte, die sich seit 2009 in der Krise befinden, konnte der Markt für Containervermietungen in den vergangenen Jahren weiter wachsen. Das liegt einerseits daran, dass die Menge der weltweit produzierten Waren und Güter jedes Jahr zunimmt. Andererseits ist der Container der effizienteste Transportbehälter, zu dem es einfach keine Alternative gibt. In Wirtschaftskrisen kann der Containermarkt im Vergleich zum Schiffmarkt relativ flexibel auf Markt- und Nachfrageschwankungen reagieren. Zu Beginn der jüngsten Krise in der Schifffahrt wurde beispielsweise die Containerproduktion kurzfristig gestoppt. Aufgrund der guten Anpassungsfähigkeit bei Marktveränderungen sind die Preise und Mieten für Container historisch relativ stabil. Deswegen ist das Containervermietgeschäft vergleichsweise gut berechenbar.

90% *des globalen Warenverkehrs werden auf dem Seeweg abgewickelt*

Der weltweite Containerumschlag wächst

Selbst während der letzten Finanz- und Wirtschaftskrise verzeichnete der Welthandel ein positives Wachstum.

Lediglich 2009, zum Höhepunkt der Krise, erlebte er eine Schwächephase. Da über 90% des weltweiten Warenverkehrs auf dem See-

weg abgewickelt werden¹⁷, wirkt sich das Wachstum des Welthandels unmittelbar auf den Containerumschlag und damit auf die Nachfrage nach Containerboxen aus. Alphaliner¹⁸ erwartet, dass der Containerumschlag im Jahr 2015 weltweit 710 Millionen TEU¹⁹ beträgt. Daran gemessen hat sich der Containerverkehr seit dem Jahr 2000 (241 Millionen TEU) beinahe verdreifacht. Trotz dem 2015 eher gedrosselten Weltwirtschaftswachstum entspricht dies einem Umschlagszuwachs von immerhin 1,7%. Die Experten von Alphaliner haben für die Folgejahre wieder optimistischere Einschätzungen und rechnen für 2016 mit einem jährlichen Umschlagszuwachs von 3,4%, gefolgt von 4,1% Wachstum in 2017%.²⁰

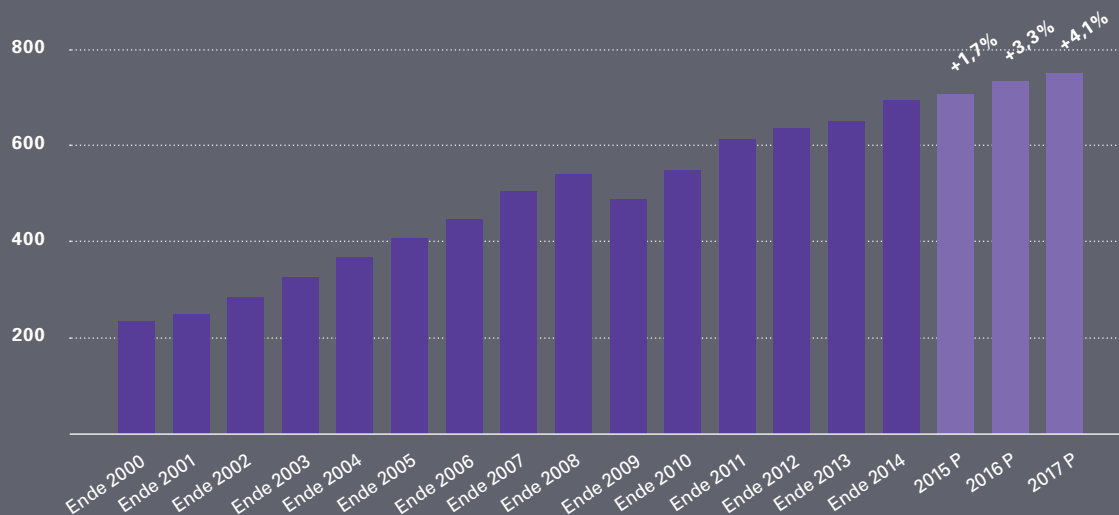
¹⁷ <https://www.ihk-schleswig-holstein.de>; Broschüre: Die nationale Bedeutung der deutschen Seehäfen, Seite 11

¹⁸ Alphaliner ist ein auf die Linienschifffahrt spezialisierter Forschungsdienst, der regelmäßig umfangreiche Daten zur Containerschifffahrt erhebt und publiziert.

¹⁹ Alphaliner, Monthly Monitor, January 2016, S. 28 „Global Port Throughput“

²⁰ Alphaliner, Monthly Monitor, January 2016, S. 1, Cellular Fleet Growth vs. Global Throughput

Weltcontainerumschlag (in Mio. TEU nach Jahren)



Quelle: Alphaliner, Monthly Monitor, January 2016, S. 28, Prognose Seite 1


Die Wirtschaftlichkeit der Containerriesen steigt mit ihrer Größe

Containerschiffe gelten als „Giganten der Meere“, auf denen immer größere Mengen von Containern Platz finden. Anfang des Jahrhunderts galten 8.000 TEU große Schiffe als das Maß aller Dinge. Im Sommer 2006 übernahm die Linienreederei Maersk das 14.700 TEU fassende Schiff MS Emma Maersk. Es war bis zum Herbst 2012 das größte Containerschiff der Welt und wurde dann von der MS CMA CGM Marco Polo mit Stellplätzen für 16.020 TEU abgelöst. 2013 lief die MS Mærsk Mc-Kinney Møller mit einer Stellplatzkapazität von 18.270 TEU vom Stapel. Im März 2015 stellte die Linienreederei MSC mit der MS Oscar mit 19.224 TEU einen neuen Rekord auf. Mit 395,4 Metern ist es zwar nicht das längste Containerschiff, aber das mit der derzeit größten Stellplatzkapazität.²¹

Anfang August 2015 wurde in Hamburg das Schwester-schiff MS Zoe von MSC getauft. In den kommenden Jahren werden noch größere Schiffe gebaut. Die Reederei CMA CGM hat im Frühjahr 2015 drei 20.600-TEU-Schiffe bestellt. Wenig später gab Konkurrent OOCL sechs Neubauten mit jeweils 21.100 TEU Stellplatzkapazität in Auftrag. Im Übrigen gehen Marktteilnehmer davon aus, dass in Zukunft Schiffe bis 24.000 TEU gebaut werden.

