

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

wie sich die Charrerraten und Baupreise der Tanker und Bulker 2009 entwickelt haben und wie die Aussichten für 2010 sind, erfahren Sie im beigefügten **SAG Tankerreport Ausgabe Nr. 1**, Januar 2010.

Aktuelles zur Containerschiffahrt finden Sie nachfolgend im Artikel **„Containerschiffe fahren 2010 wieder in ruhigeren Gewässern“** des Handelsblattes vom 22.01.2010.

Wir selbst rechnen mit einem weiteren sehr schwierigen Jahr in der Schifffahrt. Die Zahl der Schiffsinsolvenzen dürfte gegenüber 2009 deutlich ansteigen, was natürlich antizyklisch investierenden Anlegern weiter in die Hände spielen wird. Mit einer nachhaltigen Entspannung rechnen wir erst 2011. Näheres hierzu finden Sie in der n-tv-Meldung **„Billige Schiffe für den Aufschwung - Griechische Reeder kaufwütig“** vom 06. Januar 2010 auf den folgenden Seiten.

Griechische Reeder kaufen trotz der weltweiten Finanzkrise immer mehr Schiffe. Im vergangenen Jahr haben sie 164 Frachter und Tanker erworben. "Sie kaufen wie verrückt", hieß es in einem Kommentar des griechischen Rundfunks. Die Reeder sehen in der Krise eine große Chance, bald wieder Riesengewinne zu machen.

Wegen der Krise seien gebrauchte Schiffe bis zu 50 Prozent billiger als vor zwei Jahren, hieß es weiter. Die griechischen Reeder rechnen mit einem baldigen Aufschwung, der zu einer kräftigen Erhöhung der Transporte und entsprechenden Gewinnen führen werde.

**Empfehlen Sie uns weiter!**

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Kolodzik

Dipl. Betriebswirt  
Testamentsvollstrecker (EBS)



SALAMON

# Tanker & Bulker Report

7. Jahrgang Ausgabe Nr. 1 Januar 2010

Seite 1

## Rückblick

Das Jahr 2009 ist um, wir blicken zurück auf solide ermittelte Ist-Zahlen – und können sagen: „Es hätte ja noch schlimmer kommen können“. Sicher, diese Aussage gilt nicht für die Containerschiffahrt, die uns in Deutschland naturgemäß am meisten interessiert. Aber für die Tanker- und Bulkermärkte gilt diese Aussage tatsächlich. Denn da hat es innerhalb der letzten 10 Jahre schon schwierigere Zeiten gegeben. Ein VLCC hat in 2009 im Spotmarkt durchschnittlich \$ 32.009 pro Tag eingefahren

Fortsetzung auf S. 5

### Tendenz-o-Meter Tanker Bulker

- Spot-Charterrate ▲ ▼ ▲ ▼
- Timecharter ▲ ▼ ▲
- Schiffspreise ▼ ▶

| Spotmarkt           |        |        |        |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse       | 2006*  | 2007*  | 2008*  | 2009*  | 12/2009* |                      |
| VLCC                | 63.073 | 57.147 | 91.390 | 32.009 | 45.434   | + 38,3 %             |
| Suezmax             | 53.097 | 44.825 | 76.626 | 28.211 | 35.906   | + 5,7 %              |
| Aframax             | 39.356 | 35.810 | 49.922 | 15.483 | 27.482   | + 72,9 %             |
| Panamax             | 30.869 | 30.565 | 36.845 | 12.738 | 16.780   | + 163,6 %            |
| LR1 (Panamax clean) | 31.297 | 28.193 | 42.001 | 13.993 | 18.204   | + 38,3 %             |

\*Ø Einnahmen (Zeitcharteräquivalent) pro Tag in US-\$

| Spotmarkt Jahresdurchschnitte |                              |                              |                                |
|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Schiffsklasse                 | 3 Jahre (letzten 36 Monate)* | 5 Jahre (letzten 60 Monate)* | 10 Jahre (letzten 120 Monate)* |
| VLCC                          | 60.969                       | 61.245                       | 57.197                         |
| Suezmax                       | 50.098                       | 51.543                       | 47.316                         |
| Aframax                       | 34.169                       | 36.798                       | 35.145                         |
| Panamax                       | 26.797                       | 29.874                       | 27.804                         |
| LR1 (Panamax clean)           | 28.050                       | 31.135                       |                                |

