

Chartermarkt wird genauer vermessen

Mit der Ausweitung der Raten-Indices im ConTex baut Hamburg seine zentrale Position in der weltweiten Containerbefrachtung weiter aus. Von Michael Hollmann

Seit mehr als zweieinhalb Jahren versorgt eine Gruppe von Containerschiffmaklern Prinzipale und Schiffsfinanzierer Woche für Woche mit aktuellen Kennzahlen zum Chartermarkt. Jeden Dienstag und Donnerstag um 12:00 Uhr reichen sechzehn Maklerhäuser ihre Einschätzungen zu den aktuellen Tagessätzen der gängigen Schiffgrößen bei der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten (VHSS) ein. Die Zahlen werden gemittelt und dann auf der Webseite der VHSS als Container Ship Time Charter Assessment Index – kurz ConTex – veröffentlicht. So ähnlich wie es die Londoner Frachtgutbörse Baltic Exchange schon seit Jahrzehnten für andere

Segmente wie die Bulker- und Tankermärkte tut. Was als „Hamburger Initiative“ begann, hat zunehmend internationale Züge angenommen. So sind inzwischen auch vier im Ausland ansässige Makler mit von der Partie: Maersk Broker in Kopenhagen – Tochtergesellschaft der größten Linienreederei Maersk – Barry Rogliano Salles in Paris und die beiden Londoner Broker Vogt & Maguire und G.G. Lucas.

Bis zu 4.250 TEU

Die Bedeutung des ConTex dürfte jetzt noch zunehmen, nachdem sich die Beteiligten nach 15-monatiger Testphase entschlossen haben, das Spektrum der Berichterstattung deutlich auszuweiten. Bis-

lang wurden nur die Durchschnittsraten von Schiffen mit Ladegeschirr und Behälterkapazitäten von 1.100 TEU, 1.700 TEU und 2.500 TEU erfasst. Künftig bewerten die Makler drei weitere gängige Typen ohne Ladegeschirr in den Größenklassen 2.700 TEU, 3.500 TEU und 4.250 TEU.

Die veröffentlichten Ratenbewertungen basieren auf 24-Monatsperioden, nur bei den beiden kleinsten Typen auf Charterpartien mit einjähriger Laufzeit. „Der ConTex hat sich als Marktbarometer bewährt, und durch die zusätzlichen Größenklassen schaffen wir eine noch breitere Basis“, betont Jan Bartels, stellvertretender Vorsitzender der VHSS. Als Geschäftsführer der Firma Hansa Chartering, die die Befrachtungsaktivität der Hansa-Treuhand-Gruppe steuert, gehört Bartels auch zu den Nutzern der Indices. Im Vergleich zu dem schon seit Jahren veröffentlichten Hamburg Index, der die Raten im Monatsrückblick auf TEU-Basis widerspiegelt, habe der ConTex einen größeren Nutzwert für die aktuelle Arbeit. „Er zeigt an, wie Sie



POSITIV: Sehen VHSS-Vorstand Bartels (links) und Hanseatic-Lloyd Charterchef Christian Jäkel die Möglichkeiten des ConTex.

die Schiffe heute schließen können.“ Nicht nur zur Orientierung und Meinungsbildung bei Eignern und Befrachtern mit prompten Positionen, sondern auch als feste Bemessungsgrundlage für die vertraglich vereinbarte Rate. „Eine ganze Reihe von Abschlüssen besonders bei den kleineren und mittleren Schiffgrößen sind inzwischen auf ConTex-Basis getätigt worden“, beobachtet Paul Vogt, Chef des Londoner Maklers Vogt & Maguire.

