

## Schiffsmarktreport 2. Halbjahr 2009 (Auszüge)

verfasst von Ricardo Tarli (Seiten 6-15), Dr. ZitelmannPB GmbH, Berlin,

im Auftrag des Fondshaus Hamburg FHH



---

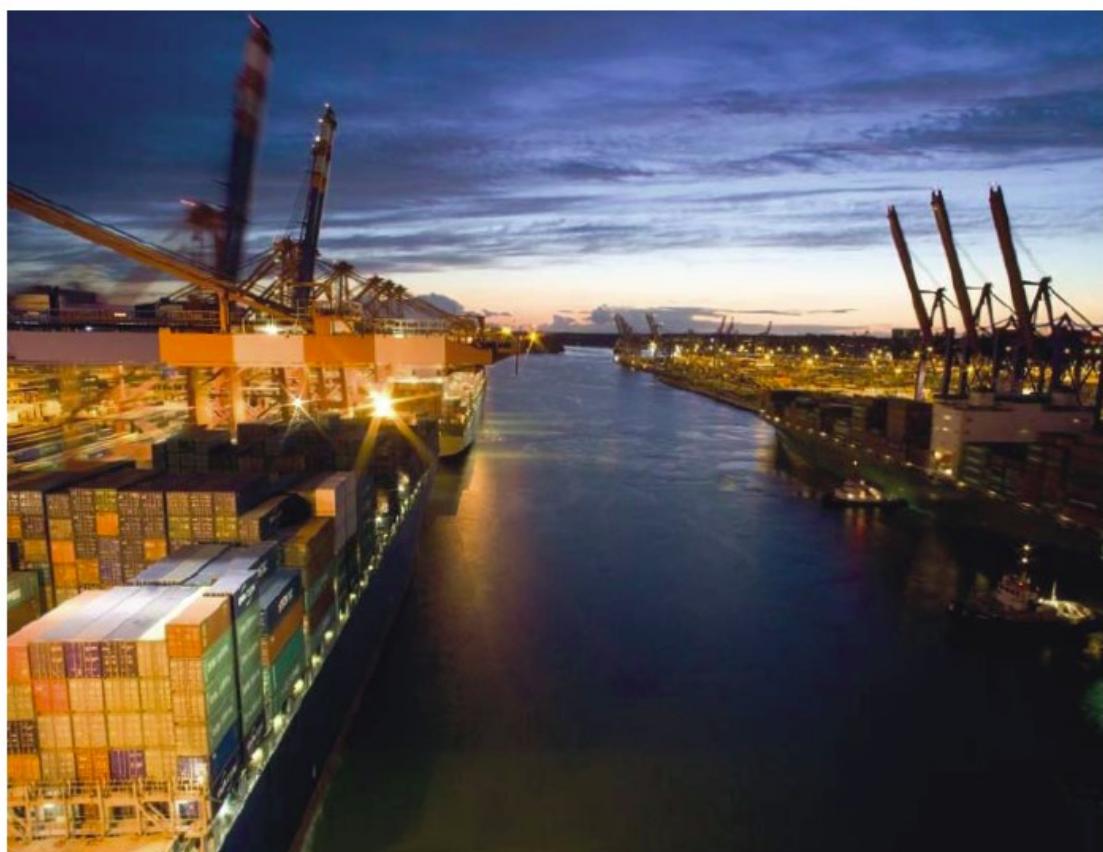
2. Halbjahr 2009 | FHH-Marktreport

---

09

Bulker  
Container

Car Carrier  
Tanker



## Inhaltsverzeichnis

06 Vorwort

**08 Marktüberblick**

Containerschiffsmarkt

11 Bulkermarkt

13 Tankschiffsmarkt

14 FHH-Markttelegraf

15 Car Carrier-Markt

16 Werften und Schiffsneubauten

**18 Der Containerschiffsmarkt**

Klassenübersicht

29 Neubaupreise und Wiederverkaufswerte

31 Altersstruktur und Flottenkapazität

32 Weltkarte: Gesamtübersicht der Top-20-Containerhäfen 2009

**34 Der Bulkermarkt**

Klassenübersicht

42 Neubaupreise und Wiederverkaufswerte

43 Altersstruktur und Flottenkapazität

**44 Der Tankschiffsmarkt**

Klassenübersicht

53 Neubaupreise und Wiederverkaufswerte

55 Altersstruktur und Flottenkapazität

56 Weltkarte: Die Entwicklung der weltweiten Rohöl-Nachfrage 2008 bis 2010

**58 Der Car Carrier-Markt**

Klassenübersicht

63 Altersstruktur und Flottenkapazität

64 Weltkarte: Kfz- und Kleintransporterproduktion nach Regionen 2008 bis 2009

**66 Impressum**

Stand: Februar 2010

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der heftige Sturm auf den globalen Schifffahrtsmärkten legte sich auch im zweiten Halbjahr 2009 nicht. Einige Schiffssegmente gerieten in teilweise noch stärkere Schräglage. Von den Folgen der weltweiten Wirtschaftskrise ist der Containerschiffsmarkt besonders stark betroffen. Wegen der weiterhin großen Überkapazitäten sind Dutzende von Schiffen unbeschäftigt, Linienreeder verbuchen Millionenverluste. Aber auch die Tanker und Car Carrier sind wegen des hohen Seegangs auf den Märkten in Not geraten. Einzig der Bulkermarkt sorgte dank der chinesischen Rohstoffimporte für überraschend gute Zahlen.

Nachdem sich das Containervolumen in den ersten sechs Monaten 2009 erstmals verringerte, litt der Containerschiffsmarkt auch im letzten Halbjahr unter dem Güterrückgang. Die 2009 von Containerschiffen transportierte Menge nahm um schätzungsweise 50 Mio. TEU auf 448 Mio. TEU ab. Das entspricht einem Minus von 10 %.