Mit zunehmender Größe der Containerschiffe verringern sich die Kosten pro transportierter Einheit. Insofern nehmen sowohl Wirtschaftlichkeit als auch Nachhaltigkeit – nicht zuletzt dank neuer ressourcensparender Technologien – stetig zu und machen die Hochseeschifffahrt zum nachhaltigsten Transportmittel überhaupt.

²¹ Die größten Containerschiffe der chinesischen Reederei CSCG sind 399,7 Meter lang (MS „CSCG Globe“). Die Stellplatzkapazität beträgt 19.000 TEU (Stand März 2016).



Auf der Spielfläche des Volksparkstadions, in dem der Fußball-Bundesligist HSV zu Hause ist, haben die 19.224 20 Fuß Container, die auf das derzeit größte in Fahrt befindliche Containerschiff „MS Oscar“ passen, nur Platz, wenn sie in 41 Lagen gestapelt werden. Das entspricht einer Gesamthöhe von ca. 106 Metern.

Entwicklung von Containerschiffen

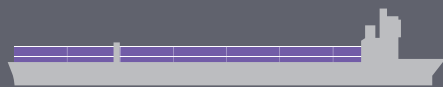
TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit, Länge x Breite x Tiefe unter Wasser in Metern



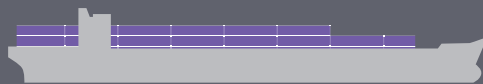
Frühes Containerschiff (1956-)
500 – 800 TEU, 137x17x9m



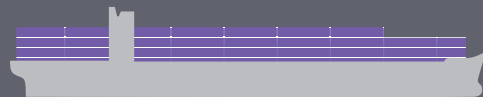
Vollcontainerschiff (1970-)
1.000 – 2.500 TEU, 215x20x10m



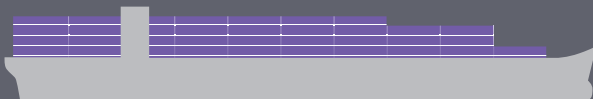
Panamax (1980-)
3.000 – 3.400 TEU, 250x32x12,5m



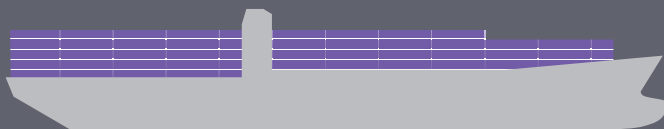
Panamax Max (1985-)
3.400 – 4.500 TEU, 290x32x12,5m



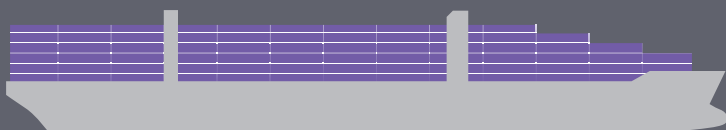
Post Panamax (1988-)
4.000 – 5.000 TEU, 285x40x13m



Post Panamax Plus (2000-)
6.000 – 8.000 TEU, 300x43x14,5m



New Panamax (2014-)
12.500, 366x49x15,2m



Triple E (2013-)
18.000, 400x59x15,5m

Quelle: Eigene Darstellung

CO₂ Emissionen

Vielfaches der Menge an Schadstoffemissionen, die ein Containerschiff beim Transport von einer Tonne Waren pro transportierter Meile freisetzt.



Flugzeug **47x**



Lastkraftwagen **10x**



Bahn **1,6x**



Schiff **1x**

Steigender Bedarf nach Containerboxen

Um einen reibungslosen Ablauf in ihren Logistikketten zu gewährleisten, benötigen Reedereien pro Stellplatz an Bord zwei Containerboxen. Mitte Februar 2016 befanden sich nach Angaben des Branchendienstes Alpha-liner 5.161 Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten von über 20 Millionen TEU

in Fahrt.²² Die globale Containerflotte lag Ende 2015 bei 37,95 Millionen TEU²³. Drewry Maritime Research erwartet für die kommenden Jahre ein Wachstum des weltweiten Containerbestands von jährlich durchschnittlich 4,8%²⁴.

Containerproduktion: Flexible Produktion sorgt für Stabilität des Containermarktes

In den vergangenen fünfzehn Jahren wurden pro Jahr im Schnitt 2,6 Millionen TEU neue Container hergestellt. Die Spanne reicht von 4,25 Millionen TEU im Boomjahr 2007 bis 450.000 TEU im Jahr 2009, in dem die Container-

produktion aufgrund der Weltwirtschaftskrise kurzfristig drastisch heruntergefahren worden war. Container haben kurze Bestell- und Produktionslaufzeiten von nur wenigen Wochen, so dass sich Nachfrageschwankungen durch die Produktionsmenge flexibel ausgleichen lassen. Tatsächlich war 2008 die Produktion von Neucantern vorübergehend komplett eingestellt worden. Durch die Ausmusterung alter Container schrumpfte 2009 zum ersten Mal in der Geschichte der Containerschiffahrt der Bestand der in Betrieb befindlichen Containerboxen um über eine Million TEU.²⁵

Ab dem Jahr 2010 ist die Nachfrage nach neuen Containern wieder kräftig gestiegen und die Fabriken haben die Produktion wieder hochgefahren. 2011 und 2014 waren sehr starke Produktionsjahre (jeweils rund 3,5 Millionen TEU), während die globale Containerproduktion in 2015 aufgrund der schwächeren Marktnachfrage mit 2,92 Millionen TEU leicht rückläufig war. Dennoch blieb die Auslastungsquote der Mietcontainerflotte mit 94% auf hohem Niveau konstant.²⁶

Auslastungsquote der Mietcontainerflotte mit 94% auf hohem Niveau konstant

²² <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>, Stand 16.2.2016 (Anzahl: fully cellular ships)

²³ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, S.4 "Six Monthly Container Fleet Growth by Summarized Type"

