

Markt- und Flottenanalyse für Vollcontainerschiffe des Typs "Sietas 168", (868 TEU)



im Auftrag von:
HPI Consult GmbH
Bremen

**Maritime
Concepts &
Consulting**

erstellt von:
Dipl.- Wirtsch. Ing. Michael Niefünd
Maritime Concepts & Consulting
Elsfleth, 19. Dezember 2005

Gliederung der Markt- und Flottenanalyse für den Schiffstyp „Sietas 168“

1	EINLEITUNG.....	3
2	SCHIFFSDATENBLATT.....	4
3	WELTWIRTSCHAFT - AKTUELLE WELTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG.....	5
4	CONTAINERMARKT - ENTWICKLUNG UND PROGNOSEN	6
4.1	ALLGEMEINES (WELTHANDEL, CONTAINERUMSCHLAG, WACHSTUMSPROGNOSEN).....	6
5	FLOTTENANALYSE 500 –999 TEU CONTAINERSCHIFFE	9
5.1	DATENGRUNDLAGE UND -AUSWAHL:.....	9
5.2	CONTAINERSCHIFFSMARKT DER SCHIFFSGRÖÖE 500-999 TEU.....	9
5.3	ÜBERSICHT ZU EINSATZMÄRKTEN	11
6	NEUBAUPREIS-ENTWICKLUNG	12
7	CHARTERRATEN FÜR CONTAINERSCHIFFE.....	13
7.1	ENTWICKLUNG DER ZEITCHARTERRATEN	13
7.2	AUSBLICK	16
8	ZUSAMMENFASSUNG.....	17

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: SCHIFFBAULICHES DATENBLATT DES MS "ANNA SIRKKA":.....	4
TABELLE 2: BIP-WACHSTUM IN % GEGENÜBER DEM VORJAHR.....	5
TABELLE 3: CLARKSON CONTAINERSHIP REGISTER: SCHIFFSTYPENGRUPPEN, ANZAHL DER SCHIFFE U. PROZENTUALE VERTEILUNG	9

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: WELTCONTAINERUMSCHLAG NACH REGIONEN 1996-2004, AKTUELLE PROGNOSE BIS 2006.....	7
ABBILDUNG 2: WELTWEITER CONTAINERUMSCHLAG IN DEN HÄFEN 1982-2004 UND PROGNOSE BIS 2010 (IN MIO. TEU).....	8
ABBILDUNG 3: ALTERSSTRUKTUR DER VOLLCONTAINERSCHIFFE 500 BIS 999 TEU UND AUFTRAGSBESTAND PER ANFANG NOVEMBER 2005 (N=670 + 176).....	10
ABBILDUNG 4: HAUPT-EINSATZGEBIETE	11
ABBILDUNG 5: NEUBAUPREISENTWICKLUNG VON CONTAINERSCHIFFEN 1.000 TEU SEIT 1997 UND BAUPREIS MS „ANNA SIRKKA“ IN MIO. US\$.....	12
ABBILDUNG 6: ZEITCHARTERRATEN FÜR 725 UND 1.000 TEU CONTAINERSCHIFFE MIT BORDKRÄNEN SEIT 1993 (IN US-\$/TAG).....	13
ABBILDUNG 7: STANDARDTYP "SIETAS 168": T/C-ABSCHLÜSSE (€ UND US\$/TAG)	14
ABBILDUNG 8: FEEDER-CHARTERMARKT UND STANDARDTYP "SIETAS 168"-T/C-ABSCHLÜSSE (EURO/TAG).....	15
ABBILDUNG 9: T/C-ENTWICKLUNG 1.000 TEU, MIT BORDKRÄNEN, JAHRESMITTEL 1993-2005 UND DURCHSCHNITT [EURO/TAG], TREND 2005 UND DURCHSCHNITT „SIETAS 168“	15
ABBILDUNG 10: T/C-ENTWICKLUNG 1.000 TEU, JAHRESMITTEL 1993-2003 UND DURCHSCHNITT, EFFEKTIVER DURCHSCHNITT TYP 168 SEIT 2000 SOWIE KALKULIERTE T/C SIETAS 168 BIS 2018 [EURO/TAG].....	16

1 Einleitung

In der nachfolgenden Markt- und Flottenanalyse werden für das Emissionshaus HPI Consult GmbH, Bremen, die wesentlichen Fakten zur Schiffsflotte und zum Markt für das auf der Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde unter der Bau-Nummer 1258 zu bauende und im Oktober 2006 zur Ablieferung kommenden Vollcontainerfeederschiff von „Typ 168“

M/S "ANNA SIRKKA"

dargestellt und analysiert.

Bei dem Schiffstyp handelt es sich um ein modernes, flexibel einsetzbares Vollcontainerschiff, das auf verschiedenen Routen eingesetzt werden kann.

In der Marktpotenzialuntersuchung soll eine auf fundierten Zahlen basierende Analyse, die die langfristigen Chancen in den verschiedenen Routen ermittelt, erstellt werden. Zu diesem Zweck werden u.a. die neuesten verfügbaren Daten zur Flottenentwicklung, den weltweiten Containerverkehren, den Charterraten, den Neubaupreisen und den Verkaufserlösen analysiert. Für diese Bereiche wurden auch die veröffentlichten Prognosen internationaler Forschungs- und Beraterinstitute betrachtet und ausgewertet. Auf diesen Ergebnissen aufbauend sollen rationale Erwartungen und Aussagen zur zukünftigen Marktposition des Schiffstyps "Sietas 168" gemacht werden.

Die vorliegende Markt- und Flottenanalyse verwendet frei zugängliche Daten und Informationen. Die dargestellten Fakten und Ergebnisse bieten daher ein hohes Maß an Transparenz, die Prognosen basieren auf hierauf aufbauenden, nachvollziehbaren Aussagen. So ergibt die nachfolgende Betrachtung einen umfassenden Überblick für das Marktpotenzial des Schiffes.