\*Ø Einnahmen (Zeitcharteräquivalent) pro Tag in US-\$

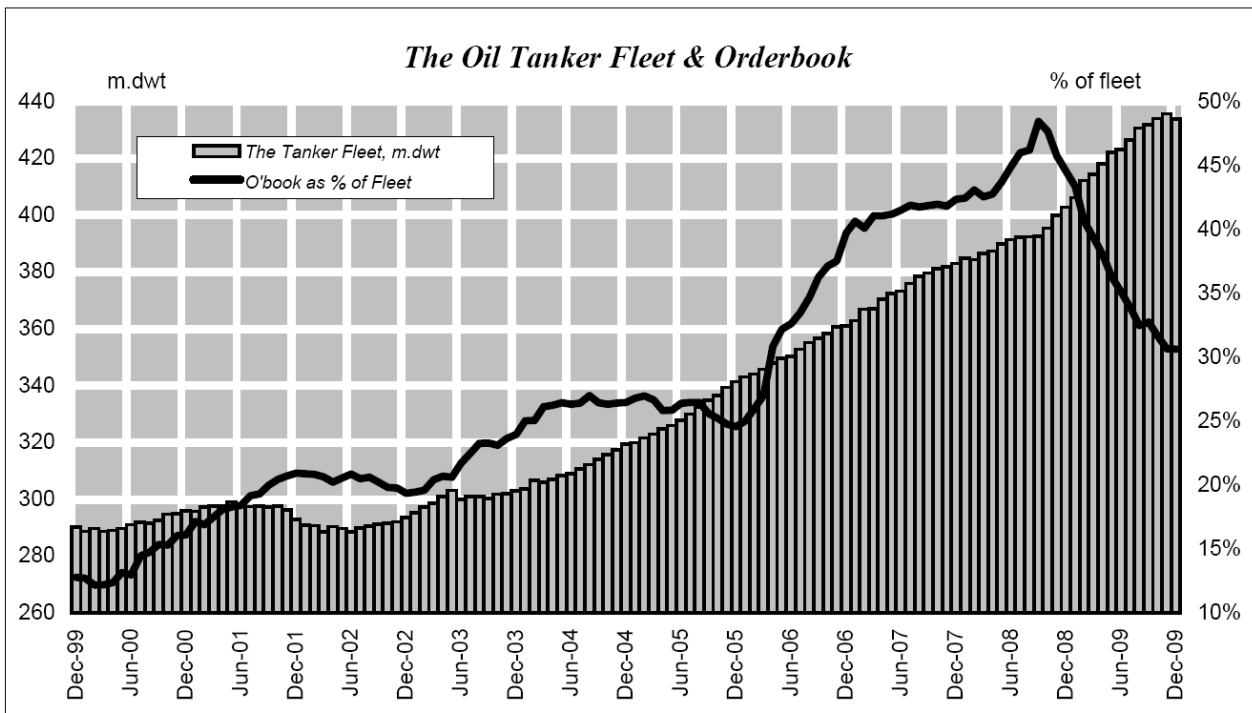
| 1 Jahr Time Charter |        |        |        |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse       | 2006*  | 2007*  | 2008*  | 2009*  | 12/2009* |                      |
| VLCC                | 58.308 | 55.548 | 73.413 | 39.577 | 33.500   | + 8,1 %              |
| Suezmax             | 43.173 | 44.452 | 47.192 | 30.577 | 24.200   | - 10,4 %             |
| Aframax             | 33.154 | 33.144 | 35.793 | 20.077 | 17.050   | - 5,3 %              |
| Panamax             | 31.144 | 29.317 | 29.221 | 19.375 | 16.000   | 0 %                  |
| LR1 (Panamax clean) | 29.615 | 28.404 | 29.236 | 18.455 | 16.500   | + 4,8 %              |
| MR (47.000 dwt)     | 27.067 | 25.904 | 23.481 | 15.231 | 12.350   | + 2,9 %              |

\*Ø Einnahmen pro Tag in US-\$

| 3 Jahre Time Charter |        |        |        |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse        | 2006*  | 2007*  | 2008*  | 2009*  | 12/2009* |                      |
| VLCC                 | 47.279 | 48.385 | 58.644 | 37.538 | 32.200   | + 0,6 %              |
| Suezmax              | 38.087 | 38.577 | 40.923 | 29.106 | 24.550   | - 1,8 %              |
| Aframax              | 28.635 | 29.625 | 30.500 | 20.678 | 18.500   | - 2,6 %              |
| Panamax              | 27.096 | 26.913 | 26.486 | 19.957 | 17.250   | - 1,4 %              |
| LR1 (Panamax clean)  | 26.904 | 26.000 | 26.283 | 19.335 | 17.150   | + 0,9 %              |
| MR (47.000 dwt)      | 22.279 | 23.288 | 22.322 | 15.870 | 13.300   | + 2,3 %              |