²⁴ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16, Tabelle 4.7, S. 47 "Development of world container fleet by owner category [Durchschnitt 2015-2018]"

²⁵ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16, Table 4.5, S. 44 "Development of world container fleet"

²⁶ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, S. 8, Quarterly and Annualized Utilisation Rates for Dry Freight Standard, Refrigerated and Total leased Fleets (%)"

Transportkosten von Konsumgütern



Mosel > Tokio

10 Cent



Vietnam > Deutschland

maximal

30 Cent



Südkorea > Deutschland

25 Cent



Asien > Europa

<1 Cent

Weltweite Schiffsrouten

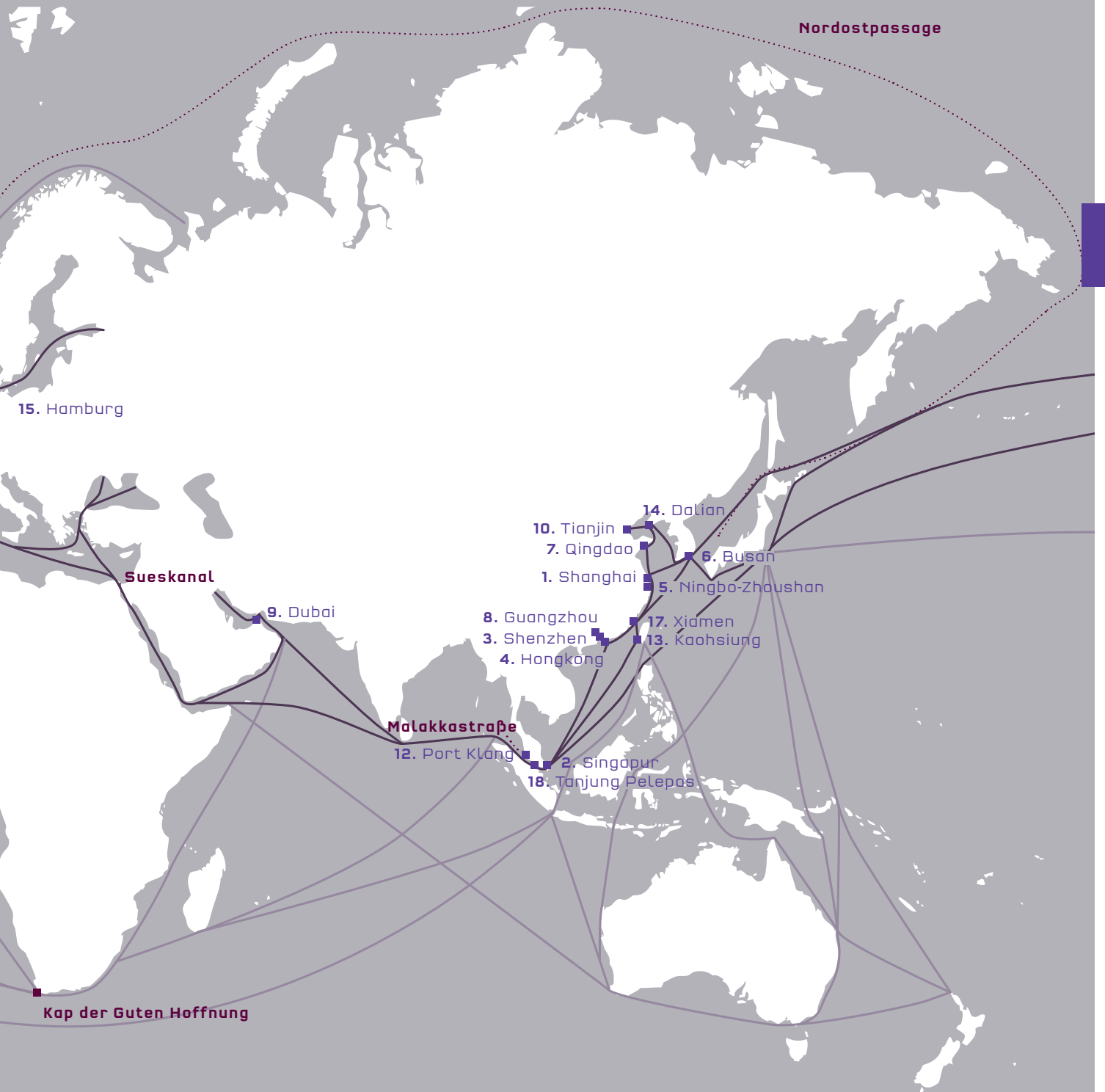
und die 20 größten* Containerhäfen

28



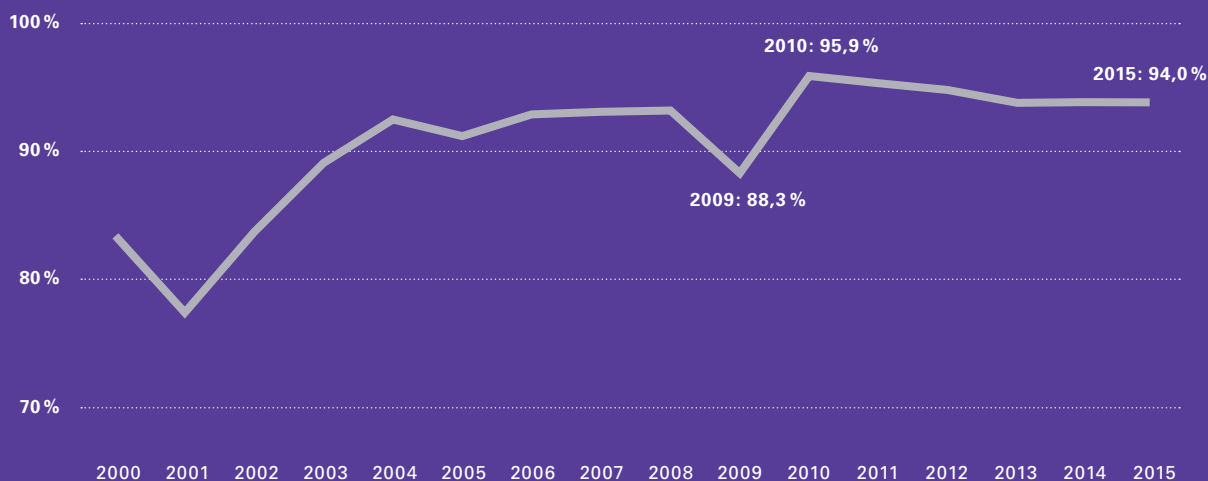
Quelle: Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies and Geography, Hofstra University, New York, <https://de.wikipedia.org/wiki/Seeweg>