Auch die Tanker hatten im letzten Jahr weniger zu tun. 2008 verschifften sie 39,8 Mio. Barrel Rohöl, im Jahr darauf 38,4 Mio. Barrel. Die auf dem Seeweg transportierte Menge ging somit um 3,5 % zurück. Ähnlich entwickelte sich die Fracht von Ölprodukten (Brenn- und Treibstoffe), die um 2,5 % abnahm.

Eine bessere Bilanz können die Massengutfrachter präsentieren. 2009 transportierten sie 50 Mio. Tonnen mehr Kohle, Eisenerz und Getreide. Aber das Wachstum von 2,6 % fiel um die Hälfte geringer aus als 2008 (+ 5,5 %).

Der Hintergrund dieser Misere ist die lahmende Konjunktur, die den Welthandel einbrechen ließ. Die globale Produktion schrumpfte 2009 insgesamt um 0,8 %. Gemäß dem IWF dürfte der Welthandel 2009 um 12,3 % zurückgegangen sein – ein Negativrekord. Doch es scheint, als sei das Wellental überwunden. Im Sommer stieg das Konjunkturbarometer in den meisten Industriestaaten leicht. Im dritten Quartal hat sich der Aufwärtstrend verstärkt. Das Wachstum lag in den USA bei 0,7 % gegenüber dem Vorquartal. Im Euroraum stieg die Produktion um rund 0,4 % an. Die Schwellenländer in Asien haben die Krise am besten überstanden: Im Durchschnitt lag das Wachstum dort etwa 6 % höher als 2008. Vor allem China war – und bleibt – eine der größten Stützen der Weltwirtschaft.

Die Experten sind sich einig, dass der Tiefpunkt der Weltwirtschaft erreicht ist und die bei-spiellose Talfahrt beendet oder zumindest abgebremst worden ist. Das für die USA prognos-tizierte Wirtschaftswachstum für 2010 beträgt 2,7 %. Japans BIP wird wegen der immer noch schwachen Binnennachfrage etwas weniger stark wachsen, im laufenden Jahr voraus-sichtlich um 1,7 %. Wirtschaftslokomotive bleibt China: 2010 dürfte das BIP real um 10 % steigen. Die Prognosen für den Euroraum sind zwar etwas bescheidener, aber dennoch im positiven Bereich. Nach einer Schrumpfung um rund 4 % im letzten Jahr dürfte die Wirt-schaft im Euroraum 2010 wieder leicht zulegen (+ 1 %). Der IWF sagt für die Weltwirtschaft einen Anstieg von fast 4 % voraus.