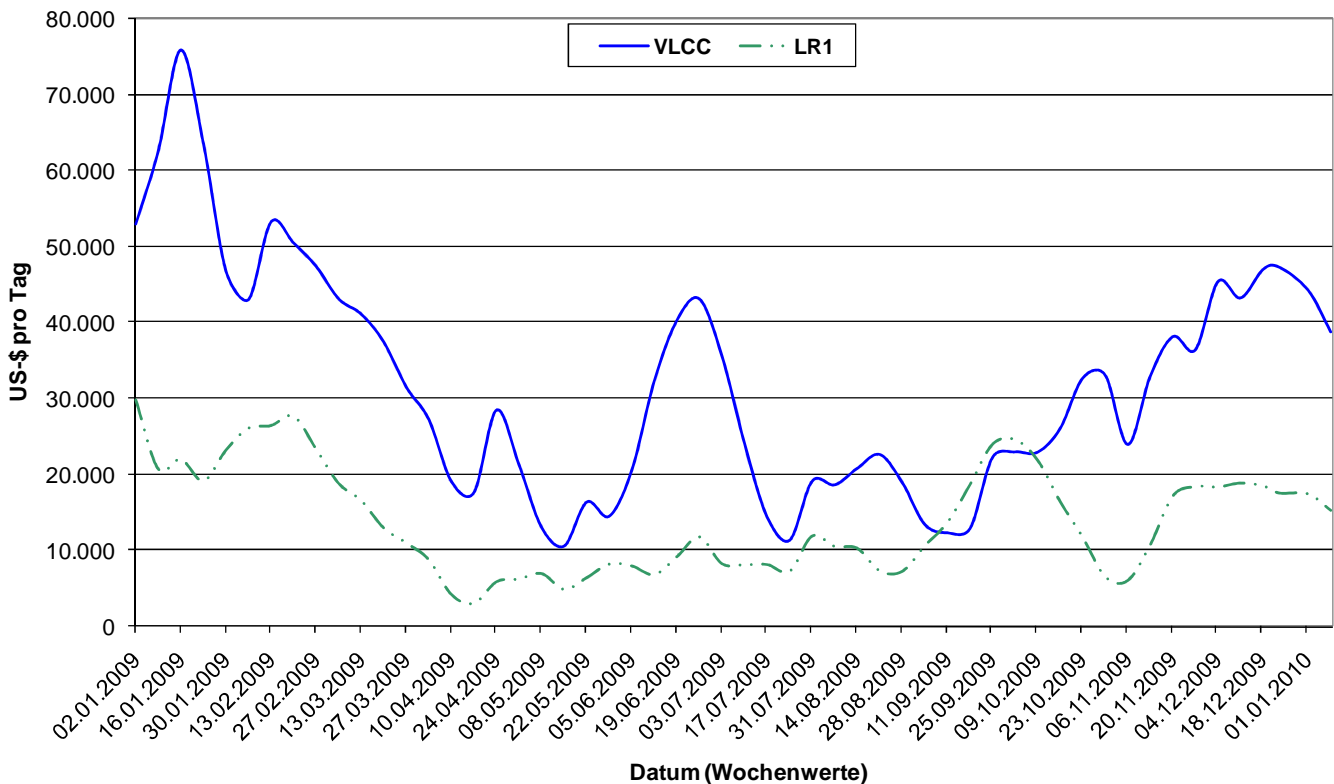
\*Ø Einnahmen pro Tag in US-\$

## Tanker-Graphiken des Monats



Quelle: Clarkson 2010

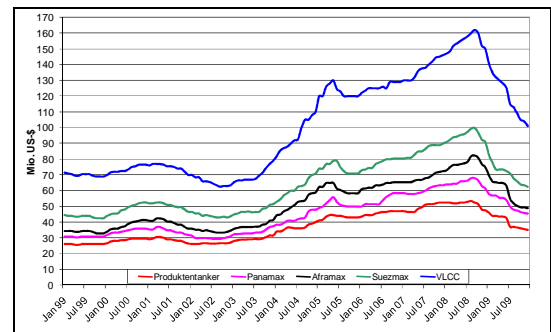
### Öltanker: Wöchentliche Spotmarkt-Charterraten in den letzten 12 Monaten



## Preisentwicklung Tanker

| Neubaupreise           |       |       |       |       |        | Veränd. z. Vormonat* |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|----------------------|
| Schiffsklasse          | 2006* | 2007* | 2008* | 2009* | 12/09* |                      |
| <b>VLCC</b>            | 126,0 | 137,6 | 154,5 | 119,8 | 101,0  | - 3,0                |
| <b>Suezmax</b>         | 77,6  | 85,6  | 95,1  | 70,8  | 62,5   | - 1,0                |
| <b>Aframax</b>         | 63,7  | 68,3  | 77,6  | 58,3  | 49,0   | - 0,5                |
| <b>Panamax</b>         | 53,2  | 60,3  | 65,2  | 51,7  | 45,5   | - 0,5                |
| <b>MR (47.000 dwt)</b> | 45,8  | 49,6  | 51,7  | 40,0  | 35,0   | - 0,5                |

