

Schondorff, H. D.

**Article — Digitized Version**

## Preisindices als Nachweis konjunktureller Entwicklungen im Seefrachtenmarkt

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Schondorff, H. D. (1958) : Preisindices als Nachweis konjunktureller Entwicklungen im Seefrachtenmarkt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 12, pp. 693-696

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132731>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Preisindices als Nachweis konjunktureller Entwicklungen im Seefrachtenmarkt

H. D. Schondorff, Hamburg

*Die vergangenen Jahre haben uns in besonderer Klarheit die Bewegung der Frachtraten auf dem Hintergrund der allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung vor Augen geführt. Wenn man aus der Indexberechnung der Frachtraten zu einer Trendbestimmung des Frachtenmarktes gelangen will, muß man die Faktoren untersuchen, die die Indexberechnung heute zu einem besonders empfindlichen Instrument der konjunkturellen Prognose auf dem Frachtsektor machen.*

Als wichtigste Betriebsarten der Seeschifffahrt gelten die Trampschifffahrt im weiteren Sinne des Begriffs und die Linienschifffahrt; von ersterer hat sich als große Sondergruppe die Spezialschifffahrt, insbesondere die Tankerfahrt für die Beförderung von Mineralölen, abgesetzt. Für die Nachfrage nach Beförderungsleistungen haben sich infolge der unterschiedlichen Güterarten und -mengen (Stückgut/Massengut), eines erheblichen Abweichens nach dem Warenwert und der Häufigkeit und Dringlichkeit des Transportbedarfs viele Möglichkeiten der Transportart und der Befrachtung entwickelt; mit diesen sind wiederum verschiedene Faktoren für die Ratenbildung und das Niveau des jeweiligen Beförderungspreises verknüpft. Das Entgelt für die Beförderungsleistungen im Seeverkehr ist die Seefracht bzw. deren Einheit, die Frachtrate pro Gewichts- oder Maßtonne des Gutes, eine Pauschalfracht oder Wertberechnung. Die Zeitcharterrate, gleichsam als Miete für ein Schiff, basiert dagegen gewöhnlich auf der Schiffstonnage (Tragfähigkeit/Raumgehalt) und wird in der Regel als fester Tages- oder Monatsatz ausgedrückt.

Ganz allgemein wird die Ratenbildung durch das Gegenüberreten des Tonnageangebots von der Reederei- und der Nachfrage nach der Transportleistung von der Wareenseite bestimmt. Eine Maxime für das Verhalten von Reedern und Befrachtern besagt, daß Tonnage um so reichlicher angeboten wird, je höher die gezahlten Frachtraten sind, während aus dem gleichen Grunde die nachgefragte Transportleistung zurückgeht. Diese Anpassungsregel scheint logisch und könnte Beweis dafür sein, daß z. B. eine Frachtenhaushalt immer nur relativ kurzlebig sein kann. Eine derartige Vereinfachung der Marktsituation wird aber kaum den verschiedenen Marktformen und Betriebsarten des Seetransportes gerecht, es sei denn, daß man damit die Veränderlichkeit des Seefrachtenmarktes als das einzige Beständige herausstellen will. Diese Instabilität (und ihre statistische Erfassung) ist eine der wesentlichsten Schwierigkeiten, die vielschichtigen Beziehungen des internationalen Frachtenmarktes zu einer bestimmten Nationalwirtschaft in wenigen Meßziffern auszudrücken.

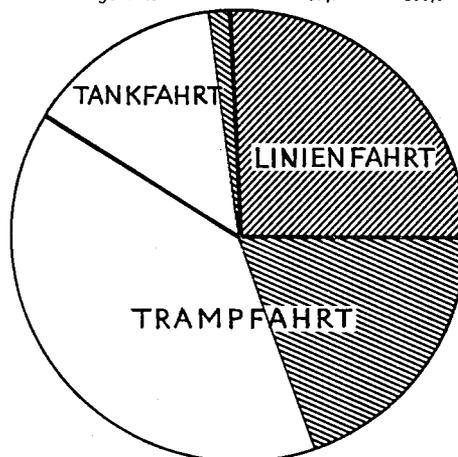
## TRENDBESTIMMUNG DURCH INDEXBERECHNUNG

Die in der Abteilung Seeverkehr des Bundesverkehrsministeriums berechneten deutschen Seefrachten-Indices sind nach den drei Begriffen Linienschifffahrt, Tankerfahrt und Trampschifffahrt gegliedert.