Der Schifffahrtsmarkt hat zwar immer noch mit hohem Seegang zu kämpfen, wird aber nicht untergehen. Viele Investoren nutzen die Gunst der Stunde und kaufen günstig Schiffe oder Fondsanteile, weil sie bessere Zeiten und damit höhere Preise erwarten. Die positive-ten Konjunkturaussichten und die damit verbundene Zunahme des globalen Handels sind zwar noch zarte Pflänzchen. Von einer Trendumkehr darf dennoch gesprochen werden. Unsicher ist jedoch die nachhaltige Wirkung der staatlichen Konjunkturprogramme. Die Stützungsmaßnahmen dürften ab 2011 deutlich an Stärke verlieren. Ebenso unklar sind die Folgen einer sich abzeichnenden Immobilienblase in China und des Aufbaus von Über-kapazitäten in der chinesischen Stahlindustrie. Nichtsdestotrotz steuert der Schifffahrts-markt, zwar langsam, auf ruhigere Gewässer zu. Schiffsbetreiber und Investoren sehen sich aber auch noch in diesem Jahr mit den Folgen der massiven Überkapazitäten konfrontiert.

Der Schifffahrtsmarkt hat schon viele Hochs und Tiefs erlebt. Chancen nutzen und Risiken richtig abschätzen kann nur derjenige, der über fundierte Informationen verfügt. Daher wollen wir Ihnen mit unserem Report einen differenzierten und objektiven Marktüberblick geben.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre!



Jens Brandis  
Geschäftsführer  
Fondshaus Hamburg



Michael Niefund  
Unabhängiger Markt-/  
Schifffahrtsanalyst



# 08

## Marktüberblick



### Containerschiffsmarkt: Die Größten trifft es am schwersten

Mit Containerschiffen ließ sich auch im zweiten Halbjahr 2009 kaum viel Geld verdienen. Die Charterraten für Containerschiffe haben nochmals leicht nachgegeben und liegen jetzt sogar unter den Schiffsbetriebskosten. Die Linienreeder verlieren nach Branchenschätzungen derzeit USD 1 bis 2 Mio. pro Tag. Nach Berechnungen der Beratungsfirma Drewry Shipping könnten sie in diesem Jahr Verluste von insgesamt USD 32 Mrd. einfahren. Für die ersten drei Quartale 2009 wiesen die 22 größten Linienreeder der Welt, darunter Maersk Line als Branchenprimus, für die vergangenen neun Monate einen geschätzten operativen Verlust von ungefähr USD 11 Mrd. aus.

Am massivsten war der Rückgang bei den Sub-Panamax-Schiffen (2.000 bis 2.750 TEU): Deinen Betreiber mussten Einbußen von durchschnittlich 12,8 % verkraften. Die Charterraten der Handysize-Schiffe (1.000 bis 1.700 TEU) sanken im zweiten Halbjahr um 6,6 %. Leicht bessere Zahlen vermelden die Panamax-Schiffe (3.500 bis 4.400 TEU), deren Raten um 3,4 % zurückgingen. Am besten abgeschnitten haben jene Schiffe mit den kleinsten Kapazitäten: Die Charterraten der Feederschiffe (350 bis 750 TEU) reduzierten sich lediglich um -2,9 %. Die Reeder reagieren mit verschiedenen Maßnahmen auf die Krise: Ausdünnung der Fahrt- ruten, Stilllegung von Schiffen oder mit „Slow Steaming“. Die Charterverträge enthalten



zudem vermehrt Ausstiegsklauseln, damit die Linienreeder kurzfristig auf Ladungs- und Ratenveränderungen reagieren können.

Die Branche kämpft noch immer mit massiven Überkapazitäten. Der Umschlag der 20 größten Containerhäfen der Welt ging in den ersten drei Quartalen des letzten Jahres um über 13 % zurück. Entsprechend wird von Clarkson Research für den gesamten Weltcontainerumschlag 2009 ein Rückgang von mehr als 10 % vorausgesagt. Das entspricht 50 Mio. TEU, die in den Häfen weniger umgeschlagen werden. Zum Vergleich: Nachdem der Weltcontainerumschlag 2007 mit circa 11 % zum sechsten Mal hintereinander zweistellig gewachsen war, gab es 2008 infolge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise lediglich ein Wachstum von 5,4 % auf insgesamt circa 498 Mio. TEU.