2 Schiffsdatenblatt

Das MS „ANNA SIRKKA“ wird folgende wesentliche, den wirtschaftlichen Einsatz bestimmende und im weiteren analysierte schiffbauliche Leistungsparameter aufweisen:

Tabelle 1: Schiffbauliches Datenblatt des MS "ANNA SIRKKA":

Schiffsnamen	tbn ANNA SIRKKA
Bauwerft	J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. Hamburg-Neuenfelde
Baunummer	1258
Baujahr/-monat	2006 / Oktober
Länge über alles	134,44 m
Länge zwischen den Loten	124,41 m
Breite über alles	22,50 m
Seitenhöhe	11,30 / 14,00 m
Tiefgang, Konstruktions- / Sommerfreibord	8,50 / 8,71 m
Tragfähigkeit	ca. 11.000 tdw
Brutto- / Nettoraumzahl	ca. 9.960 / ca. 6.000
TEU-Kapazität	868 TEU
TEU-14to-homogen bei 8,7m Tiefgang	610 TEU
Kühlcontainer-Anschlüsse (Plugs)	234
Betriebsgeschwindigkeit	ca. 18,0 kn
Bunkerverbrauch bei 18,0 kn bei 8,5m Tiefgang	ca. 33,3 Tonnen IFO 380 cst pro Tag
Anzahl der Luken/Laderäume	2 Luken, 4 Laderäume (Holds) Luke 1: 12,37 x 13,30 m Luke 2: 12,37 x 18,62 m Hold 3: 28,00 x 18,62 m, offen Hold 4: 28,35 x 18,62 m, offen
Hauptmaschine	MAK 9 M 43
Leistung Hauptmaschine	8.400 kW bei 500 Umdrehungen/Minute
Klassifikation	GL + 100 A5 "CONTAINERSHIP (OPEN TOP)" SOLAS II-2 Req. 19 + MC AUT
Hilfsmaschinen	2 Dieseldgeneratoren mit 1020 kW und 856 kW, 1 Hilfsdiesel a 340kW; 1 Wellengenerator a 1300 kW
Bugstrahl- / Heckstrahlruder	750 kW / 450 kW

Kurzbeschreibung der Werft



Seitenriss

3 Weltwirtschaft - aktuelle weltwirtschaftliche Entwicklung

Die Wachstumsprognosen des Seeverkehrs basieren auf drei Faktoren: dem anhaltenden Wachstum der Weltbevölkerung (innerhalb der nächsten 15 Jahre wird ein Zuwachs von 1,1 Milliarden angenommen¹), weiteren Produktionsverlagerungen in Entwicklungs- und Niedriglohnländer sowie der Wandlung von bisherigen Entwicklungs- und Schwellenländern zu Industrienationen – mit den entsprechenden Veränderungen in den jeweiligen Außenhandelsstrukturen. Hier ist vor allem die südostasiatische Region zu nennen.

Durch die immer intensivere ökonomische Verflechtung und internationale Arbeitsteilung der Länder kommt es im Zuge der sich ändernden Produktionsprozesse zu einem permanent steigenden Gütertausch. Dieser Trend wird durch die Reduzierung von Seetransportkosten verstärkt.

Der Welthandel wird nach den Boomjahren 2000 und 2004 auch in den kommenden Jahren weiter wachsen. Nach den aktuell veröffentlichten Ausblicken von OECD² und IWF³ wird damit gerechnet, dass sich die Erholung der Weltwirtschaft weiter festigt. Die expansive Wirtschaftspolitik in Asien und die Stabilisierung des Wirtschaftswachstums in den USA treiben das globale Wachstum an. Nach 5,1 % Wachstum im Jahre 2004, so der IWF in seiner aktuellen Prognose, soll das weltweite Wirtschaftswachstum in den Jahren 2005 und 2006 um jeweils 4,3 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr ansteigen. Der Wachstumstrend soll in den Folgejahren anhalten und wird lt. IWF in den Jahren 2007-2010 mit 4,3 % p. a. prognostiziert.

Entsprechend sieht die OECD auch die Aussichten für den Welthandel. Nach einem Wachstum des Welthandels in Jahre 2004 von 9,4 % gegenüber dem Vorjahr lautet die Prognose für das Jahr 2005 +7,4 % und für 2006 +9,4 %.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Prognosen ausgewählter Länder und Regionen in Übersicht:

Tabelle 2: BIP-Wachstum in % gegenüber dem Vorjahr

	USA	EU	Japan	Lateinamerika	Südkorea	China	OECD
2001	0,8%	1,7%	0,2%	0,5%	3,8%	7,5%	1,1%
2002	1,6%	0,9%	-0,3%	0,0%	7,0%	8,3%	1,5%
2003	2,7%	0,7%	1,4%	2,2%	3,1%	9,5%	2,0%
2004 (e)	4,2%	2,0%	2,7%	5,6%	4,6%	9,5%	3,3%
2005 (p)	3,6%	1,2%	2,4%	4,1%-	3,9%	9,0%	2,7%
2006 (p)	3,5%	1,8%	2,0%	3,8%	5,1%	5,1%	2,9%

Quelle: Clarkson Research Studies ,Container Intelligence Monthly 12/2005, basierend auf den Prognosen des IWF sowie OECD

¹ Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, World Population Prospects: The 2004 Revision, <http://esa.un.org/unpp>

² Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Economic Outlook Nr. 77, Mai 2005.

³ Internationaler Währungsfonds (IWF) World Economic Outlook, New York, September 2005.

Insgesamt kann heute von einer weiteren Steigerung des weltweiten Transportbedarfs auf Seeschiffen ausgegangen werden.

4 Containermarkt - Entwicklung und Prognosen

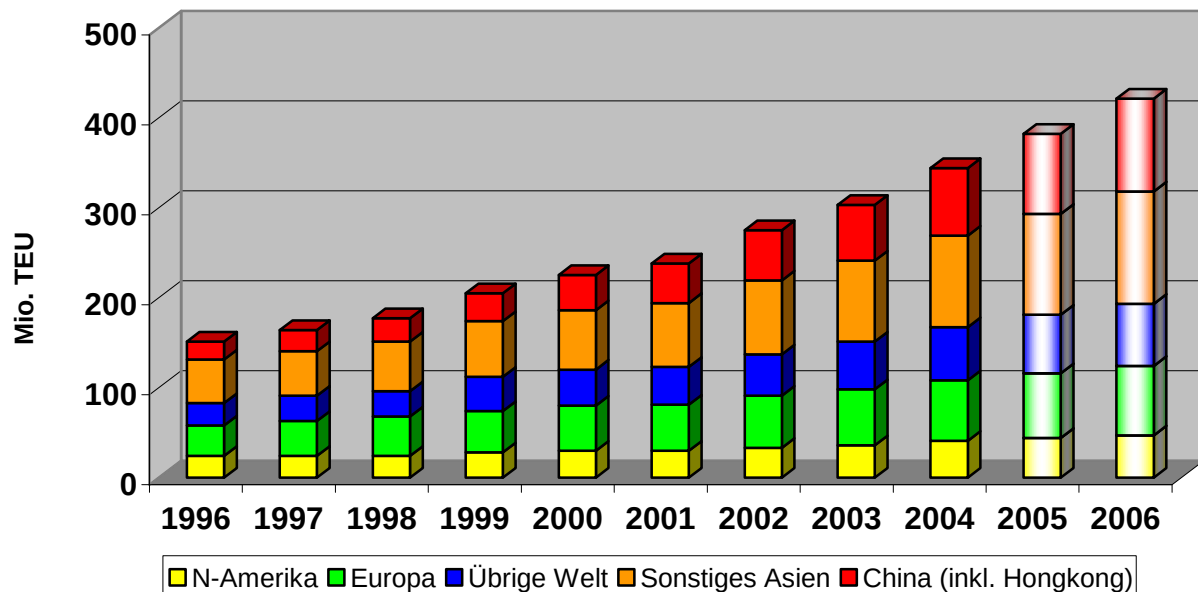
4.1 Allgemeines (Welthandel, Containerumschlag, Wachstumsprognosen)