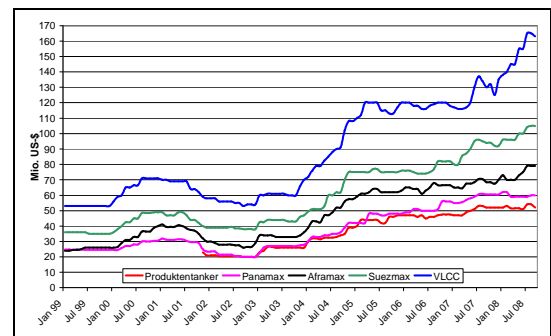
\*Ø und Veränderung in Mio. US-\$; Jahresdurchschnitt bzw. aktueller Monat



| Secondhand Preise (5 Jahre alt) |       |       |       |       |        | Veränd. z. Vormonat |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|---------------------|
| Schiffsklasse                   | 2005* | 2006* | 2007* | 2008* | 12/09* |                     |
| <b>VLCC</b>                     | 116,3 | 118,6 | 125,8 | 152,3 | 79,0   | ***                 |
| <b>Suezmax</b>                  | 75,4  | 77,4  | 90,0  | 99,8  | 56,5   | ***                 |
| <b>Aframax</b>                  | 62,0  | 65,1  | 67,8  | 74,2  | 41,5   | ***                 |
| <b>Panamax</b>                  | 46,3  | 51,6  | 58,6  | 59,9  | 35,0   | ***                 |
| <b>MR (47.000 dwt)</b>          | 44,2  | 46,7  | 50,4  | 52,3  | 23,0   | ***                 |

\*Ø und Veränderung in Mio. US-\$; Jahresdurchschnitt bzw. aktueller Monat

\*\*\*kein Vormonatwert, erstmalige Wiederaufnahme der Notierung



## Charterrentenentwicklung Bulker

| Spotmarkt                      |        |         |        |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|--------------------------------|--------|---------|--------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse                  | 2006*  | 2007*   | 2008*  | 2009*  | 12/2009* |                      |
| <b>Caper</b>                   | 43.178 | 111.380 | 97.699 | 39.064 | 48.101   | - 30,1 %             |
| <b>Panamax</b>                 | 21.216 | 49.349  | 43.323 | 15.089 | 23.898   | - 2,0 %              |
| <b>Handymax (52.000 dwt)**</b> | 22.583 | 47.582  | 41.113 | 16.914 | 24.000   | + 3,0 %              |
| <b>Handymax (45.000 dwt)**</b> | 20.373 | 42.583  | 36.245 | 14.741 | 21.200   | + 3,5 %              |

\*Ø Einnahmen (Zeitcharteräquivalent) pro Tag in US-\$ \*\*Tripcharterwerte

| Spotmarkt Jahresdurchschnitte  |                              |                              |                                |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Schiffsklasse                  | 3 Jahre (letzten 36 Monate)* | 5 Jahre (letzten 60 Monate)* | 10 Jahre (letzten 120 Monate)* |
| <b>Caper</b>                   | 82.343                       | 68.450                       | 50.709                         |
| <b>Panamax</b>                 | 36.553                       | 30.841                       | 23.427                         |
| <b>Handymax (52.000 dwt)**</b> | 35.128                       | 30.422                       |                                |
| <b>Handymax (45.000 dwt)**</b> | 31.128                       | 27.027                       | 20.315                         |

\*Ø Einnahmen (Zeitcharteräquivalent) pro Tag in US-\$ \*\*Tripcharterwerte

| 1 Jahr Time Charter          |        |         |         |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|------------------------------|--------|---------|---------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse                | 2006*  | 2007*   | 2008*   | 2009*  | 12/2009* |                      |
| <b>Caper</b>                 | 45.246 | 106.918 | 111.529 | 33.276 | 36.700   | - 12,0 %             |
| <b>Panamax</b>               | 22.155 | 52.317  | 55.637  | 18.151 | 24.350   | + 2,3 %              |
| <b>Handymax (52.000 dwt)</b> | 21.881 | 45.702  | 45.510  | 14.678 | 19.075   | + 4,2 %              |
| <b>Handymax (45.000 dwt)</b> | 19.432 | 39.870  | 38.673  | 12.827 | 16.850   | + 5,7 %              |
| <b>Handysize</b>             | 14.710 | 28.120  | 29.486  | 10.678 | 13.900   | + 11,8 %             |