Trotzdem sind die Kapazitäten auf der Angebotsseite weiter gewachsen. Obwohl 90 Schiffe mit insgesamt 161.200 TEU in der zweiten Jahreshälfte 2009 verschrottet wurden (in der ersten Jahreshälfte waren es 89 Schiffe mit 170.600 TEU), wuchs die Containerschiffskapazität in der gleichen Zeitspanne um 282.500 TEU. Das entspricht einem Wachstum von 2,2 %. Im Ganzen liefen in der zweiten Jahreshälfte 117 neue Schiffe mit einer Kapazität von insgesamt 443.700 TEU aus. Bemerkenswert ist, dass die Flotte der Kategorie bis 3.000 TEU ge-

schrumpft ist: 51 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 79.000 TEU liefen vom Stapel, verschrottet wurden hingegen 76 mit einer Kapazität von 113.500 TEU. Auf das ganze Jahr aufgerechnet wurden 271 Schiffe mit 1,1 Mio. TEU von den Werften abgeliefert. Das entspricht einem Netto-Flottenwachstum von 9,3%. Entsprechend brach liegt der Markt für Neuschiffe: Bis auf zwei Neubestellungen von je 1.000-TEU-Einheiten gingen keine Order ein.

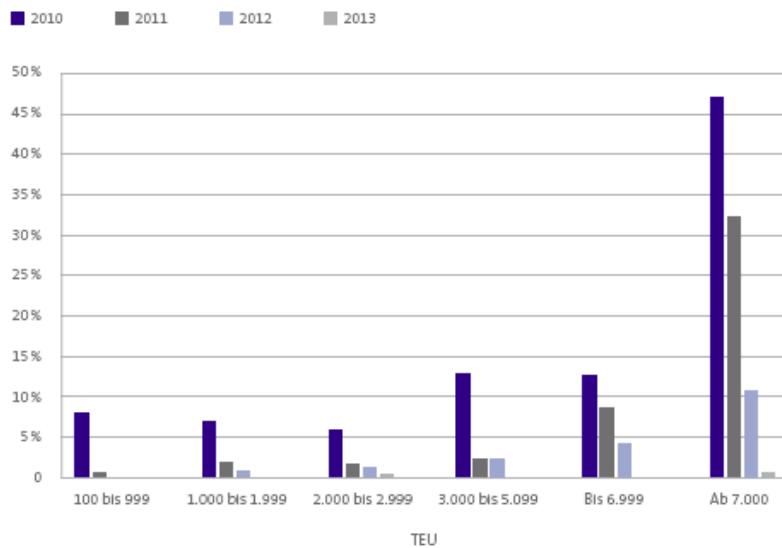
Die Zahl der aufliegenden Schiffe ist nach den Datenerhebungen von Lloyd's Marine Intelligence Unit zwischen Juli und November von 523 auf 551 angestiegen (+5%). 9,3% der Containerschiffsschiffe sind beschäftigungslos. Davon sind fast zwei Drittel Trampreedern zuzuordnen. Nach TEU-Kapazität lag der Zuwachs bei 16% und liegt jetzt bei insgesamt 1,19 Mio. TEU.

Trotz der schlechten Zahlen ist ein Silberstreifen am Horizont erkennbar. Die Experten prognostizieren für 2010 eine leichte Zunahme des Welthandels wie auch des Containerumschlags. Seit dem dritten Quartal sind im Welthandel Zuwächse, allerdings auf niedriger Basis, zu beobachten. Für 2010 erwartet die OECD eine Steigerung des Welthandels um 6% und für 2011 von 7,7%. Clarkson Research rechnet im Containerumschlag mit einem Wachstum von 6,4%, was 20 Mio. TEU entspricht.