Noch deutlich stärker als der Welthandel und der Welt-Seehandel wuchs in den vergangenen Jahren der internationale Containerverkehr. Seit Beginn der kommerziellen, internationalen Containerschifffahrt im Jahr 1966 hat dieses System einen ungebrochenen und sehr dynamischen Aufschwung erlebt. Für diese Entwicklung gibt es verschiedene Gründe. Die Hauptursache für den Erfolg des Systems Container im Seeverkehr ist, dass es die breite Vielfalt von Halb- und Fertigwaren mit unterschiedlichen Gewichten, Abmessungen und Verpackungen mittels Container vereinheitlicht und so die vergleichsweise schnelle und kostengünstige Be- und Entladung von Schiffen ermöglicht. Darüber hinaus hat die damit verbundene Verkürzung der Hafenliegezeiten die Effizienz des Seeverkehrs deutlich gesteigert. Andere wichtige und zum Teil eng damit verknüpfte Ursachen für das überproportionale Wachstum des Containerverkehrs waren:

- Die *Steigerung des Containerisierungsgrades* im Seeverkehr, denn in immer mehr Fahrtgebieten werden konventionelle Stückgutverkehre durch Containerverkehre substituiert. Mittlerweile werden auch flüssige und trockene Massengüter sowie gekühlte Waren in (z.T. speziellen) Containern transportiert.
- Die *Erhöhung des Anteils hochwertiger Waren* im internationalen Handel durch die bereits genannte Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung mit der Dezentralisierung von Produktionsprozessen im Zusammenhang mit Outsourcing etc.
- Das *starke Wirtschaftswachstum in exportorientierten Ländern* (vor allem in Südostasien). Aufgrund der hohen Exporteinnahmen stiegen auch die Importe dieser Länder.
- Die *sehr gute Eignung für gebrochene Transportketten*. Als genormter Transportbehälter ist der Container ideal im kombinierten Verkehr von Lkw, Bahn und Schiff einsetzbar.
- Die *permanente Senkung der Kosten des Containertransportes*. Insbesondere das Wachstum der Weltflotte von Containerschiffen, die zunehmenden Schiffsgrößen und der harte Wettbewerb auf den Hauptschifffahrtsrouten führten zu einer deutlichen Verbilligung von Containerverkehren (Skaleneffekte = Economies of Scale), wodurch für immer mehr (auch geringwertige) Waren internationale Transporte wirtschaftlich wurden.

Die dynamischste Region des Weltcontainerumschlags ist Asien. Im Jahre 2004 wurden hier 51,5 % der Container bewegt, gefolgt von europäischen Häfen mit 19,5 %. Diese Entwicklung mit überdurchschnittlichem Wachstum wird sich fortsetzen. Clarkson Research prognostiziert für Asien bis Ende 2006 einen Anstieg auf 54,2 %.

Abbildung 1: Weltcontainerumschlag nach Regionen 1996-2004, aktuelle Prognose bis 2006



Quelle: Daten basierend auf Clarksons Research Studies „Container Intelligence Monthly 12/2005“, London, sowie verschiedene Jahrgänge

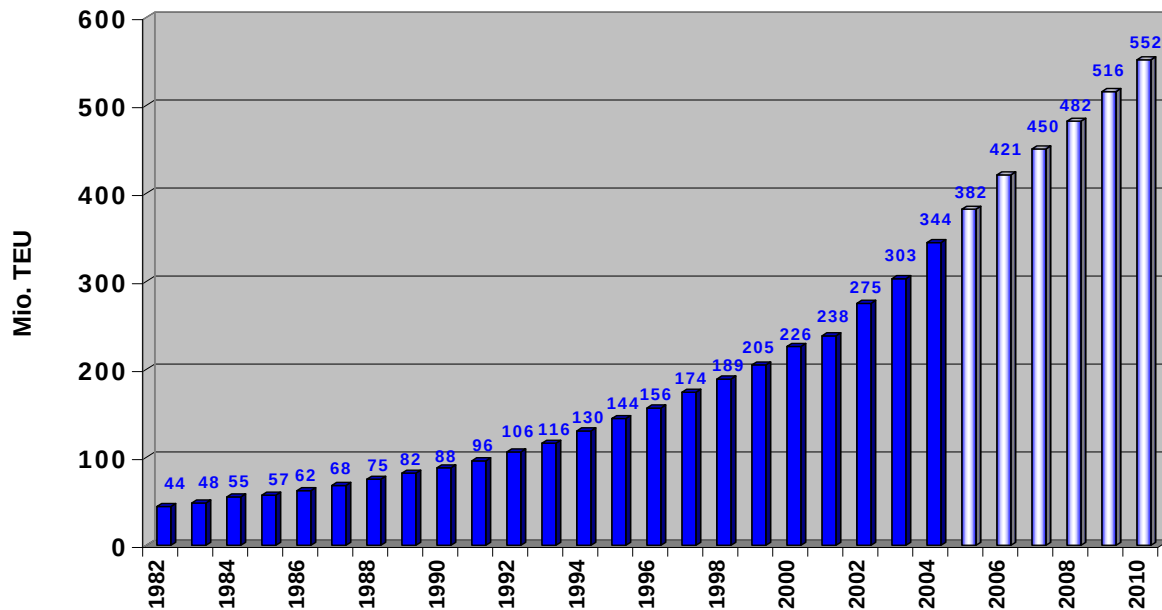
Aktuell rechnet Clarkson Research für den Weltcontainerumschlag, nach 11,3% in 2003 und um 13,8% im Jahre 2004, mit einer Zunahme für 2005 mit 11,3 % und 9,9% für 2006. Treibende Kräfte sind die asiatischen Staaten und hier besonders China. In den Jahren 2003 und 2004 ist die TEU-Kapazität um 8,9% bzw. 9,7% gewachsen und die Wachstumsraten der erwarteten Ablieferungen für die Jahre 2005 und 2006 liegen bei 12,6% bzw. 15,9%

Für den internationalen Seehandel und speziell den Weltcontainerverkehr wird für die kommenden Jahre ein weiterhin kräftiges Wachstum prognostiziert. Jährliche Wachstumsraten beim Containerumschlag von 11 bis 13% werden aber nicht mehr zu realisieren sein. Nach den aktuellsten Prognosen verschiedener Institutionen bezüglich der zukünftigen Entwicklung des Containerverkehrs ist innerhalb der nächsten zehn Jahre mit einer Verdoppelung des Containerverkehrs zu rechnen, was einem durchschnittlichen Wachstum von rund 8% pro Jahr entspricht.