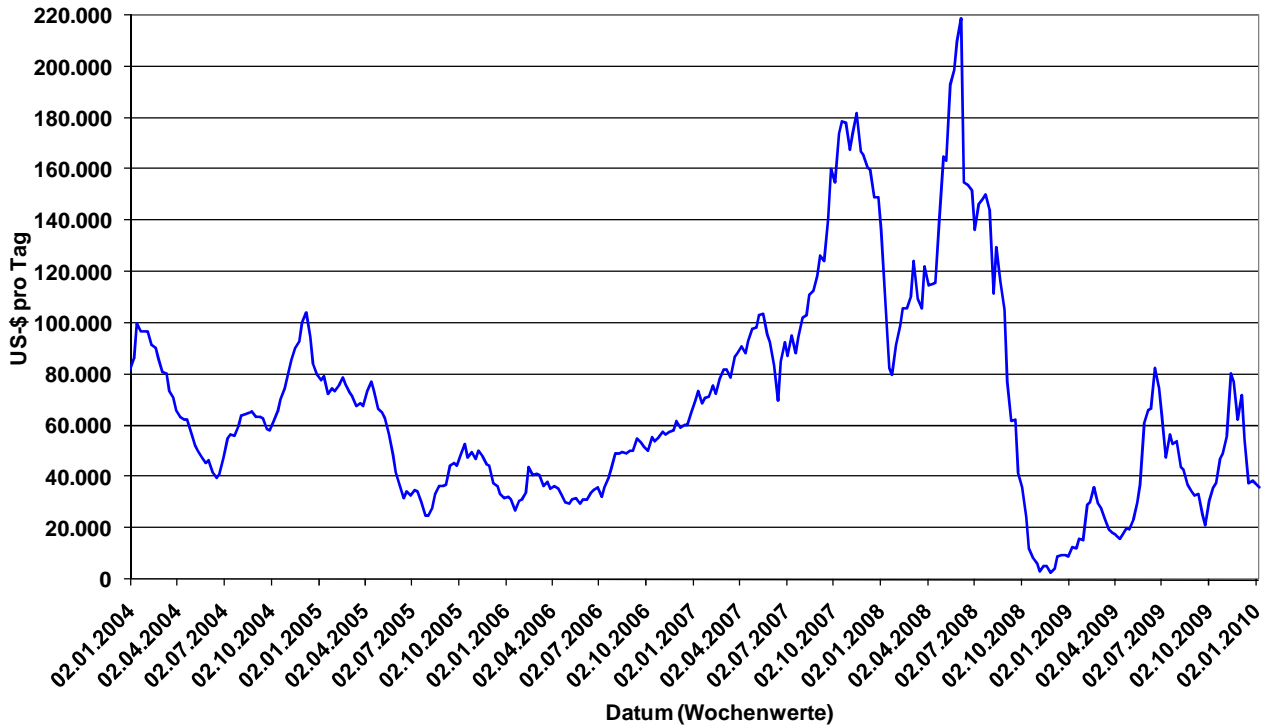
\*Ø Einnahmen pro Tag in US-\$

| 3 Jahre Time Charter         |        |        |        |        |          | Veränd. zum Vormonat |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|----------|----------------------|
| Schiffsklasse                | 2006*  | 2007*  | 2008*  | 2009*  | 12/2009* |                      |
| <b>Caper</b>                 | 36.365 | 75.808 | 82.260 | 27.721 | 29.550   | + 0,6 %              |
| <b>Panamax</b>               | 17.736 | 39.774 | 44.356 | 15.531 | 18.150   | + 2,3 %              |
| <b>Handymax (52.000 dwt)</b> | 16.772 | 33.750 | 33.788 | 13.556 | 15.325   | + 1,7 %              |
| <b>Handysize</b>             | 12.520 | 21.863 | 21.837 | 10.609 | 11.800   | + 3,2 %              |