#### AUSBLICK: DIE KLEINEN BLEIBEN IM VORTEIL

Bei der Einschätzung der Entwicklung von Angebot und Nachfrage bis Ende 2010 ist weiterhin von einem Tonnageüberhang bei Containerschiffen auszugehen, selbst wenn die gesamte Alttonnage verschrottet werden würde. 468 Schiffe mit 2,24 Mio. TEU stehen für 2010 zur Ablieferung an. Das entspricht einem Wachstum von +17,3%. Davon entfallen 1,95 Mio. TEU auf 268 Schiffe über 3.000 TEU (87,2%). Eine gewisse Entspannung ist deshalb frühestens im Jahre 2011 zu erwarten. Dies setzt allerdings eine weiterhin wachsende Weltwirtschaft und erhebliche Stornierungen des aktuell bestehenden Orderbuches voraus. Experten gehen davon aus, dass sich die Containerschiffe mit einer kleinen Tonnage schneller erholen werden als solche mit großen Ladekapazitäten.

### Flottenentwicklung Containerschiffe nach TEU-Kapazitäten (ohne Verschrottung)



### Bulkermarkt: Im Fährwasser der Chinesen

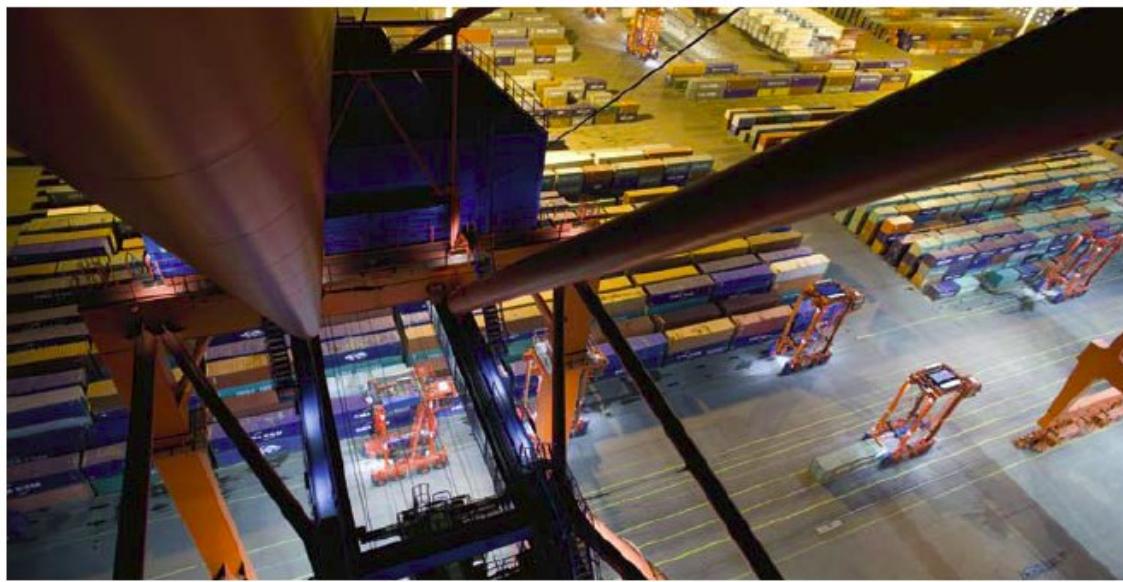
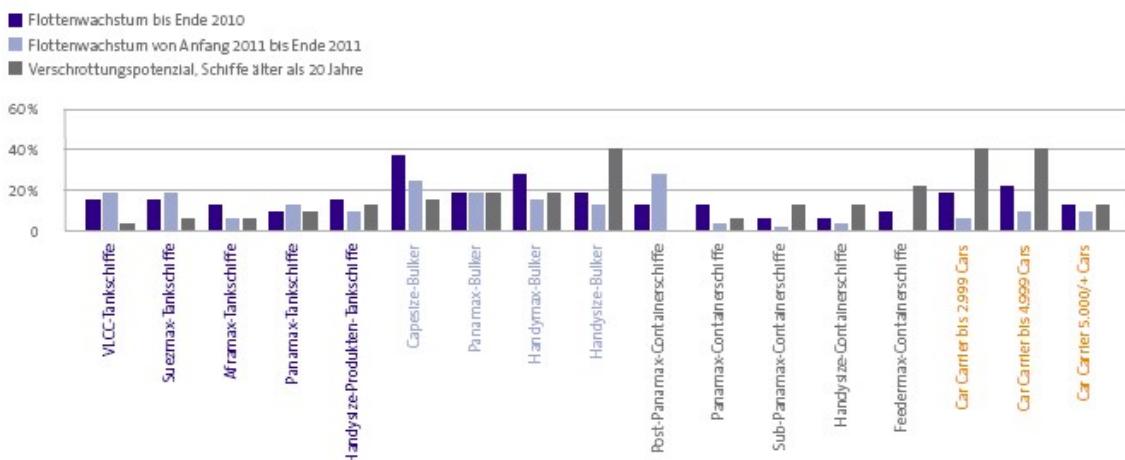
Der Markt für Massengutfrachter blieb im zweiten Halbjahr 2009 zur Überraschung der Experten stabil. Dank der Chinesen. Der Hunger der chinesischen Stahlindustrie nach Rohstoffen ließ die Eisenerz- und Kohleimporte ständig wachsen. Die Folgen waren verstopfte Häfen, sowohl in den chinesischen Importhäfen als auch in den australischen Kohleverladehäfen. In Australien betragen die Wartezeiten im November und Dezember 2009 teilweise bis zu zwei Wochen. Nach Schätzungen von Drewry Shipping Consultants warteten ungefähr 20 % der Capesize- und Panamax-Flotte auf einen Liegeplatz. Der australische Kohlehafen-Index zählte Anfang Dezember 160 wartende Schiffe. Diese Kapazitätsverknappung ließ die Spot-Raten für Bulker im letzten Quartal nochmals deutlich ansteigen. Eine ähnliche Situation in den ostantustralischen Kohlehäfen gab es im Juni 2007 schon einmal. Der Grund dafür war, dass die chinesischen Käufer die Mehrmengen überwiegend kurzfristig kauften, das heißt außerhalb bestehender langfristiger Kontrakte. Auch von den gestiegenen Getreide- und Sojaverladungen aus dem US-Golf und der Ostküste Südamerikas nach Asien konnten die Panamax-Schiffe und Handymax-Schiffe profitieren.