*gemessen am Umschlag, Quelle: www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/top-20-containerhaefen



——— Haupttrouten
 ——— Nebenrouten

Durchschnittliche Auslastung der weltweiten Containerleasingflotte (in % nach Jahren)



Quelle: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16,
Wert 2015: Drewry Maritime Research Quarter 4/2015

Entwicklung der Neucontainerpreise²⁷

Die Containerpreise sind abhängig vom Containertyp, von der konjunkturellen Gesamtsituation und daraus resultierend von der Nachfrage nach Containern. Schlussendlich hat auch der Stahlpreis zum Bestellzeitpunkt einen erheblichen Einfluss auf den Preis, da Container zu etwa 85% aus hochwertigem Baustahl bestehen. Demzufolge unterliegen die Containerpreise zyklischen Schwankungen.

In den 1990er Jahren sank der Preis für einen neuen 20 Fuß Container dank des intensiven Wettbewerbs der asiatischen Containerproduzenten von ursprünglich 2.800 Dollar auf ca. 1.400 Dollar. In den 2000er Jahren zog die Nachfrage nach Containerboxen aufgrund des starken Wachstums der Schifffahrtsmärkte deutlich an. Dies und der steigende Stahlpreis führten dazu, dass der durchschnittliche Fabrikpreis pro CEU auf bis zu 2.500 Dollar im Jahr 2008 angestiegen ist. Mit Einsetzen der weltweiten Wirtschaftskrise und ihren verheerenden Auswirkungen auf die Schiffsmärkte sind die Preise wieder gesunken. Dank der kurzen Vorlaufzeit zwischen Bestellung und Auslieferung neuer Container konnte die Produktion neuer Boxen 2008/2009 kurzfristig gedrosselt werden. Dadurch wurden temporäre Überkapazitäten abgebaut

und der Preisverfall gebremst. Als sich Ende 2010 eine Markterholung in der Containerschifffahrt abzeichnete, die nur bis ins zweite Quartal 2011 anhielt, kam es aufgrund der heruntergefahrenen Containerproduktion in den Vorjahren zu einer Containerknappheit, die sich in steigenden Neucontainerpreisen niederschlug. 2011 erreichte der 20 Fuß Neucontainerpreis mit 2.700 Dollar eine vorübergehende Rekordmarke. Die hohen Preise hielten bis 2012 an, ehe sie sukzessive gesunken sind und 2015²⁸ durchschnittlich bei 1.750 Dollar lagen.

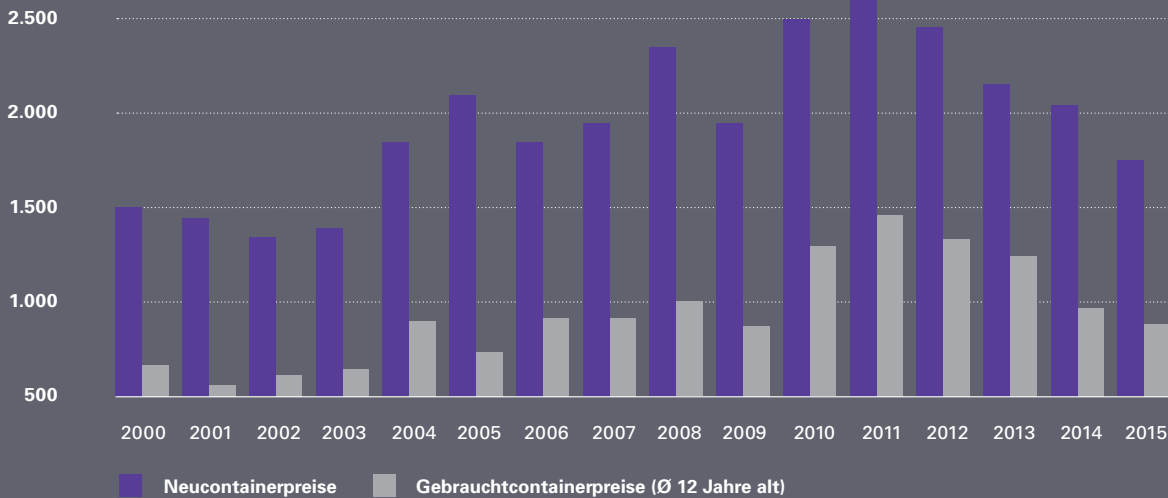
Entwicklung der Gebrauchtcontainerpreise

Gebraucht ist ein Container grundsätzlich dann, wenn er nicht mehr fabrikneu oder neuwertig (0 bis 3 Jahre alt) ist. In den meisten Statistiken über Secondhand-Preise werden die Preise für 12 Jahre alte Container angeführt, jüngere Container sind teurer. Die weltweiten Preise für gebrauchte 20 Fuß Container schwankten zwischen dem Jahr 2000 und 2014 in einer Bandbreite von 570 bis 1.580 Dollar. Im Jahr 2015 lag der Preis bei durchschnittlich 895 Dollar pro Stück, wobei er gegen Ende des Jahres 2015 auf 830 Dollar gesunken war.²⁹ Nach Aussagen von Branchenexperten sind die Durchschnittszahlen aller-

²⁷ Ganzer Abschnitt: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/2016, S. 25, Table 3.2 "Development of per diem rental rates, ex-factory prices and percentage rental return for newbuild dry freight containers placed on MLA"

²⁸ Container Equipment insight, Q4/2015, S. 6, "Quarterly and Annualised Newbuild Container Prices (China Ex-Factory, US\$)"