Zum Verständnis der durch sie laufend dargestellten Entwicklung ist es erforderlich, den Bereich des Seeverkehrs, den sie repräsentieren, und denjenigen, der außerhalb dieser Meßziffern bleibt, zu kennen. Wenn man beispielsweise von der in den Seehäfen des Bundesgebietes im Verkehr mit dem Ausland umgeschlagenen Gütermenge in Höhe von rund 57,7 Mill. t im Jahre 1957 ausgeht, ist zunächst eine grobe Trennung dieser Gütermengen nach den drei Verkehrsarten erforderlich.

Anteil der Gütermengen an den Verkehrsarten

Verkehrsarten	Menge	
	in Mill. t	in %
Linienschifffahrt	14,8	25,6
Trampschifffahrt	34,1	59,1
Tankerfahrt	8,8	15,3
Insgesamt	57,7	100,0



Die im Schaubild schraffierten Flächen stellen dann ungefähr die mengenmäßigen Anteile des deutschen Seeverkehrs dar, auf die sich die Indexberechnung erstreckt. Da diese Anteile nur geschätzt werden können und auch laufend Veränderungen unterliegen, kann man von der Annahme ausgehen, daß im Jahre 1957 etwa die Hälfte des deutschen Seeverkehrs nach dem Trend seiner Frachtenentwicklung erfaßt wurde. Wohlgedenkt handelt es sich hierbei um die Beförderungsleistung nicht nur deutscher Schiffe, sondern um den Gesamtverkehr aller Flaggen in der Verkehrsrelation der deutschen Seehäfen mit dem Ausland.

Vom Standpunkt der Frachtenentwicklung, d. h. unabhängig von einer geographischen Mengenabgrenzung der Verkehrsleistung, ist die deutsche Indexberechnung umfassender. Frachtabschlüsse nach den Rheinmündungshäfen haben beispielsweise die gleichen Raten wie solche nach deutschen Seehäfen (Antwerpen—Hamburg range), oder sie differieren um einen geringen Festbetrag, nicht aber in den relativen Frachtveränderungen. Die mit den deutschen Umschlagsmengen des Basiszeitraums (1954) gewogenen Indexziffern können daher in ihrer betriebsschematischen Gliederung ohne weiteres als repräsentativ für die nordkontinentalen Seehäfen gelten (der ungewogene Tankerindex einschließlich Großbritannien), um so mehr als die rein nationale Bewertung der einzelnen Frachtraten (Wägung) in der relativen Mengenstruktur wichtiger Gütergruppen von den entsprechenden Werten vergleichbarer „Index-Länder“ nicht stark abweicht und im übrigen der Einfluß verschiedener Wägungswerte innerhalb einer bestimmten Marktform und Betriebsart, z. B. dem Reisechartermarkt der Trampfahrt, für das Ergebnis unbedeutend ist.

Das Schaubild wirft die Fragen auf, welche Aussage von dem erfaßten Teil des Seegüterverkehrs erwartet wird, welche Teile des Tramp- und Tankfrachtenmarktes als 'terra incognita' behandelt und durch die Indexberechnung nicht erfaßt werden, und warum sie nicht erfaßt werden.

Aufgabe des Seefrachten-Index ist es vor allem, den Trend wichtiger Abschnitte des internationalen Frachtenmarktes nach Richtung und Umfang von Veränderungen in einem größeren Zeitablauf sichtbar zu machen, um aus seinem Verlauf die Verbindung zu den Ursachen, die häufig ein globales Ausmaß und internationale Zusammenhänge haben, herstellen zu können. Aus der Kenntnis von Ursache und Wirkung lassen sich Erfahrungsgrundsätze und Prognosen für ein zukünftiges Verhalten aufstellen. Die unmittelbar interessierten amtlichen Kreise, Außenhandelsunternehmen, Reedereien, Banken, Werften usw. einer nationalen Volkswirtschaft bedienen sich dieser Unterlagen und reagieren in ihrem jeweiligen Bereich mit einer entsprechenden Handlungsweise; günstige Konjunktoren werden genützt und gefördert oder verlangen Zurückhaltung; Depressionen oder Krisen können früh erkannt und ebenso wie die Folgen extremer Entwicklungen, beispielsweise die der Suezkrise, in ihren schädlichen Einflüssen gemildert werden.