Der relativ und überraschend stabile Chartermarkt ließ die Reeder ordentlich bestellen. Sie nutzten die Gelegenheit, günstig zu ordern, angetrieben durch die fallenden Neubaupreise und frei werdenden Kapazitäten bei den Werften. In Zahlen: 175 Bulker mit 18,1 Mio. tdw (tons dead weight, Maß für die Tragfähigkeit eines Schiffes) wurden neu bestellt, darunter 46 Capesize-Schiffe mit 10,7 Mio. tdw (58,7%). In den letzten sechs Monaten wurden 303 Bulker mit 26,3 Mio. tdw abgeliefert. Darunter befanden sich 78 Capesize-Schiffe mit 14,8 Mio. tdw. Im gleichen Zeitraum standen den Ablieferungen 54 Verschrottungen mit 1,9 Mio. tdw gegenüber, größtenteils im Handysize-Segment.

#### AUSBLICK: LÄUFT DER BULKERMARKT AUF GRUND?

Für 2010 stehen 1.500 Bulker mit mehr als 125 Mio. tdw zur Ablieferung bereit. Diese Zunahme entspricht fast 28 % der bestehenden Tonnage. Auch wenn der Rohstoffhunger in Asien weiter ansteigt – bei Eisenerz wird mit einem 10 %igen Zuwachs gerechnet –, so doch auf keinen Fall in dem erforderlichen Maße, dass dies für alle Bulker ausreichend wäre. Es bleibt abzuwarten, wie sich der Chartermarkt in 2010 weiterhin entwickeln wird.

#### Flottenwachstum und Verschrottungspotenzial über alle Schiffssegmente



### **Tankschiffmarkt: Leck geschlagen**

Weiterhin arg gebeutelt ist der Tankschiffsmarkt, auch wenn sich eine ganz leichte Entspannung abzeichnet. Im zweiten Halbjahr 2009 lieferten die Werften 171 Tanker mit 18,7 Mio. tdw ab. Lediglich 60 Verschrottungen mit 5,3 Mio. tdw wurden vorgenommen. Auf Grund der weiterhin angespannten Frachtlage hielten sich die Neubestellungen in einem überschaubaren Rahmen: Kontrakte für 53 Tankerneubauten mit 9,4 Mio. tdw wurden abgeschlossen, wobei 28 Suezmax-Schiffe mit 4,4 Mio. tdw hierbei herausragen.