Preisentwicklung von 20 Fuß Standardcontainern in US\$



Quelle: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16
 Werte 2015: Drewry Maritime Research Quarter 4/2015

dings differenziert zu betrachten. Containerpreise seien regional recht unterschiedlich und durch das jeweilige Angebot-Nachfrage-Gefüge vor Ort beeinflusst. So seien Anfang 2016 in Europa die Gebrauchtcontainerpreise im Mittel um 100 Dollar höher gewesen, und in den USA habe der Preis sogar über 1.000 Dollar gelegen.³⁰

Tatsächlich beeinflussen viele Faktoren die Preisbildung bei gebrauchten Containern, was wiederum die enorme Schwankungsbreite der Preise über die Jahre nachvollziehbarer macht. Grund-

sätzlich hängt der Secondhand-Preis vom Alter und Zustand des Containers ab. Außerdem steht der Marktwert in unmittelbarer Verbindung zur Vermietung des Containers. Dabei werden Leasingart (LTL/ML), Leasingrate, Restlaufzeit des Leasingvertrags und Leasingnehmer berücksichtigt. Eine alte und unvermietete Box, die in einem entlegenen Containerdepot steht, ist am günstigsten, während ein jüngerer Container, der langfristig an einen Mieter mit bester Bonität vermietet ist, wesentlich teurer ist.

Baumaterial Stahl und zweiter Lebenszyklus im Zweitmarkt geben Containern Wertstabilität

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und die Höhe des Stahlpreises sind auch bei Gebrauchtcontainern wichtige Faktoren. Die Marktpreise werden natürlich vom ökonomischen Prinzip von Angebot und Nachfrage beeinflusst. Außerdem haben regionale Märkte unterschiedliche Preisniveaus, in abgelegenen Standorten sind die Preise geringer als in Hotspots. Dementsprechend ist auch der Handelsort für den effektiven Preis eines Containers ausschlaggebend. Letztlich kann beispielsweise ein sechs Jahre alter

Container, der noch drei Jahre an einen Top-Mieter vermietet ist, in Europa oder

in den USA mehr als 1.200 Dollar kosten, auch wenn der statistische Durchschnittspreis über alle Container im selben Moment nur bei etwa 850 Dollar liegt. Unabhängig vom jeweiligen Preisniveau gilt, dass der Wert gebrauchter Container nie gleich null sein wird. Sie haben immer mindestens den effektiven Materialwert des verbauten Stahls. Hierin und in der Tatsache, dass Container keinem Technologieverfall ausgesetzt sind, liegt ihre Wertstabilität: Wenn Container aus ihrem ersten Leben als Transportbehälter ausscheiden, werden sie in der Regel nicht verschrottet. Sie wechseln in den Zweitmarkt für Container.

²⁹ Ganzer Absatz: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/2016, S. 37, Tabelle 3.11 "Development of used standard dry freight prices (US\$)" und Container Equipment Insight, Q4/2015, S. 7, "Quarterly and Annualised Used Container Prices"

³⁰ Nach Aussage leitender Mitarbeiter einer führenden Containerleasinggesellschaft.

Das Container- vermietgeschäft

3



Das Containervermietgeschäft

Reedereien mieten vermehrt Container

Die Containerschiffe der neuesten Generation haben Stellplatzkapazitäten von über 19.000 TEU. Das bedeutet, dass ein Schiff dieser Größenklasse theoretisch maximal 19.000 20 Fuß Standardcontainer laden kann. In der Praxis wird immer eine Mischung aus verschiedenen Containertypen auf ein Containerschiff geladen, die individuell von der Reederei festgelegt wird. Um optimale logistische Abläufe im Transport von Waren zu gewährleisten und Lade- und Entladungszeiten von Schiffen zu minimieren, halten die Reedereien die doppelte Menge an Transportkapazitäten in Form von Containern bereit. Einfach ausgedrückt bedeutet das, setzt eine Reederei ein 19.000 TEU Schiff in Dienst, benötigt sie nicht nur 19.000 20 Fuß Standardcontainer (bzw. 9.500 40 Fuß Standardcontainer, oder

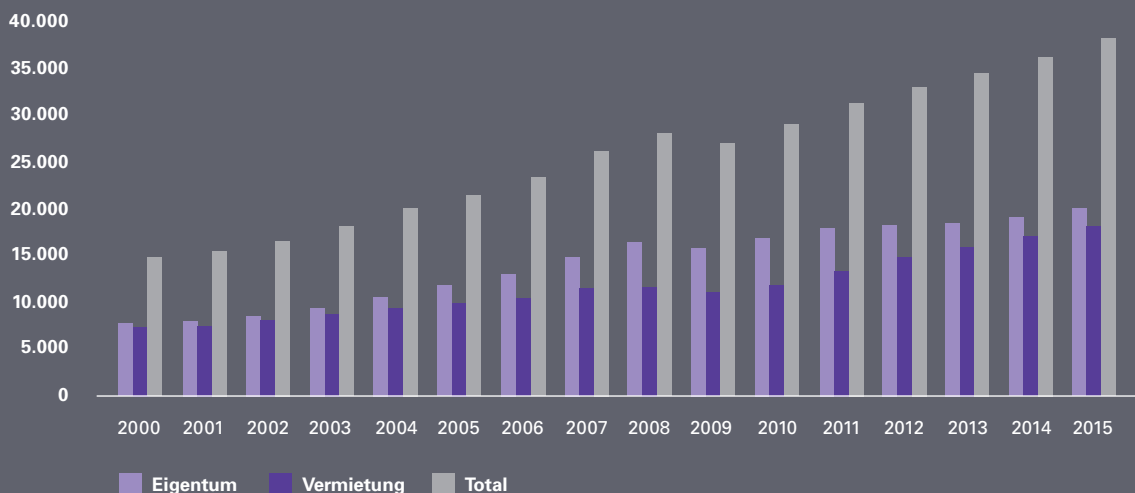
Mieten statt Kaufen

eine passende Mischung verschiedener Containertypen), sondern die doppelte Menge an Transportboxen. Geht ein Container mit Ladung von Bord, kann direkt wieder ein anderer Container mit Ware geladen werden, um die Transportkapazitäten des Schiffs optimal auszulasten.