Mehr Abschlüsse auf ConTex-Basis

Es fing damit an, dass Reeder und Linien Optionen an die entsprechende Index-Rate koppelten. Für die zu verlängernde Periode muss der Befrachter dem Reeder dann den am Stichtag gültigen ConTex-Satz weiter zahlen. Zum Teil wird die Rate in bestimmten Abständen neu abgeglichen. Eine neue Qualität gewinnt die Angelegenheit dadurch, dass inzwischen sogar feste Perioden ab dem ersten Tag auf ConTex-Basis vereinbart werden, versehen mit regelmäßigen Anpassungen, etwa zu Beginn eines neuen Quartals. Hanseatic Lloyd Chartering hat zu Jahresanfang einen Abschluss mit Verlängerungsoption auf ConTex-Basis getätigt.

Obwohl das bislang eher eine Ausnahme darstellt, birgt die Idee für den Geschäftsführer der Charter-Schwester-gesellschaft der Hanseatic Lloyd Reederei, Bremen, Christian Jäkel, durchaus Charme. „Man hat dadurch Sicherheit, dass man immer nah am Marktniveau liegt“, kon-

statiert der Experte. Wer hingegen eine Optionsrate zwölf Monate in die Zukunft aus dem Bauch heraus festlegt, kann weit daneben liegen. So konnte MSC kürzlich zwei 5.000-TEU-Schiffe per Option zu unter 6.000 US\$ pro Tag verlängern, was einem Drittel des derzeitigen Spotmarktniveaus entsprach. Durch Kopplung an den ConTex hätte das nicht passieren können.

Auch den Schiffsfinanzierern, die daran interessiert sind, dass die Tagesraten stets den Kapitaldienst mit abdecken, seien ConTex-Abschlüsse im wieder ansteigenden Markt wohl lieber als langfristige Vereinbarungen zu einer festen Rate, vermutet Jäkel. Viele Schiffgrößenklassen konnten bislang aber nicht an den ConTex gebunden werden, wenn doch, dann höchstens über Umwege. So wurden für größere Einheiten, die nicht selbst per Index erfasst wurden, die Referenzraten der kleineren ConTex-Typen plus ein Aufschlag je nach Größendifferenz festgelegt. Solche Eselsbrücken können sich die Reedereien bei vielen Schiffen durch die Erweiterung des ConTex sparen. Gerade in der Anfangszeit war das Projekt allerdings nicht ganz unumstritten. Einige britische Makler hatten ihre Zweifel, ob der ConTex den Markt abbilden würde. Da die meisten Hamburger Makler den Tramp-Reedern näher stehen als den Befrachtern, seien übertriebene Raten-einschätzungen vorprogrammiert, hieß es hinter vorgehaltener Hand. Die Praxis habe das eindeutig widerlegt, entgegnet

Arne Kühn, Befrachtungsmakler bei Ernst Russ. „Wir haben die ConTex-Kurven mit den Indices der anderen Makler verglichen und festgestellt, dass sie sich genau decken.“ Für Transparenz und Neutralität bei der Ermittlung der Durchschnittsraten Sorge zudem der ConTex-Ombudsmann Georg Christiansen, der die Rateneinschätzungen aller Makler auf Kausalität prüft.

Charterer haben den ConTex akzeptiert

Auch diejenigen internationalen ConTex-Makler, die exklusiv für größere Linienreedereien arbeiten, weisen jede Kritik an der Aussagekraft der Indices zurück. „Sie haben immer die Garantie, dass Sie dabei auf Marktniveau schließen. Und die Tatsache, dass Abschlüsse heute ausschließlich auf ConTex-Basis getätigt werden, zeigt doch, dass die Charterer das Instrument akzeptiert haben. Wir haben da keine Vorbehalte“, meint Claes Devantier, Senior Vice President bei Maersk Broker in Kopenhagen. Und Paul Vogt pflichtet bei: „Der Index hat den Markt unserer Erfahrung nach akkurat abgebildet.“

NEULINGE: Bislang wurden die Charraten für Schiffe mit 1.100, 1.700 und 2.500 TEU zum ConTex aggregiert. Jetzt kommen drei größere Schiffstypen hinzu.