Die traditionellen Schifffahrtsländer messen daher die Entwicklung der internationalen Seefrachtenmärkte in Indices, die eine mehr oder weniger lose Beziehung zu ihren nationalen Handels- und Schifffahrtsinteressen haben, mit anderen Worten, der Ausschnitt des Marktgeschehens oder das Ratenmaterial wird in seiner Auswahl und Wägung nach nationalen Gesichtspunkten bestimmt. Die in Europa berechneten national verschiedenen Indices der Trampfrachtenmärkte überschneiden sich teilweise in materieller Hinsicht, sie ergänzen sich aber auch infolge auseinanderliegender Verkehrsrelationen.

Um das mit der Seefrachtenbeobachtung verbundene Ziel — ein möglichst frühes Erkennen des Konjunkturverlaufs der Seefrachtenmärkte — zu erreichen, muß sich eine Marktanalyse auf dem Abschnitt bewegen, der am empfindlichsten und schnellsten auf alle konjunkturellen Einflüsse reagiert, die von den zyklischen Entwicklungsphasen der Weltwirtschaft, der großen Politik und anderen Ursachen ausgelöst werden. Dieser Abschnitt ist zweifellos der Reisechartermarkt der Tramp- und Tankerfahrt, und hier werden zuerst die Impulse sichtbar, die früher oder später auf den gesamten Frachtenmarkt ausstrahlen. Zwischen der Entwicklung auf den Reisechartermärkten, der Zeitbefrachtung und deren Frachtsätze sowie der Ratenpolitik der Linienfahrt bestehen Zusammenhänge einer mehr oder weniger losen, aber immer nachweisbaren Interdependenz.

Es spielt für den Trendindex keine Rolle, wie stark etwa die eigene Flotte in dem Marktabschnitt für Einzelreisen operiert oder wie groß der Anteil des seewärtigen Güterverkehrs der eigenen Außenhandelswirtschaft ist, der auf die Eindeckung mit Tonnage auf dem Promptmarkt angewiesen ist. Das Verhältnis dieser Anteile zum Gesamt ist ohnehin fließend und ergibt sich aus den kausalen Zusammenhängen zwischen der eigenen Schifffahrts- und Wirtschaftspolitik und den jeweiligen Möglichkeiten und Gegebenheiten auf den internationalen Frachten- und Warenmärkten. Von Belang ist also weniger der materielle Inhalt, der zu den Indices der Tramp- und Tankerfahrt führt, d. h. der mengen- oder wertmäßige Anteil des unmittelbar von dieser Entwicklung betroffenen Güterstromes, als der ideelle Aussagewert über die Richtung des Marktverlaufs und das Ausmaß seiner Schwankungen im nationalen Interessenbereich.

#### LINIENRATENINDEX IM KONJUNKTURVERLAUF

Für die Linienfahrt, deren Tarifsysteem stärker mit der Kostenentwicklung zusammenhängt, bedeutet eine Hochkonjunktur im Frachtenmarkt zunächst eine Mengenkonjunktur. Dem erhöhten Bedarf an Transportraum wird der Linienreeder durch Aufnahme zusätzlicher Chartertonnage gerecht, die er im freien Markt sucht und auf Zeit an sich bindet. Dieses führt dann häufig auch zu einem allgemeinen Anheben der Raten, da die freie Tonnage ihren Wert nach dem gültigen Marktniveau einschätzt. Eine Baisse bzw. ein mangelndes Ladungsangebot äußert sich analog zuerst in der nicht ausgenutzten Ladekapazität, später in reduzierten Abfahrten und in einem Abbau der Frachtraten. Zu derartigen Konzessionen wird die Linienfahrt erst bei einer länger anhaltenden Depression im Interesse des Betriebsergebnisses bereit sein und vor allem durch das sich verschärfende Wettbewerbsverhältnis mit der Trampschifffahrt gezwungen.

Ein weiterer Faktor für die Tatsache, daß der Linienratenindex die Konjunkturschwankungen in gemäßigten Ausschlägen registriert, ist der Umstand, daß auch die Linienfahrt in der Beförderung wichtiger Basisladungen und vereinzelter Massengüter in Teillots sich in direkter Konkurrenz mit der Trampschifffahrt

befindet und für viele Güter dieser Art den Begriff der „open rates“ kennt. Linienfrachtraten kommen also nicht allein durch das Kollektivmonopol der Konferenzen oder auf Grund der Betriebskosten zustande. Es wirkt vielmehr bei der Ratenbildung in dieser Fahrt zu einem beträchtlichen Teil das freie Kräftespiel der Marktverhältnisse mit, wenn auch nicht in der kurzfristigen Entwicklung der Angebots-Nachfragesituation. Dieses freie Spiel der Kräfte ist aber immer durch einen ständigen Wettbewerb innerhalb der Konferenzen, gegenüber Outsider-Linien und der Trampschiffahrt existent. Der deutsche Linienratenindex ist in der großen Gesellschaft der Trampfrachtenindices bislang ein Einzelgänger und darum in seiner Aussage besonders wertvoll.