Die Entwicklung des Containerverkehrs lässt sich anhand der Umschlagmengen der Containerhäfen weltweit nachvollziehen. Insgesamt stieg der weltweite Umschlag seit 1999 von schätzungsweise 205 Mio. TEU⁴ auf ca. 344 Mio. TEU im Jahre 2004. Die aktuellen Schätzungen von Clarkson Research nehmen für 2005 382 Mio. TEU und für 2006 421 Mio. TEU an. Für eine Abschwächung des Wachstums gibt es derzeit keinerlei Hinweise. Letztere Angabe wurde in der nachfolgenden Abbildung anschließend bis 2010 mit jeweils 7 % p.a. gesteigert, so dass für 2010 ein Umschlag von ca. 552 Mio. prognostiziert werden kann.

⁴ Standard-Container mit einer Länge von 20 Fuß

Abbildung 2: Weltweiter Containerumschlag in den Häfen 1982-2004 und Prognose bis 2010 (in Mio. TEU)



Quelle: Daten basierend auf Clarksons Research Studies „Container Intelligence Monthly 11/2005“, London, verschiedene Jahrgänge; Drewry Shipping Consultants: Annual Container Market Review & Forecast 2000; eigene Berechnungen und Annahmen

5 Flottenanalyse 500 –999 TEU Containerschiffe

Der Schiffstyp 168 wird in der nachfolgenden Flottenanalyse mit den übrigen Feedermax-Containerschiffen verglichen. Um das Wettbewerbsumfeld abzugrenzen, wird nach der kurzen Betrachtung des Gesamtmarktes eine Detailbetrachtung vorgenommen. Die wesentlichen Leistungsparameter des Schiffes wurden bereits im Schiffsdatenblatt genannt. (Vgl. Kapitel 2)

5.1 Datengrundlage und -auswahl:

Die Datengrundlage der nachfolgenden Flottenanalyse bildet die Publikation „Container Intelligence Monthly“, Ausgabe 12/2005 von Clarkson Research Studies sowie die Datenbank im „Shipping Intelligence Network“ unter www.clarksons.net. Die Publikation enthält Angaben zu insgesamt 3.623 Vollcontainerschiffen per Anfang Dezember 2005. Die Untergliederung nach TEU-Größenklassen stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 3: Clarkson Containership Register: Schiffstypengruppen, Anzahl der Schiffe u. prozentuale Verteilung

Größenklasse Vollcontainerschiffe	TEU-Kapazität der Größenklasse	Anzahl der Schiffe	% Schiffe	TEU-Kapazität (1.000 TEU)*	% TEU-Kapazität
Feeder	100-499 TEU	446	12,3%	137,7	1,7%
Feedermax	500-999 TEU	670	18,5%	481,2	6,0%
Handy	1.000-1.999 TEU	975	26,9%	1.378,6	17,2%
Sub-Panamax	2.000-2.999 TEU	574	15,8%	1.431,6	17,8%
Panamax	3.000 + TEU	574	15,8%	2.257,8	28,1%
Post-Panamax	4.000 + TEU	384	10,6%	2.347,7	29,2%
Summe		3.623	100,0%	8.034,5	100,0%

Quelle: Clarkson Research Studies: „Shipping Intelligence Network“, Dezember 2005, eigene Berechnungen * gerundet

5.2 Containerschiffsmarkt der Schiffsgröße 500-999 TEU

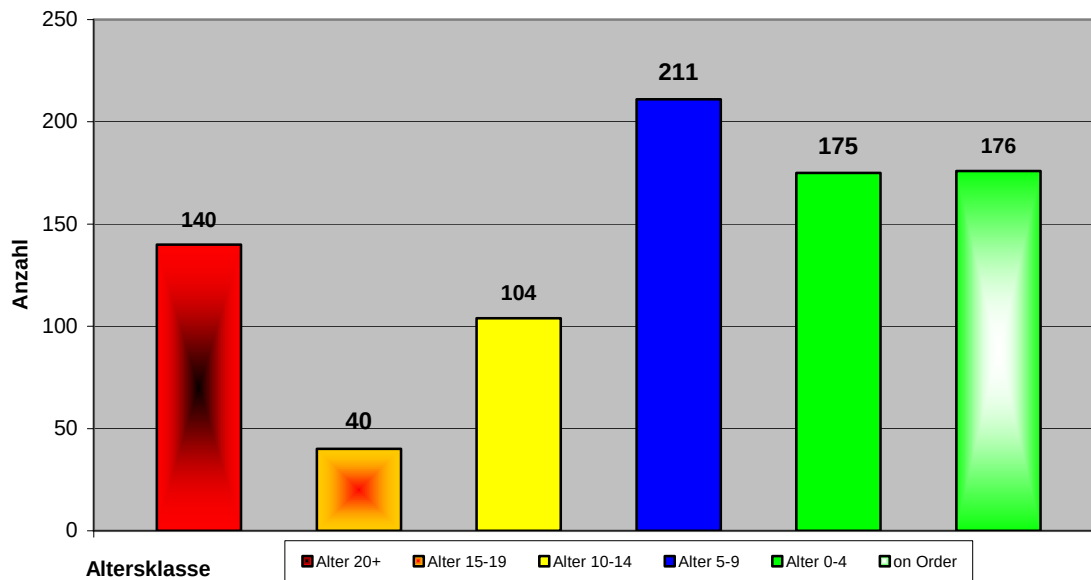
Aus dem Feedermax-Subsegment sind 670 Containerschiffe mit einer Containerkapazität von 500 bis 999 TEU herausgefiltert worden. Sie bilden das unmittelbare Wettbewerbsumfeld des Schiffstyps „Sietas168“.

Die Altersverteilung stellt sich wie folgt dar:

Altersverteilung	Alter 20+	Alter 15-19	Alter 10-14	Alter 5-9	Alter 0-4	Summe
Anzahl	140	40	104	211	175	670
%-Anteil	20,9%	6,0%	15,5%	31,5%	26,1%	100,0%

Die Altersstruktur verdeutlicht auch das nachfolgende Balkendiagramm:

Abbildung 3: Altersstruktur der Vollcontainerschiffe 500 bis 999 TEU und Auftragsbestand per Anfang Dezember 2005 (n=670 + 176)



Quelle: eigene Berechnungen, basierend auf Daten von Clarkson Research Studies „Container Intelligence Monthly“ und „World Shipyard Monitor“, beide London 12/2005

Aufgrund der Altersstruktur ist ein Tonnage-Ersatzbedarf zu erkennen, da 140 Schiffe älter als 20 Jahre alt sind. Dies entspricht 20,9 % des hier untersuchten Marktsegmentes und ist als das kurz- bis mittelfristig zu erneuernde Potenzial anzusehen. Das Orderbuch für die nächsten 3 Jahre enthält insgesamt 176 Einheiten zwischen 500 und 999 TEU, welches 26,3 % des Größensegmentes darstellt.