2009 ging laut der Internationalen Energieagentur IEA die weltweite Rohöl-Nachfrage um 1,4 Mio. Barrel pro Tag auf 84,9 Mio. Barrel zurück. Der Ölpreis ist inzwischen durch Spekulanten künstlich nach oben getrieben worden. Im November/Dezember 2009 wurden über 30 % der LR2-Tanker als schwimmende Lager eingesetzt. Gestiegene Nachfrage ab Mitte November 2009 ließ die VLCC-Raten zum Jahresende deutlich ansteigen. Der Rohölpreis pendelte in der zweiten Jahreshälfte 2009 zwischen USD 61 und 78 je Barrel. Seit Mitte Oktober lag der durchschnittliche OPEC-Preis stets über USD 71. Zum Jahresende profitierten die Suezmax-Schiffe von wetterbedingten Verzögerungen bei der Bosphorus-Passage. Hingegen fielen die Zeitcharterraten, verglichen mit

denen der letzten fünf Jahre, mit 42 % deutlich unterdurchschnittlich aus. Während des dritten Quartals war die Nachfrage teilweise derart schwach, dass die Spot-Raten unterhalb der Betriebskosten lagen.

### **AUSBLICK: KEIN SICHERER HAFEN IN SICHT**

Auch im laufenden Jahr 2010 bleibt die Marktlage angespannt. Durch das IMO Phase out wird 2010 zwar das letzte Jahr für die verbliebenen 240 Einhüllentanker mit einer Tragfähigkeit von 34,8 Mio. tdw sein. Es ist ebenso nicht auszuschließen, dass einige jüngere VLCC noch zu Erzfrachtern umgebaut werden. Zehn Einhüllen-VLCCs sind erst 1995/1996 abgeliefert worden. Gleichzeitig werden aber auch über 540 neue Tanker mit mehr als 60 Mio. tdw auf den Markt kommen. Unter Abzug aller Phase-out-Tonnage liegt das Wachstum dann immer noch bei über 6 %.

2010 geht die IEA von einem um 1,5 Mio. Barrel pro Tag höheren Verbrauch aus (+1,8 %). Möglicherweise ist dieser Wert absichtlich zu hoch angesetzt: Händler sprechen von 1 Mio. Barrel, um die OPEC zu einer höheren Förderquote zu bewegen. Die OPEC hatte Mitte Dezember 2009 auf ihrer außerordentlichen Sitzung in Luanda die Beibehaltung der bisherigen Förderquoten beschlossen.

### FHH-Markttelegraf



Das zweite Halbjahr 2009 war das schlechteste Halbjahr seit Bestehen der Containerschiffahrt. Die Charterraten sind auch in diesem Zeitraum weiterhin leicht gefallen. Das Segment leidet unter einem steigenden Angebotsüberhang, dem kein entsprechendes Nachfragewachstum gegenübersteht.

\* Der Zeiger des Markttelegrafen ragt in diesem Fall über die negative Skala hinaus.

Der Tankschiffsmarkt leidet im zweiten Halbjahr 2009 verstärkt unter dem Nachfragerückgang infolge der Wirtschaftskrise und der dem Markt zugeführten Neutronnage. Steigende Winterverladungen zum Jahresende brachten eine leichte Verbesserung.

Hafenverstopfungen in China und Australien – verursacht durch eine verstärkte Eisenerz- und Kohlenanfrage in China – ließen die Raten bei größeren Bulkern im vierten Quartal überraschend wiedererstarken. Dennoch liegen auch hier die Raten noch weit unter dem Fünfjahresdurchschnitt.