Den Reedereien würden erhebliche Kosten entstehen, wenn sie alle Container selbst kaufen würden. Ausgehend von einem historisch durchschnittlichen Containerpreis von rund USD 2.000 für einen 20 Fuß Standardcontainer hätten die Reedereien zusätzliche Kosten für die Anschaffung der Container in Höhe von USD 76 Mio. für ein 19.000 TEU Schiff. Da die Unternehmen seit der Schifffahrtskrise mit einer restriktiven Kreditvergabepolitik der Banken konfrontiert sind, mieten Schiffs- und Transportunternehmen große Anteile ihrer Containerflotten hinzu, statt alle Container selbst anzuschaffen.³¹

³¹ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/2016, Seite 47, Tabelle 4.7 „Development of world container fleet by owner category (Teu)“

Entwicklung der Containerflotte (Eigentum vs. Vermietung) in Tausend TEU



Quellen: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16, Werte 2015: Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight Q4/2015

Die Entwicklung des Containervermietmarktes

Zurzeit besitzen Containermanagementgesellschaften ca. 18,1 Millionen TEU und damit mehr als 47,5% der globalen Containerflotte³². Zwischen 2010 und 2014 war dieser Anteil stetig angestiegen (2010 waren es noch 41,7%)³³, doch im Verlauf des Jahres 2015 sind die Neubestellungszahlen der Vermietgesellschaften etwas hinter die der Transporteure zurückgefallen.³⁴

Vermietgesellschaften – Container-Vermieter und -Manager

Containermanagementgesellschaften vermieten an Reedereien und Logistikunternehmen Container und sonstiges Logistik-Equipment. Sie unterhalten weltweite Netzwerke von Agenturen und Depots, so dass ihre Kunden überall auf der Welt auch kurzfristig Transportbehälter anmieten können. Containervermieter sind in der Regel

auch verantwortlich für die Pflege, Wartung und Instandsetzung der Container. Außerdem erledigen sie die Abrechnungen mit den jeweiligen Mietern. Die Flotten der Containermanagementgesellschaften setzen sich aus eigenen Containern und aus Containerportfolios zusammen, die die Gesellschaften im Auftrag Dritter verwalten.

Die größten Containervermietgesellschaften der Welt

Die drei derzeit größten³⁵ Containervermietgesellschaften der Welt, Textainer Group Holdings Ltd., Triton Container International Ltd. und TAL International Group Inc. verwalten zusammen über ein Fünftel der globalen Containerflotte bzw. 44% der weltweiten Mietcontainer. Die zehn größten Containervermieter managen über 90% der weltweiten Mietcontainer. Somit wird klar, auch wenn es weltweit eine Vielzahl von Gesellschaften gibt, die Container für den unterschiedlichsten Gebrauch vermieten, der globale Mietmarkt für Standardcontainer ist in der

Containerflotte im Eigentum und/oder unter Management der Top 12 Vermietgesellschaften

Ende 2014	TEU
Textainer Group	3.230.000
Triton Container*	2.335.000
TAL International*	2.215.000
Seaco	1.395.000
Cronos Group	782.500
} Seaco und Cronos haben in 2015 fusioniert	
Florens Container Leasing	1.895.000
SeaCube Container Leasing	1.237.500
CAI International	1.165.000
Dong Fang International	755.000
Beacon Intermodal Leasing	660.000
Touax Container Solutions	630.000
Blue Sky Intermodal	295.000
UES International HK	235.000

*Triton und TAL haben in 11/2015 ihre Fusion beschlossen. Die Unternehmen rechnen damit, dass sie die Fusion im ersten Halbjahr 2016 erfolgreich abschließen werden.

Quelle: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry – 2015/16, Tabelle 2.2, Seite 10

³² Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, S.1

³³ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16, Tabelle 4.7, S. 47 „Development of world container fleet by owner category“

³⁴ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, S.3, „Quarterly and Annual Dry Freight Container Production by Owner/Purchaser Category“

³⁵ Zugrunde liegende Datenbasis: Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16

Hand weniger, sehr großer und etablierter Gesellschaften. Sie versorgen die größten Reedereien der Welt und die führenden Logistiker mit Transportbehältern. Seit Jahren liegen die Auslastungsquoten deutlich über 90%³⁶ (Ausnahme Krisenjahr 2009 mit 88,4%³⁷). Die 2015 etwas schwächelnde Weltwirtschaft konnte daran nichts ändern. Gemäß Drewry lag die globale Flottenauslastung 2015 bei durchschnittlich 94,0%³⁸.

Textainer Holding Group³⁹

Der mit Abstand größte Containermanager der Welt⁴⁰ ist die auf Bermuda beheimatete Textainer Holding Group.

Das 1979 gegründete Unternehmen betreibt eine Flotte von 2,15 Millionen Containern, die 3,23 Millionen TEU

*zehn Gesellschaften managen 90%
der globalen Mietcontainerflotte*

entsprechen und mehr als sechs Milliarden Dollar wert sind. Textainer hat mehr als 400 Kunden, darunter sämtliche führende Schifffahrtsgesellschaften, und ist der führende Containerlieferant für das US Militär. Neben dem Vermietgeschäft handelt Textainer auch mit neuen und gebrauchten Containern. Pro Jahr gibt Textainer zwischen 800 Millionen und einer Milliarde Dollar für die Beschaffung von Containern aus. Das Unternehmen unterhält 14 Standorte und 400 Depots und ist auf allen Kontinenten vertreten.

Triton Container International Ltd.⁴¹

Die Nummer Zwei auf der Rangliste der größten Containervermietgesellschaften ist die 1980 gegründete Triton Container International Ltd. Neben dem Firmensitz auf Bermuda unterhält das Unternehmen Niederlassungen auf allen Kontinenten. Der Anteil eigener Container ist bei Triton größer als bei sämtlichen Mitbewerbern. Nach eigenen Aussagen ist die 2,335 Millionen TEU umfassende Flotte die durchschnittlich jüngste unter den Containermanagern.