Unter der Annahme, dass die Hälfte der 140 über 20 Jahre Einheiten in den nächsten 3 Jahren aus dem Markt ausscheiden, liegt das Nettowachstum bei 106 Einheiten oder ca. 5,0% p.a. und liegt deutlich unterhalb des erwarteten, zweistelligen Wachstums des Containerumschlages. Somit wird jüngerer, moderner Tonnage ein attraktives Umfeld geschaffen. Dies könnte auch für eine künftige Markt- und Charterstabilität sprechen.

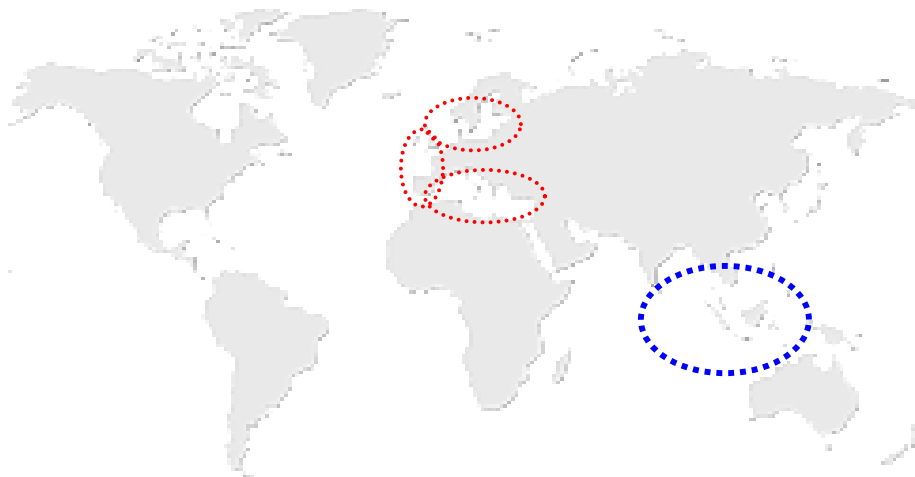
Der von Sietas gebaute Containerschiffs-Serientyp 168 (868 TEU, 610 TEU a 14t, 11.400 tdw, 18 kn bei 33,3 Tonnen Bunkerverbrauch/Tag, 234 Reefer-Anschlüsse) liegen in der oberen Hälfte des sog. Feedermax-Größensegment (500-999 TEU).

In diesem oberen Marktsegment der Vollcontainerschiffe besteht kaum noch ein direkter Wettbewerb mit den Mehrzweckschiffen unterschiedlicher, zumeist nicht so leistungsfähiger Ausstattung (z.B. Geschwindigkeit, Reefer, Tiefgang oder Eisklasse). Die Mehrzweckschiffe haben Ausweichmöglichkeiten auf andere Ladungsmärkte.

5.3 Übersicht zu Einsatzmärkten

Der Schiffstyp Sietas 168 wird von Konstruktion und Ausrüstung her als Feederschiff ohne Bordkräne verschiedene Haupteinsatzgebiete und verschiedene potentielle Ersatz-Einsatzgebiete haben :

Abbildung 4: Haupteinsatzgebiete



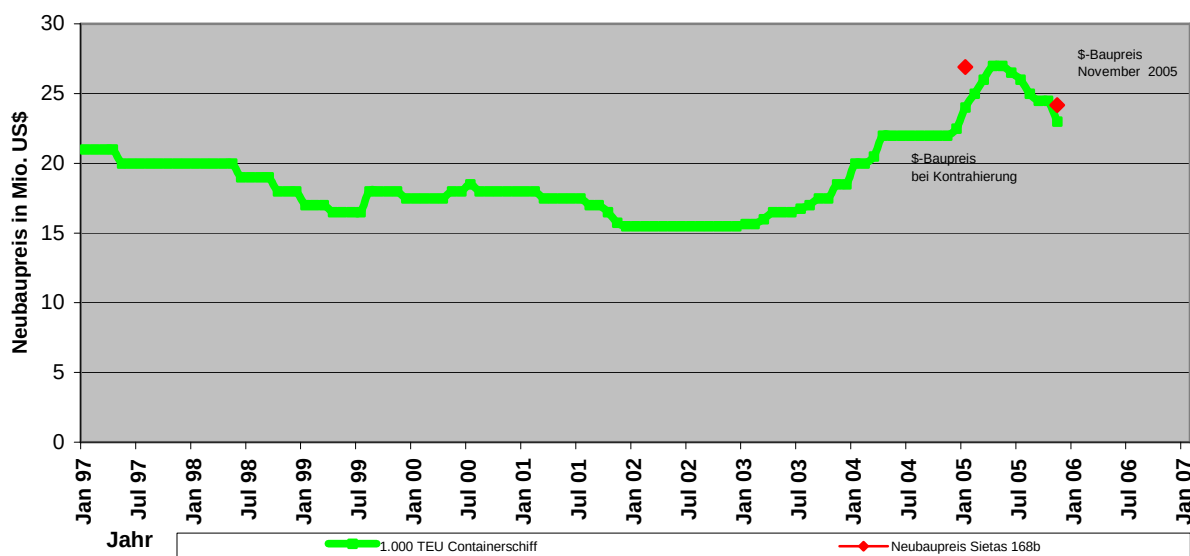
- Europaverkehre
 - o **Nordkontinent – Ostsee (Baltik/Skandinavien)**
 - o Kontinent – Portugal (Iberische Halbinsel) oder Irland
- Mittelmeer
 - o Kontinent – Mittelmeer (Nischenhäfen), innerhalb des westliches Mittelmeers oder ex Hub westliches Mittelmeer – Östliches Mittelmeer / Schwarzes Meer
- Innerasiatische Zubringerdienste

6 Neubaupreis-Entwicklung

Niedrigbaupreise gab es 1999 als Auswirkung der Asienkrise und der Abwertung der asiatischen Währungen. Dieses Niveau fiel in 2001 und 2002 wiederum, da die Werften über den Preis aggressiv akquirierten. Nach aktuellen Informationen sind die Bauplätze in Asien zumeist bis über das Jahr 2008 hinaus belegt und gleichzeitig die Rohstoff- und Stahlpreise weltweit erheblich innerhalb des letzten Jahres 2004 um ca. 80% angestiegen. Seit Jahresbeginn 2005 sind die Stahlpreise leicht gefallen. Mit einer zeitlichen Verzögerung von wenigen Monaten folgten die Baupreise für Containerschiffe.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die langfristige Neubaupreisentwicklung von Containerschiffen im Vergleich zum Neubaupreis des Typschiffs „Sietas 168“ unter Berücksichtigung des \$-Wechselkurses.