#### LANGFRISTIGE CHARTERBINDUNG

Es soll nunmehr die weiterhin aufgeworfene Frage nach dem nicht erfaßten Teil des Frachtenmarktes und den dafür bestehenden Gründen behandelt werden. Es ist für die Wirtschaft eines Landes ebenso wichtig wie für die Rentabilität einer Reederei, von den kurzfristigen und heftigen Schwankungen des freien Frachtenmarktes, so interessant sie als Stimmungsbarmeter auch sein mögen, möglichst unabhängig zu sein. Die kontinuierliche Güterzufuhr in Verbindung mit einer erstrebenswerten Stabilität des cif-Warenpreises sichert der Wirtschaft eine langfristige Planung. Die entsprechenden Beweggründe veranlassen den Reeder, einem Teil seiner Flotte nach Möglichkeit eine Dauerbeschäftigung mit der Garantie bestimmter Festeinnahmen zu verschaffen. Diese Bestrebungen haben zu einem Ausbau der Werkflotten großer Industriegruppen geführt, die Schiffe als echtes

Zubehör der Produktionsanlagen betrachten; sie haben weiter, besonders in der Nachkriegszeit und durch die Versorgungswirtschaft, zu einem erheblichen Anwachsen der Befrachtungsusancen auf Basis Zeitcharter, konsekutiver Reisen und Mengenkontrakte beigetragen. Langfristige Transportverträge zwischen Ware und Schiff gestatten es dem Reeder allerdings nicht, an einem Boom teilzuhaben; sie tragen aber mit den kostengebundenen Frachtsätzen für einen Teil seiner Flotte dazu bei, das Reedereiergebnis auch in Krisenzeiten erträglicher zu gestalten.

Während es z. B. im Februar 1957 — also kurz nach dem Höhepunkt der Suezkrise — für den Reeder einen Entschluß bedeutete, einen Kohlekontrakt von Hampton Roads nach Nordkontinent für