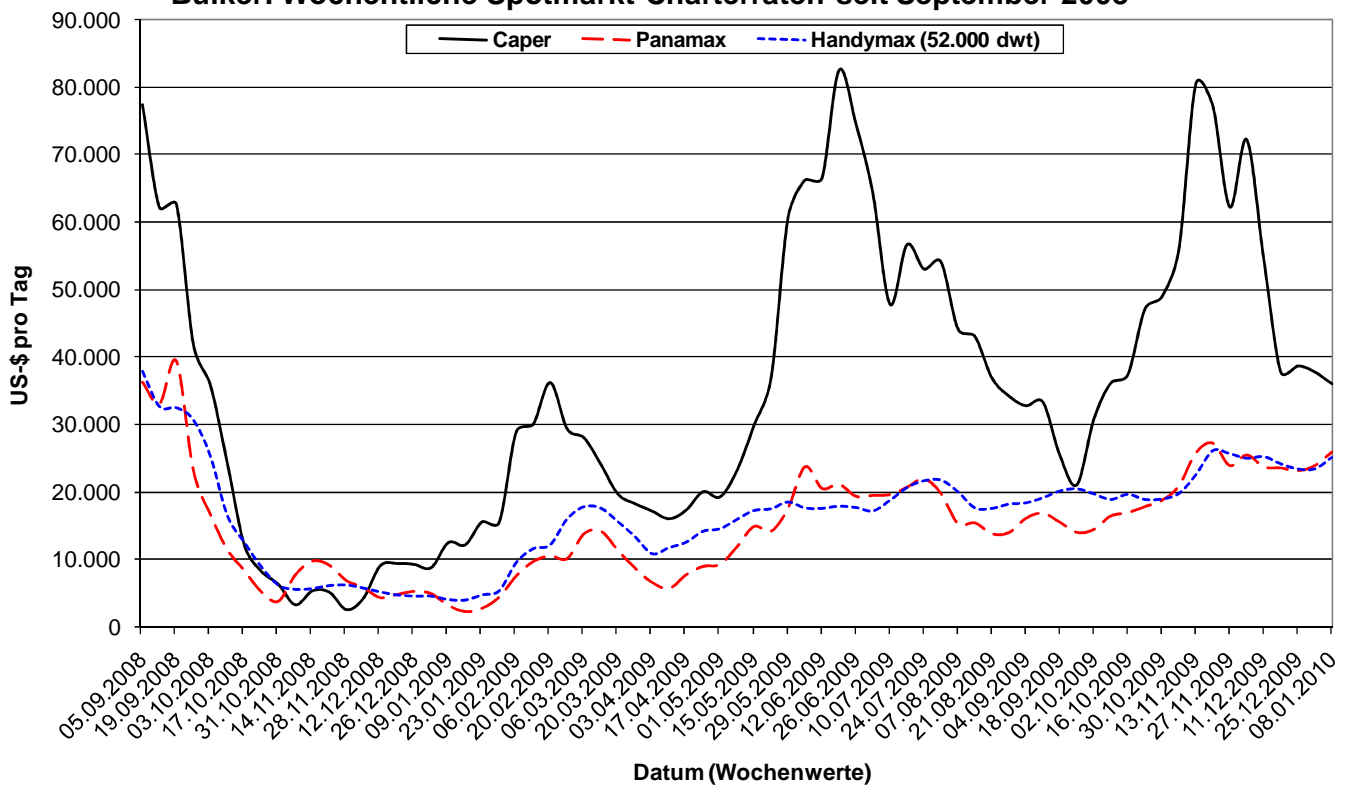
\*Ø Einnahmen pro Tag in US-\$

## Bulker-Graphiken des Monats

**Charterraten Capesize-Bulker (Spotmarkt) 2004 - 2010**



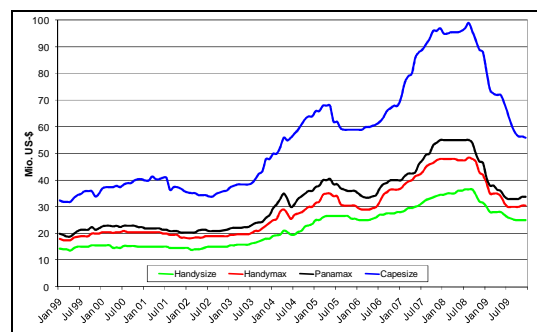
**Bulker: Wöchentliche Spotmarkt-Charterraten seit September 2008**



## Preisentwicklung Bulker

| Neubaupreise     |       |       |       |       |        | Veränd. z. Vormonat* |
|------------------|-------|-------|-------|-------|--------|----------------------|
| Schiffsklasse    | 2006* | 2007* | 2008* | 2009* | 12/09* |                      |
| <b>Caper</b>     | 62,8  | 86,9  | 94,5  | 66,1  | 56,0   | - 0,5                |
| <b>Panamax</b>   | 36,6  | 47,0  | 53,1  | 35,3  | 33,8   | 0                    |
| <b>Handymax</b>  | 32,3  | 42,9  | 46,9  | 32,5  | 30,5   | 0                    |
| <b>Handysize</b> | 26,3  | 31,3  | 34,9  | 26,7  | 25,0   | 0                    |