Abbildung 5: Neubaupreisentwicklung von Containerschiffen 1.000 TEU seit 1997 und Baupreis MS „Anna Sirkka“ in Mio. US\$



Quelle: Clarkson Research Studies: SIN und Container Intelligence Monthly, verschiedene Jahrgänge; eigene Berechnungen
 Unterstellte Wechselkurs (Januar 2005): 1,3119\$/Euro, Wechselkurs (November 2005): 1,1786\$/Euro [Quelle: Deutsche Bundesbank, www.bundesbank.de; dies sind EZB-Referenz-Wechselkurse]

Der aktuelle Neubaupreis per November 2005 für 1.000 TEU Containerschiffe wird bei Clarkson Research mit 23,0 Mio. \$ (im September/Okttober 2005 waren es noch 24,5 Mio. US-\$) angegeben. Der Neubaupreis des „Sietas 168“ befand sich sowohl bei Kontrahierung als auch aktuell auf Marktniveau.

7 Charrerraten für Containerschiffe

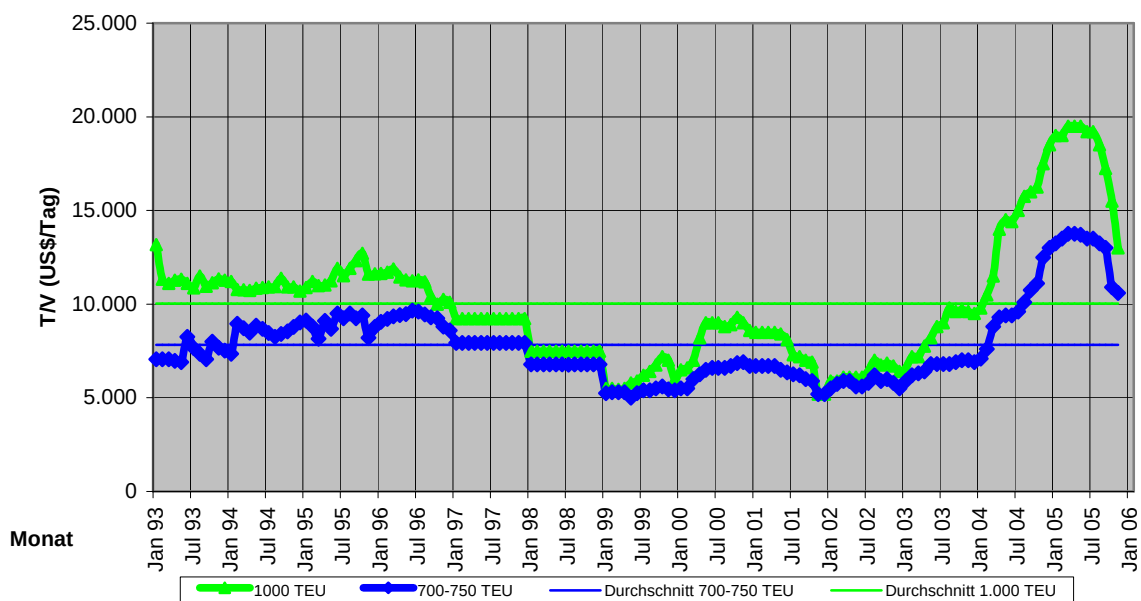
Der Zeitchartermarkt für Vollcontainerschiffe ist durch die Rundschreiben der Makler weitestgehend transparent. Die Quellen der dargestellten Charrerraten werden unter den jeweiligen Diagrammen genannt.

7.1 Entwicklung der Zeitcharrerraten

Seit Mitte 2003 führte eine gestiegene Tonnagenachfrage in Asien infolge der dort boomenden Volkswirtschaften - insbesondere China - zu deutlichen Ratenerhöhungen, da zu wenig Tonnage zu Verfügung stand. Seitdem sind die Charrerraten kontinuierlich bis ins 2. Quartal 2005 gestiegen. Seitdem führte eine geringere Nachfrage zu einer marktüblichen Ratenreduktion.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Zeitcharrerraten seit 1993 nach Clarkson Research auf. In dem Betrachtungsraum liegt der Durchschnitt der dargestellten Zeitcharrerraten für Containerschiffe von 725 TEU und von 1.000 TEU um US\$ 7.825 bzw. 10.025/Einsatztag. Der aktuelle Wert (November 2005) liegt bei US\$ 10.600 bzw. 13.000/Tag.

Abbildung 6: Zeitcharrerraten für 725 und 1.000 TEU Containerschiffe mit Bordkränen seit 1993 (in US-\$/Tag)

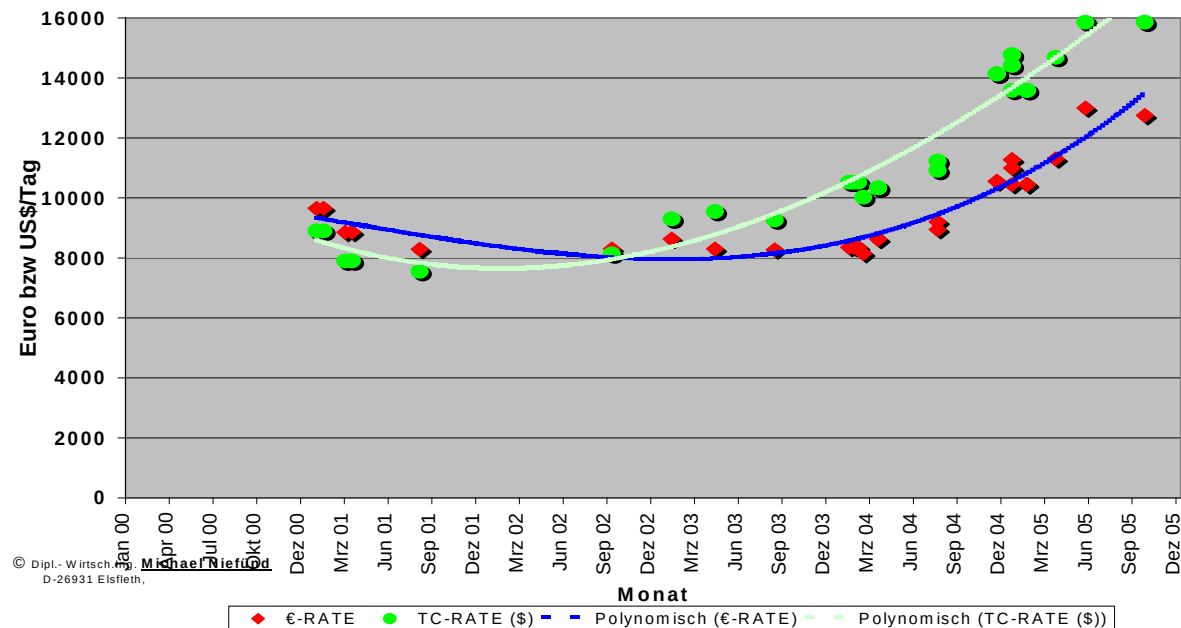


Quelle: Clarkson Research Studies: Container Intelligence Monthly, London, verschiedene Ausgaben
 ----- Durchschnitt seit 1993 (700-750 TEU): \$ 7.430,- aktueller Wert (12/2004): \$ 13.000,-
 ----- Durchschnitt seit 1993 (1.000 TEU): \$ 9.410,- aktueller Wert (12/2004): \$ 18.500,-

Quel

Die nachfolgende Abbildung zeigt die effektiven Charterabschlüsse des Standardtyp "Sietas 168" seit 2000.