TAL International Group Inc.⁴²

TAL International wurde bereits 1963 gegründet und ist damit einer der ältesten Containervermieter der Welt. Heute zählt der drittgrößte Containermanager sämtliche führenden Schifffahrtslinien zu seinen Kunden. TAL International hat 17 Niederlassungen in elf Ländern und verfügt dank seiner Netzwerkpartner über 230 Containerstandorte in 40 Ländern. Die Containerflotte der Gesellschaft umfasst 1,349 Millionen Container und sonstiges Logistikequipment, was rund 2,215 Millionen TEU⁴³ entspricht. Im November 2015 haben Triton und TAL angekündigt, im voraussichtlich zweiten Quartal 2016 zu fusionieren. Die aus diesem

Zusammenschluss entstehende Gesellschaft Triton International Ltd. wird dann der mit Abstand größte Marktteilnehmer im Containermietmarkt sein⁴⁴.

Florens Management Service (Macao Commercial Offshore) Ltd.

Die Florens Management Service (Macao Commercial Offshore) Ltd., Macao⁴⁵ ist eine einhundertprozentige Tochter der COSCO Pacific Ltd., die zur China Ocean Shipping Company (COSCO), eine der weltweit größten Reedereien, gehört. Im Rahmen der im Dezember 2015 von COSCO und CSCL (China Shipping Container Lines) angekündigten Fusion⁴⁶ wird COSCO Pacific Ltd. die Florens Management Service (Macao Commercial Offshore) Limited, Macao an CSCL veräußern. CSCL wird ihrerseits die Containerschifffahrt aufgeben und sich ganz auf die Vermietung von Containern und Containerschiffen konzentrieren.

Die Florens Group ist seit 1987 in der Containervermietung tätig und derzeit fünftgrößte Containervermietgesellschaft der Welt⁴⁷. Das von der Florens Group verwaltete Portfolio umfasst 1,89 Millionen TEU, von denen 1,1 Millionen TEU an Dritte vermietet werden. Das durch-

³⁶ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16, Tabelle 3.8, S. 34 „Development of annualised utilisation rate for leased maritime dry freight standard, reefer, tank and total fleets (Durchschnitt 2000 – 2014)“

³⁷ Ebd.

³⁸ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/2015, S. 8, „Quarterly and annualized utilization rates for dry freight standard, refrigerated and total leased fleets (%)“

³⁹ www.textainer.com

⁴⁰ Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16, Tabelle 2.2, S. 10

⁴¹ www.tritoncontainer.com/tritoncontainer/index.do

⁴² <http://www.talinternational.com/about-us>

⁴³ Pressemitteilung vom 29.7.2015: http://ir.talinternational.com/phoenix.zhtml?c=192426&p=irol-newsArticle_Print&ID=2072476, Container-Daten aus Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16, Tabelle 2.2, S. 10

⁴⁴ Vgl. Pressemeldung vom 10.02.2016, z.B. <http://www.businesswire.com/news/home/20160210006614/en/TAL-International-Group-Completes-Financing-Update-Triton>



Container, bereit zum Weitertransport und auf fahrerlose Transportfahrzeuge geladen, im Containerterminal Altenwerder, Hamburg.

schnittliche Flottenalter beträgt 6,1 Jahre und die Auslastung des Portfolios liegt bei 95%. Außer COSCO betreut die Florens Group über 170 internationale Kunden. Neben dem Standort in Hongkong unterhält die Florens Group insgesamt 13 Niederlassungen, u. a. in New York, Sao Paulo, London, Hamburg, Genua, Tokio, Singapur und Shanghai. Außerdem gehören weltweit 210 Containerdepots und fünf Agenturstellen zum Netzwerk der Gesellschaft.

CAI International, Inc.⁴⁸

CAI International, Inc. wurde 1989 gegründet. Das Unternehmen ist in den vergangenen 25 Jahren zu einer führenden Containervermietgesellschaft herangewachsen. Mit einer Containerflotte von 1,165 Millionen TEU und einem Marktanteil von 6,7% ist CAI International, Inc. der weltweit siebtgrößte Containermanager⁴⁹. Die CAI-Flotte setzt sich aus 934.000 TEU eigenen und 231.000 TEU verwalteten Containern zusammen. Die Flottenauslastung liegt bei 93,3%. Etwa 72% aller Verträge sind langfristiger Natur (Long Term Lease).

Durch aktive Geschäftsbeziehungen zu den 25 größten Linienreedereien der Welt, frei verfügbare Mittel von 530 Millionen Dollar sowie einem Kundenstamm von über 280 namhaften Logistik-Unternehmen ist CAI International, Inc. solide aufgestellt. CAI International, Inc. unterhält weltweit 24 eigene Niederlassungen und Agenturen, unter anderem in Barbados, Charleston, Durban, Genua, Hamburg, Hong Kong, New York, Sao Paolo, Singapur und Sydney.

UES International (HK) Holdings Ltd.⁵⁰

Das Unternehmen wurde 1996 gegründet und konzentriert sich auf die Vermietung von Seecontainern. Die UES International (HK) Holdings Limited ist die größte in Privatbesitz stehende Containermanagementgesellschaft im chinesischen Markt.⁵¹ Im Ranking nach Flottengröße

liegt die UES International (HK) Holdings Limited auf Platz zwölf der Welt⁵².

Der Firmensitz ist in Shanghai, dem Wirtschafts- und Handelszentrum Chinas. Es werden mehr als 98% aller Container in China hergestellt.⁵³

Neben dem Hauptsitz in Shanghai hat die UES International (HK) Holdings Limited eigene Büros und Vertretungen in Hamburg, San Francisco, Miami, London, Barcelona und Peking. Mit einem Netzwerk von Agenturen in Brasilien, Südafrika, Japan, Korea, Taiwan, Frankreich, Großbritannien und Italien und über 160 Depots weltweit will die UES International (HK) Holdings Limited den Bedarf ihrer Kunden zeitnah und flexibel rund um die Welt erfüllen. Die UES International (HK) Holdings Limited unterhält Geschäftsbeziehungen mit über 100 Reedereien.⁵⁴ Mit der Mehrheit ihrer Kunden arbeitet UES International (HK) Holdings Limited seit mehr als zehn Jahren zusammen.⁵⁵

Per Juli 2015 verwaltete die UES International (HK) Holdings Limited eine Flotte von ca. 221.300 TEU.⁵⁶ Davon stehen 123.000 TEU (55,7%) im Eigentum der Gesellschaft, der Rest wird im Kundenauftrag verwaltet. Die durchschnittliche Auslastungsrate der gesamten Flotte betrug im Juli 2015 96,8%, das Durchschnittsalter der Container der Flotte liegt bei ca. sechs Jahren. 79% der Containerflotte sind an die Top 30 Reedereien weltweit vermietet, mit denen langjährige Geschäftsbeziehungen bestehen. Dies sind u.a. Maersk, Hanjin, Evergreen Line, NYK, APL, YangMing, K Line, SITC. Die Top 5-Kunden von UES sind COSCO, CMA-CGM, Sinotrans Container, Hapag-Lloyd und China Shipping.