\*Ø und Veränderung in Mio. US- $\text{\$}$ ; Jahresdurchschnitt bzw. aktueller Monat

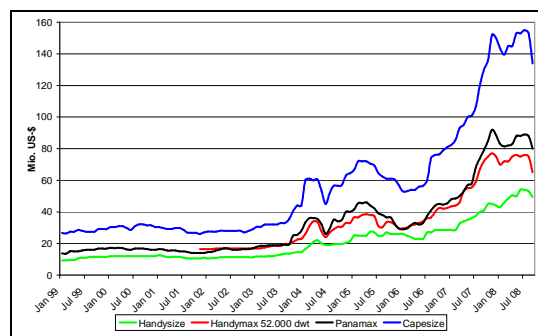


| Secondhand Preise (5 Jahre alt) |       |       |       |       |        | Veränd. z. Vormonat |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|---------------------|
| Schiffsklasse                   | 2005* | 2006* | 2007* | 2008* | 12/09* |                     |
| <b>Caper</b>                    | 65,7  | 64,4  | 112,6 | 146,8 | 55,0   | ***                 |
| <b>Panamax</b>                  | 39,7  | 37,1  | 66,8  | 84,7  | 36,0   | ***                 |
| <b>Handymax (52.000 dwt)**</b>  | 34,6  | 35,8  | 60,2  | 72,9  | 27,0   | ***                 |
| <b>Handysize</b>                | 25,8  | 26,0  | 37,3  | 49,8  | 22,0   | ***                 |

\*Ø und Veränderung in Mio. US- $\text{\$}$ ; Jahresdurchschnitt bzw. aktueller Monat

\*\*bis 2008 Preis für 3 Jahre altes Schiff

\*\*\*kein Vormonatswert, erstmalige Wiederaufnahme der Notierung



**Fortsetzung von S. 1** und das sind 65 % weniger als in dem Superjahr 2008. Schwere Einbrüche bei den Spotraten hat es aber z.B. auch in 2002 gegeben. Da lagen in den Nachwehen des 11. September die VLCC-Raten bei \$ 22.807 im Schnitt und Suezmaxe fuhren sogar nur \$ 19.765 ein. Und in 1999, in Folge der Finanzkrise in Asien, fuhren Tanker noch weniger ein: \$ 21.207 (VLCC) bzw. \$ 16.364 (Suezmaxe). Ähnliches gilt für die Bulker: Caper kamen in 2002 nur auf \$ 13.382 und Panamaxe fuhren damals nur \$ 7.282 ein (wieviel im letzten Jahr, dazu später). Gewiss, damals waren die Betriebskosten und die Kaufpreise für die Schiffe niedriger als heute. Dennoch bleibt es dabei, daß wir in der Schifffahrt schon andere schwere Zeit überstanden haben und vor allem, daß es danach meistens wieder steil bergauf ging – mit den Charterraten, versteht sich. So stiegen bei den Capern die Spotraten im Jahr 2003 steil an – um 200 % auf \$ 41.265, Panamaxe +162 % auf \$ 19.091. Bei den VLCC zogen die Spotraten von 2002 auf 2003 um 130 % an auf \$ 42.433 und bei den Suezmaxen um 111 % auf \$ 41.648.

In der zweiten Augustwoche lag die durchschnittliche Spotrate bei Suezmaxen bei schauerlichen \$ 4.752 und hier können wir nur noch Lothar Matthäus zitieren, der in einem anderen Zusammenhang einmal meinte: „Die Realität ist oft grausamer als die Wirklichkeit.“ Recht hat er. Aber: Wenn man im Tal ist, geht es bekanntlich wieder bergauf. Dieser Logik folgend – und in 2009 *war* ein Tal – müssen die Raten wieder steigen. Da trifft es sich gut, wenn ausgerechnet am 8. Januar 2010 schon wieder in der renommierten Lloyds List ein Artikel mit folgender Überschrift zu lesen ist: „Erholung der Nachfrage nach Rohöl verspricht Gutes für die Einnahmen von Schiffen“. Mit den Schiffen sind, Gott sei Dank, Tanker gemeint. Kernaussagen des Artikels beziehen sich auf eine soeben veröffentlichte Studie der US-Investment Bank Dahlman Rose aus New York. Wir haben ja manchmal unsere Probleme mit den Aussagen von Analysten oder Investmentbankern, aber für ihre Analyse, wo wir nachfolgend einige Ergebnisse herausgreifen, haben sie schon einen *kleinen* Bonus verdient, denn wenigstens reden sie den Markt nicht herunter. So sollen die Spotraten für Tanker im Schnitt um 40 % steigen, die Preise für gebrauchte VLCC werden in diesem Jahr um 20 % zulegen und Ende des Jahres 2010 auf \$ 100 Mio. (für das fünf Jahre alte Referenzschiff) steigen. VLCC sollen durchschnittlich \$ 50.000 pro Tag einfahren. Analog gelten diese positiven Aussagen auch für die kleineren Tankergrößen. Aber: Warum werden die Tankerraten steigen?