Abbildung 7: Standardtyp "Sietas 168": T/C-Abschlüsse (€ und US\$/Tag)



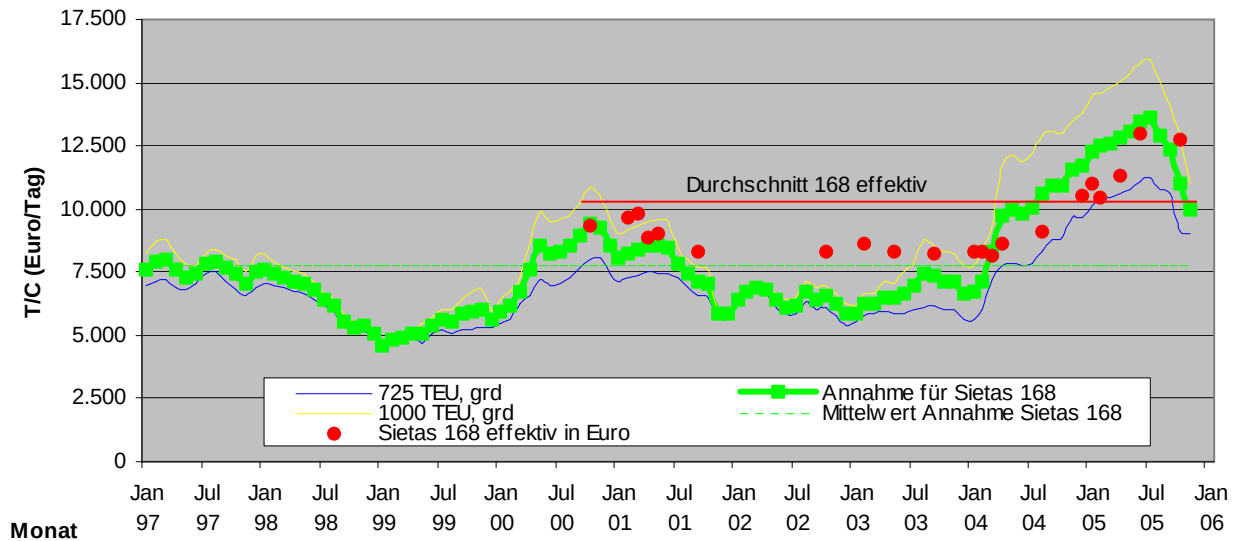
Quelle: eigene Berechnungen, basierend auf Veröffentlichungen Hamburger Schiffsmakler

Währung	Ø T/C seit 2000	höchste T/C seit 2000	niedrigste T/C seit 2000	aktuelle T/C
Euro	10.150	13.000	8.150	12.750

Im Gegensatz zum Chartermarkt über 1.000 TEU, der ausschließlich auf US\$ geschlossen wird, überwiegen bei dem hier untersuchten Schiffstyp die Euro-Abschlüsse. Die nachfolgenden Diagramme des Kapitels 6 werden alle in der Einheit „Euro pro Tag“ dargestellt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Charratenentwicklung für 725 TEU / 1.000 TEU Containerschiffe seit 1997. Der Mittelwert der beiden Zahlenreihen wurde als „hypothetische Charrate für den Typ Sietas 168 ermittelt (grüne Linie) und hieraus wiederum die „durchschnittliche, hypothetische Charrate“ (rote, gestrichelte Linie). Dazu wurden die effektiven T/C-Abschlüsse für den Sietas-Typ 168 sowie deren ermittelter Durchschnittswert abgebildet.

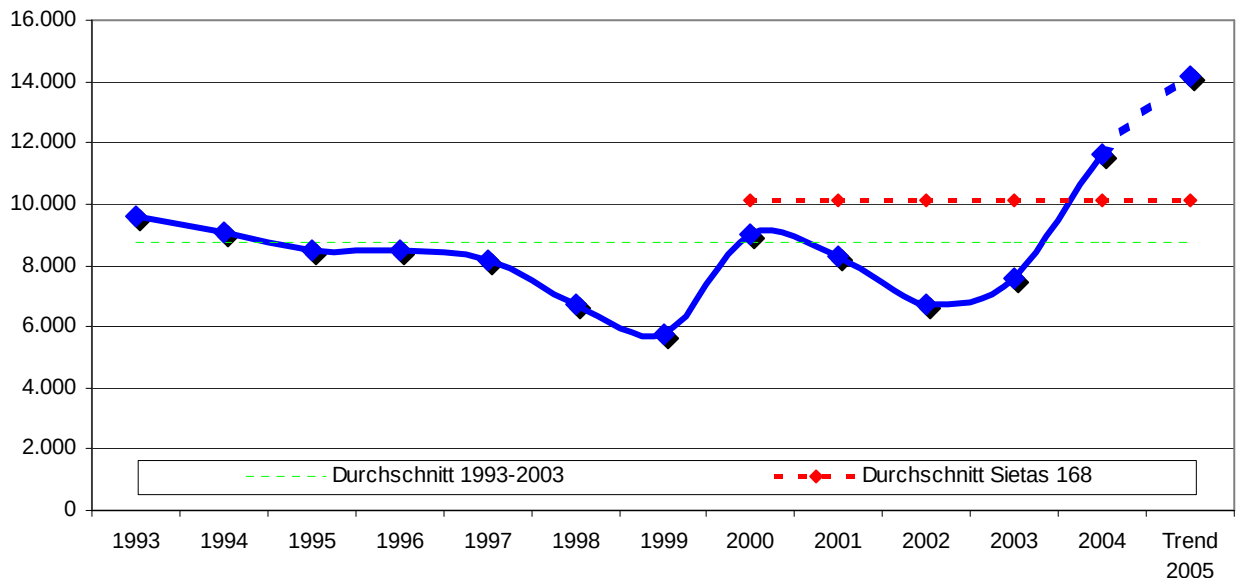
Abbildung 8: Feeder-Chartermarkt und Standardtyp "Sietas 168"-T/C-Abschlüsse (Euro/Tag)



Quelle: Clarkson, SIN – Shipping Intelligence Network und Veröffentlichungen Hamburger Schiffsmakler, eigene Berechnung und Darstellung

Die nachfolgende Abbildung bildet Charterratenentwicklung in komprimierter Form anhand der durchschnittlichen **Jahreswerte** seit 1993 für Vollcontainerschiffe um 1.000 TEU ab sowie den ermittelten bisherigen T/C-Durchschnitt der Sietas „168er“ ab.