⁴⁵ Vgl. www.florens.com; Stand der im folgenden Abschnitt verwendeten Daten: per Ende 2014, dies entspricht der Datenbasis für Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16

⁴⁶ Vgl. <http://theloadstar.co.uk/merger-cosco-mean-exit-container-shipping-sector-china-shipping/>

⁴⁷ Vgl. Darstellung „Containerflotte im Eigentum und / oder unter Management der Top 12 Vermietgesellschaften“, Seite 34 in diesem Dokument

⁴⁸ Ganzer Abschnitt vgl. www.capps.com; Stand der im folgenden Abschnitt verwendeten Daten: per Ende 2014, dies entspricht der Datenbasis für Drewry Maritime Research, Container Leasing Industry 2015/16

⁴⁹ Vgl. Darstellung „Containerflotte im Eigentum und / oder unter Management der Top 12 Vermietgesellschaften“ in diesem Dokument

⁵⁰ Vgl. www.ueshk.com

⁵¹ Eigene Unternehmensdarstellung der UES International (HK), November 2015

⁵² Vgl. Darstellung „Containerflotte im Eigentum und / oder unter Management der Top 12 Vermietgesellschaften“ in diesem Dokument

⁵³ Drewry Maritime Research, Container Equipment Insight, Q4/ 2015, S. 2 „Quarterly and Annual Dry Freight Container Production by Manufacturing Company“

Vertragsarten in der Containervermietung

In der Containervermietung unterscheidet man Kurzfrist- und Langfristverträge.

Kurzfristverträge oder sog. Master Lease (ML):

Bei dem Master Lease werden die Container relativ flexibel und kurzfristig vermietet. Die Mindestmietlaufzeit liegt in der Regel bei drei bis zwölf Monaten mit anschließendem täglichem Kündigungsrecht. Die Mieter können auf diese Weise kurzfristig einen erhöhten Containerbedarf decken. Die Mieter haben im Master Lease die Möglichkeit, Container in vorher festgelegten Depots abzuholen und zurückzugeben. Die Flexibilität hat ihren Preis: Tagesmiete kurzfristig vermieteter Container sind etwas höher als bei langfristigen Verträgen. Die Container müssen nach Ablauf der Mietlaufzeit in vorher festgelegten Depots zurückgegeben werden.

Langfristverträge oder Long Term Lease (LTL):

Diese Verträge haben eine unkündbare Mindestlaufzeit von drei bis acht Jahren. Die Miete ist etwas geringer als im Master Lease. Die Container müssen ebenfalls nach Ablauf der Mietlaufzeit in vorher festgelegten Depots zurückgegeben werden.

Laut Drewry Maritime Research lag Ende 2015 der Anteil der langfristig vermieteten Container bei 83% der gesamten Mietcontainerflotte. Lediglich 11,5% befanden sich in der Kurzfristvermietung. 5,5% der Mietcontainer waren unbeschäftigt, womit die Flottenauslastung bei durchschnittlich 94,5% lag.

⁵⁴ Eigene Unternehmensdarstellung der UES International (HK), November 2015

⁵⁵ Ebd.

⁵⁶ Ebd.

CAUTION HIGH CONTAINER

IMPRESSUM

Herausgeber

CH2 Contorhaus Hansestadt Hamburg AG
Steckelhörn 9
20457 Hamburg

Telefon +49 (0)40 88 14 14 900

Telefax +49 (0)40 88 14 14 910

Internet: www.ch2-ag.de

E-Mail: info@ch2-ag.de

Verantwortlich i.S.d.P.

Antje Montag (Vorstand)

Konzept und Realisierung

Elena Ebert-Florin (Redaktion)

Stefanie Pfaudler-Keitel, Benjamin Hoops (Gestaltung)

Redaktionsschluss

30.03.2016

RECHTLICHE HINWEISE

Bei dem vorliegenden Dokument handelt es sich um eine unverbindliche Hintergrundinformation, die ausschließlich für allgemeine Informationszwecke zusammengestellt wurde.

Bei der Erstellung dieses Dokuments ist die größtmögliche Sorgfalt angewendet worden. Dennoch bleiben Irrtümer, Auslassungen und etwaige Änderungen vorbehalten. Die Daten, Informationen und getroffenen Aussagen beruhen einerseits auf dem Herausgeber von dritter Seite mitgeteilten Daten, andererseits eigenen Einschätzungen und Prognosen. Diese können jeweils, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, nicht durch prüfbare Fakten belegt werden. Der Herausgeber und die Verfasser übernehmen für die inhaltliche Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität keinerlei Haftung.

Das Handbuch sowie dessen Inhalte unterliegen dem Urheberrecht. Jede – auch auszugsweise – Verbreitung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung, Vervielfältigung auf Datenträgern sowie die nicht nur vorübergehende Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Durch das zur Verfügung Stellen des Handbuches geht der Herausgeber ausdrücklich keinerlei vertragliche Beziehung oder sonstige Verpflichtung ein. Insbesondere stellen die Inhalte keine Anlageberatung und kein Angebot zum Kauf oder Verkauf von Kapitalanlagen dar.

Die online Version dieses Handbuches steht unter www.ch2-ag.de als PDF-Datei zum kostenlosen Download bereit.



CH2 Contorhaus Hansestadt Hamburg AG

Steckelhörn 9 • D-20457 Hamburg

Fon: +49 (0)40 / 88 14 14 - 900

Fax: +49 (0)40 / 88 14 14 - 910

info@ch2-ag.de • www.ch2-ag.de