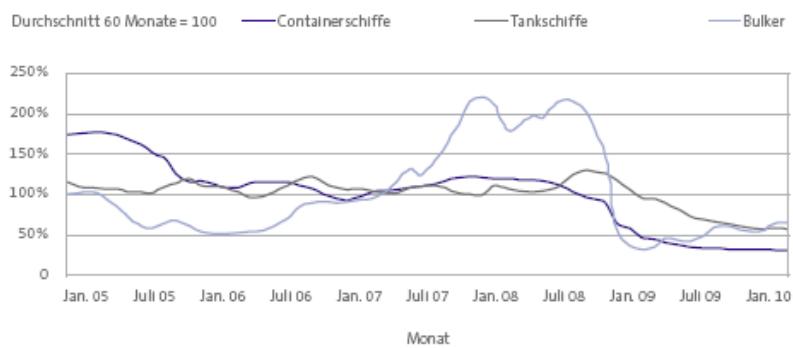
#### HINWEIS ZUM ZEIGERSTAND

Zur Ermittlung des Zeigerstandes wird der Durchschnitt der Zeitcharterraten der letzten sechs Monate im jeweiligen Markt mit dem Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre verglichen. Damit bildet der Markttelegraf die Volatilität des jeweiligen Segments während des Reportzeitraumes ab.

Liegt der aktuelle Stand weniger als 15 % über dem Fünfjahresdurchschnitt, so zeigt der Markttelegraf „aufwärts, leicht“ an. Bei einem Plus von 15 % bis 30 % steht der Zeiger auf „aufwärts, mittel“ und bei einem Plus von 30 % bis 45 % auf „aufwärts, stark“.

Analog gilt für die negative Seite: Liegt der aktuelle Stand weniger als 15 % unter dem Fünfjahresdurchschnitt, so zeigt der Markttelegraf „abwärts, leicht“ an. Bei einem Minus von 15 % bis 30 % steht der Zeiger auf „abwärts, mittel“ und bei einem Minus von 30 % bis 45 % auf „abwärts, stark“. Der Vergleich der aktuellen Zahlen mit dem langjährigen Schnitt ist oben dargestellt.

### Charterrotenindexverlauf für Container- und Tankschiffe sowie für Bulker



### Car Carrier-Markt: Autoproduktion im Rückwärtsgang

Bekanntlich leidet die Autoindustrie besonders stark unter der Wirtschaftskrise. Die Neuvverkäufe brachen ein, die Produktion schrumpfte massiv. Die aktuellen Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: In den Industrienationen bestehen Überkapazitäten von rund 30 %. Ein Ende der Talfahrt ist nicht in Sicht: Für 2009 soll die weltweite Produktion von Kraftfahrzeugen um über 14 % auf 56,1 Mio. Fahrzeuge zurückgegangen sein. 2008 betrug der Rückgang lediglich 4,6%, der Output immerhin noch 65,5 Mio. Autos. Erst 2011 wird laut Branche spezialist CSM Worldwide die Produktion das Niveau von 2008 leicht übertreffen. Das weltweit größte Autoterminal in Bremerhaven musste folglich einen Umschlagrückgang um 40 % auf 1,2 Mio. Fahrzeuge verkraften.

Deshalb überrascht es nicht, dass seit August 2008 keine Neubaukontrakte für Car Carrier bestehen. Trotzdem stieg auch in diesem Segment die Anzahl der Schiffe. Im zweiten Halbjahr 2009 wurden zwar 18 Einheiten mit 56.300 CEU (Fahrzeugeinheiten) verschrottet. Im gleichen Zeitraum wurden jedoch auch 25 Car Carrier mit 134.500 CEU abgeliefert. Glücklicher können sich die chinesischen Autohersteller schätzen: Im Reich der Mitte stieg die Produktion um 42 % und es wurden über 40 % mehr Neuwagen verkauft.

### AUSBlick: FAHREN AUF DEM PANNENSTREIFEN

Auch in diesem Segment sehen die Prognosen düster aus, sofern die Autoproduktion und die Nachfrage nicht deutlich zunehmen werden. Die prognostizierten Kapazitäten für das laufende Jahr 2010 werden sich um die Hälfte vergrößern, im nächsten Jahr nochmals um ein Viertel. 2010 werden die Car Carrier (bis 2.999 Cars) einen Zuwachs von 18 % (2011: +7 %) verzeichnen. In der mittleren Kategorie bis 4.999 Cars wird die Anzahl der Schiffe voraussichtlich um 20 % (2011: +9 %) zunehmen. Die größten Car Carrier mit 5.000 und mehr Fahrzeugen werden mit 13 % (2011: +10 %) auch die größte Steigerung verbuchen. Auffällig ist das Alter dieser Flotte: Fast ein Viertel der Schiffe aller Segmente ist älter als 20 Jahre.