Abbildung 9: T/C-Entwicklung 1.000 TEU, mit Bordkränen, Jahresmittel 1993-2005 und Durchschnitt [Euro/Tag], Trend 2005 und Durchschnitt „Sietas 168“



Quelle: Clarkson, SIN – Shipping Intelligence Network, eigene Berechnung und Darstellung

Erkennbar an der vorstehenden Abbildung, dass die jährlichen Mittelwerte für diese Schiffsgröße – mit Ausnahme der extern verursachten ‚Krisenjahre 1998/1999 und 2001/2002‘ sowie der letzten beiden Boomjahre- zwischen 8.000 und ca. 10.000

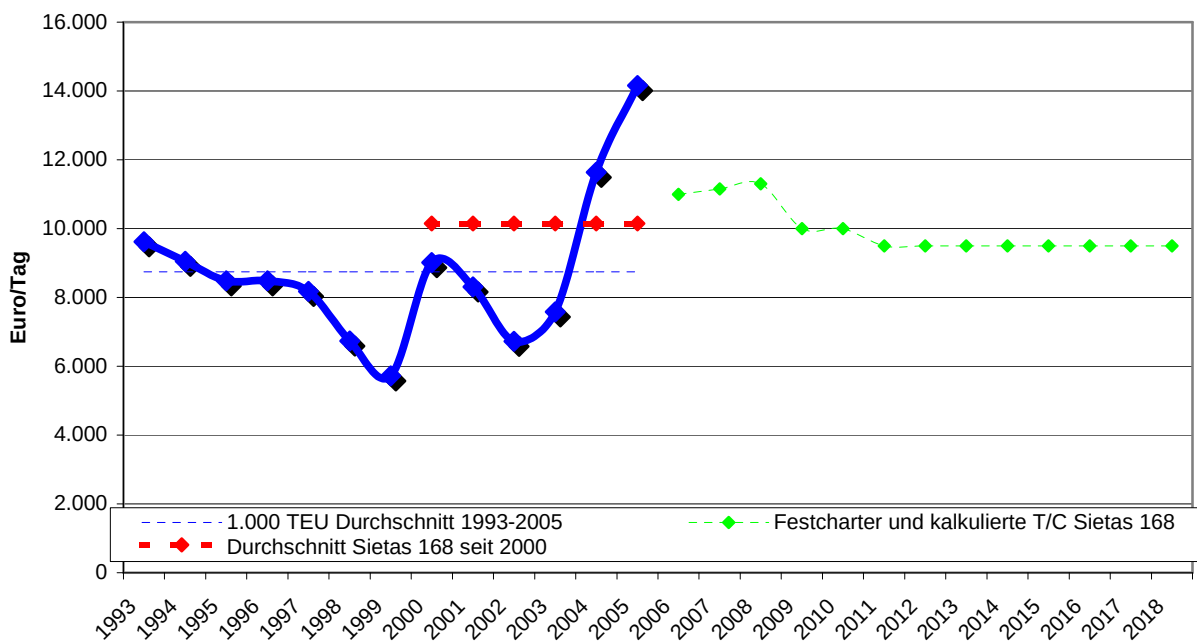
€/Tag liegt. Der Durchschnitt der 13 Jahre liegt bei € 8.750/Tag⁵. Dem gegenüber ist der bisherige Charterrendurchschnitt für die Sietas „168er“ mit € 10.150/Tag dargestellt (siehe auch Abbildungen 7+8).

Fazit: Es ist ersichtlich, dass der Sietas-Typ 168 stets auf den Niveau der 1.000 TEU-Containerschiffe oder sogar höher abgeschlossen wird, was für die vom Markt honorierte Leistungsfähigkeit des Schiffstyps spricht.

7.2 Ausblick

Die Sietas Schiff vom Typ 168 verfügt bei Ablieferung im Oktober 2006 über eine, zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses Januar 2005, als marktgerecht anzusehende, dreijährige Brutto-Festcharter von Euro 11.000 , 11.150 und 11.300 pro Tag für das erste, zweite und dritte Jahr. Anschließend wird ab Oktober 2009 für zwei Jahre mit € 10.000/Tag und ab Oktober 2011 durchgehend mit € 9.500/Tag weitergerechnet. Dies ist aus heutiger Sicht, insbesondere unter Berücksichtigung der analysierten Leistungsmerkmale, der zu erwartenden Abwrackungen und der gegenüber anderen Größensegmenten moderaten Neubaufaufträge als eine realistische Annahme mit Potential nach oben.

Abbildung 10: T/C-Entwicklung 1.000 TEU, Jahresmittel 1993-2003 und Durchschnitt, effektiver Durchschnitt Typ 168 seit 2000 sowie kalkulierte T/C Sietas 168 bis 2018 [Euro/Tag]



Quelle: Clarkson, SIN – Shipping Intelligence Network, eigene Berechnung und Darstellung 13-Jahresdurchschnitt (US\$)

Die **Volatilität** der Charterraten im oberen Feedermax-Segment ist vergleichsweise gering zum gesamten Containerchartermarkt. Das Segment bleibt auf seinem weiterhin stabilen Ratenniveau.

⁵ der entsprechende Wert in US\$ liegt bei US\$ 10.050/Tag

8 Zusammenfassung

- Die Weltwirtschaft hat im Jahre seit 2003 ihren Wachstumskurs wieder aufgenommen, besonders in Asien. Für die nächsten 2 Jahre 2006 und 2007 wird diese Entwicklung weiter prognostiziert.
- Der Containerverkehr wird auch in den nächsten Jahren stark wachsen.
- Durch den Einsatz von immer größeren Post-Panamax-Containerschiffen (5.000 - 9.000 TEU) werden die Feederdienste überproportional anwachsen. Hier werden auch die Typschiffe "Sietas 168" ihre Beschäftigung finden.
- Die Flottenanalyse ergab eine relativ junge Altersstruktur im untersuchten Marktsegment zwischen 500 und 999 TEU.
- Der Auftragsbestand an neuen Containerschiffen ist vergleichsweise niedrig.
- Die Neubaupreise sind seit Mitte 2003 infolge knapper werdender Bauplätze und aufgrund höherer Stahlpreise stark gestiegen. Aktuell sind sie, von einem hohen Niveau kommend, leicht im Fallen.
- Die hervorragende Qualität der deutschen Sietas-Werft lässt einen überdurchschnittlichen Wiederverkaufspreis vermuten.