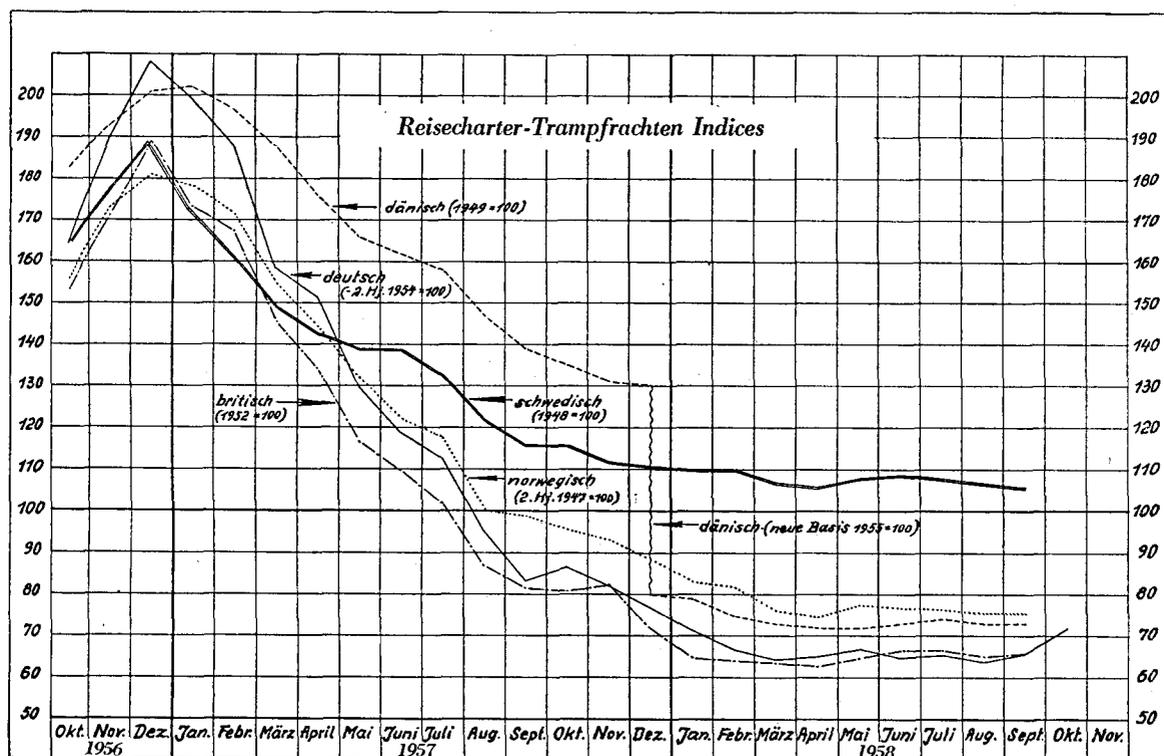
2 Jahre zu ca. sh 80/—

4 Jahre zu ca. sh 60/— bis 65/—

7—8 Jahre zu ca. sh 51/6 je Tonne

zu schließen, denn die Einzelreise brachte zu diesem Zeitpunkt noch über sh 90/— je Tonne, wäre schon ein Jahr später mancher Importeur gern seiner langfristigen Verbindlichkeiten ledig gewesen (einige Verträge für Kohle und andere Massengüter sind inzwischen mit Verlusten reduziert oder gelöst worden). Nicht nur würde die entsprechende Kohle-Einzelreise z. B. im Oktober 1958 nur ca. sh 24/— gekostet haben, sondern zu den relativ hohen Frachtkosten langfristiger Abnahmeverpflichtungen sind noch ernste Absatzschwierigkeiten gekommen.

Die Dauer einer langfristigen Charter, einen unveränderlichen Warenbedarf vorausgesetzt, hängt wesentlich von der bestehenden Konjunktur und Markterwartung im Abschlußzeitraum ab. Während in



einer Depression der Wunsch nach einer langfristigen Bindung im allgemeinen weder bei den Befrachtern noch bei den Reedern besteht, wird der Befrachter bei einem anziehenden Markt und entsprechenden Anzeichen bemüht sein, seinen Tonnagebedarf auf längere Zeit zu sichern und zugleich weiteren Frachterhöhungen zu entgehen. Das Risiko eines Fehlentscheids beim Abschluß einer langfristigen Vereinbarung besteht für beide Vertragspartner, je nachdem welche Entwicklung der Markt im Verlaufe dieser Vertragsperiode nimmt. Je länger die Fristen sind, desto größer ist aber die Wahrscheinlichkeit eines Ausgleichs zwischen Vor- und Nachteilen. Auf jeden Fall ist das kaufmännische Risiko für beide Teile bei einem langfristigen Kontrakt unter Berücksichtigung der Ausgangslage bei Abschluß und Schätzung der wahrscheinlichen zukünftigen Entwicklung des Frachten- und Warenmarktes im allgemeinen geringer als die Spekulation auf dem freien Frachtenmarkt.

Bei all den verschiedenen Erscheinungsformen einer Bindung von Transportraum auf Zeit unterliegt die Frachtenbildung auch im Zeitpunkt des Abschlusses nur beschränkt der herrschenden Schifffahrtskonjunktur und dem unmittelbaren Angebots- und Nachfrageverhältnis. Dieser Einfluß wird um so geringer, je weiter Beginn und Ende des Vertrages vom Zeitpunkt des Abschlusses entfernt sind.<sup>1)</sup> Bei den konzerneigenen Werkflotten, insbesondere der Öl- und Montanindustrie, wird die Verkehrsleistung mit einheitlichen Verrechnungsfrachtsätzen vergütet, die mit der Preisbildung auf dem freien Markt wenig oder gar nichts mehr zu tun haben. Vielmehr stehen hier dann Betriebs- und Verwaltungskosten im Vordergrund.

Das langfristige Ratenelement läßt sich nur schwer in Indexziffern erfassen und ausdrücken, da die Häufigkeit und der durch den Zeitfaktor ausgedrückte Umfang solcher Abschlüsse stark schwanken. Die einzelnen indextechnischen Schwierigkeiten sollen hier nicht erörtert werden. Auch soll die Tatsache, daß

<sup>1)</sup> Im Oktober 1957 wurde z. B. ein Vierjahreskontrakt für Kohle von den USA nach Nordseehäfen zur Rate von sh 54/- je Tonne mit Beginn der ersten Reise Januar 1961 geschlossen. Für die Einzelreise wurde im Zeitraum des Abschlusses sh 33/6 je Tonne bezahlt.

derartige Verträge vielfach durch interne Abreden, d. h. also nicht öffentlich, zustandekommen und bekannt werden, nur am Rande vermerkt sein. Auf jeden Fall ist festzuhalten, daß der langfristigen Bindung von Schiffsraum zu Festraten, teilweise auch mit Gleitklauseln, ein großes Gewicht im Seeverkehr allein schon deswegen zukommt, weil hierdurch dem freien Chartermarkt ein beträchtliches Gütervolumen entzogen wird. Diese Einengung kann schärfere Wettbewerbsverhältnisse und damit auch stärkere Ratenfluktuationen auf dem freien Markt hervorrufen, es sei denn, daß die langfristige Transport- und eine relativ günstige Ratenbindung überhaupt erst einen bestimmten frachtintensiven Gütertransport ermöglicht und somit neuen Verkehr schafft.

Abschließend wird nochmals auf den besonderen Charakter von Frachtrendindices hingewiesen. Eine Meßziffer über die Entwicklung in einem maßgeblichen Ausschnitt des Frachtenmarktes, wie sie der Trendindex berechnet, wird allerdings dann nicht ausreichen, wenn sie auf die Frachteinnahmen der Reedereien oder gar die Seetransportbilanz einer Außenhandelswirtschaft bezogen wird. Wieweit sich ein gegebener überwiegend internationaler Frachtenmarkt-trend auf die angebotenen oder in Anspruch genommenen Dienstleistungen oder den Außenhandel einer bestimmten Volkswirtschaft auswirkt, ist eine Folgeerscheinung, die sich aus dem subjektiven kaufmännischen Kalkül und den jeweiligen wirtschaftlichen Gegebenheiten und Erfordernissen ergibt. Bei den ange deuteten nationalen Gesamtrechnungen wäre es zweifellos notwendig, das Frachtelement auf praktisch alle Betriebsarten und Charterbindungen der betreffenden Seeschifffahrt auszudehnen und zusammen mit den dazugehörenden und tatsächlich im Berichtszeitraum beförderten Gütermengen zu berücksichtigen. Es käme also auf die effektive Frachtleistung — z. B. das Produkt aus Frachtrate mal Menge — auf breiter Basis an, während im Trendindex die als Wägung dienende Menge des Basiszeitraumes unverändert bleibt und nur den Maßstab für die ungefähre Wichtigkeit der einzelnen Transportpreise dieses Marktabschnittes untereinander abgibt.

**Summary:** Price-Indices as Demonstration of the Economic Trend of Freights. The author deals with the freight rates in sea-traffic (liner-, tramp- and tanker-shipment) and the importance of freight-indices to the prognosis of the economic development and trend. In order to achieve the aim of an early perception of the economic trend that goes with the observation of freights, a market-analysis of the voyage-charter market of tramp- and tanker-shipment is particularly necessary, as here all impulses important to the whole freight market can first be observed. Another sector of the freight market, which is based on time-charter, secures a continuous flow of goods and fixed receipts for the shipowners.

**Résumé:** Les indices des prix, fournissent des renseignements sur la conjoncture des frets maritimes — L'auteur analyse la formation des tarifs de transports maritimes (voyages en service régulier, pour pétroliers et tramps) ainsi que l'importance des indices de frets maritimes pour les pronostics conjoncturels et les renseignements sur le développement du "trend". Comme l'observation des frets maritimes implique le but de déterminer en temps utile le développement conjoncturel, une analyse de marché doit prendre en considération surtout le marché des frets pour les voyages de pétroliers et de tramps, car c'est d'abord dans ce secteur que se manifestent les impulsions nouvelles qui saisiront plus tard le marché des frets maritimes dans son ensemble.

**Resumen:** Indices de precios como prueba de desarrollo de coyuntura en el mercado de fletes marítimos. El autor se ocupa en la formación de los fletes en el tráfico marítimo (líneas regulares, líneas ocasionales y cisternas) y de la importancia de los índices de fletes marítimos para sentar pronósticos de la coyuntura y tendencia económica. Con el fin de alcanzar, con la observación de los fletes marítimos, un anticipado reconocimiento del desarrollo de la coyuntura, debe hacerse especialmente un análisis del mercado de fletes marítimos para sentar pronósticos, puesto que aquí se hacen notar primeramente los síntomas que influyen en este mercado.