Weil die OPEC wieder mehr produzieren wird. Erwartet wird ein Plus von 500.000 Barrel/Tag bis Mitte 2010 und noch weitere 500.000 bis zum Jahresende. Dann werden statt derzeit 80 pro Monat wieder 90 – 95 VLCC gefixt und dann werden wieder mehr Tonnenmeilen gefahren, die Schiffe werden wieder

knapper und die Charterer werden – um auf „Nummer Sicher“ zu gehen – die Schiffe wieder frühzeitiger chartern. In 2009 wurden nämlich die Schiffe im Schnitt lediglich 14 Tage vor dem Einsatz gechartert. Bei so manch schwacher Natur auf der Anbieterseite liegen dann aber die Nerven schon recht blank (wenn man dann immer noch keine neue Beschäftigung für seinen 300.000-Tonnen-Klopper hat) und so drückt dies die Charraten, denn üblicherweise hat man seinen Tanker bereits 3 – 4 Wochen vor Auslauf der letzten Beschäftigung wieder geschlossen. Das wird sich also in 2010 ändern, so der Bericht, der mit folgender Aussage schließt: „Reeder, die ihre Tanker im Spotmarkt fahren, sollten deutliche Ertragssteigerungen in 2010 sehen. Im Lichte unseres positiven Ausblicks für den Tankermarkt stufen wir Frontline, Overseas Shipholding Group und Nordic American Tankers herauf.“ Uns persönlich hat aber folgender Satz in dem Bericht am besten gefallen: „Mit stärkeren Erträgen und potentiell höheren Substanzwerten glauben wir, dass Tanker ein solides Investment in 2010 sind.“ (Wir überlegen jetzt, diesen Satz in einen großen Granitblock meißeln zu lassen und am Eingang zu unserem Büro aufzustellen.)

Zurück zu den Bulkern. In 2009 haben die Bulker zweifellos am besten abgeschnitten von allen bedeutenden Schiffstypen. Und dass sich dieser Markt wieder so gut gefangen hat, ist schon bemerkenswert. Vor gut einem Jahr lagen 200 Caper beschäftigungslos vor Anker und dann kommt man doch noch auf einen Durchschnittswert von \$ 39.064 für das ganze Jahr! Und im Dezember schließen wir mit einem Spotdurchschnitt von \$ 48.101 – bemerkenswert! Dass einige Bulkerreedereien noch im 1. Halbjahr fast stehend k.o. waren – vergessen! Dieser Markt hat sich nach der Krise, die ihn im 4. Q. 2008 umgehend erwischt, wieder viel schneller erholen können als die anderen Märkte. Und so zeugen auch 1-Jahres-Timecharterraten von derzeit \$ 40.000 für Caper und \$ 26.250 für Panamaxe und \$ 14.500 für Handysize für eine sehr positive Grundstimmung für 2010.

Und wir wollen zum Abschluss auch noch auf die Wiederaufnahme der Publizierung der Preise von Secondhand Schiffen hinweisen. Unsere Primärquelle hierzu, Clarkson aus London, hat mit dem ersten Report in diesem Jahr wieder begonnen, Preise für Gebrauchtschiffe zu veröffentlichen. Seit Oktober 2008 hatte man sich einer Bewertung enthalten, weil die Anzahl der Transaktionen zu keiner ordentlichen Preisbildung geeignet war und viele Verkäufe, zumindest Anfangs, stets als Notverkäufe ohne Benchmark-Wert gesehen wurde. Der Chef der Researchabteilung des größten Schiffsmaklers der Welt, Dr. Martin Stopford, meint dazu: „Es ist sinnvoll, jetzt dieses besondere Kapitel der Krise hinter uns zu lassen“. Das hört man doch gerne: Aufbruchsstimmung – und mit der verabschieden wir uns von 2009!

Wir wünschen allen Lesern ein erfolgreiches Jahr 2010 und sind jetzt einmal positiv, dass wir das Größte hinter uns haben.

## Kurzmeldungen

**Tankerserie bestellt.** Nach Angaben des englischen Maklers Gibson sind in 2009 insgesamt 29 Bestellungen von Suezmaxen storniert worden. Die jetzt bekannt gewordene neue Order der griechischen ALMI Tankers-Gruppe, die im Dezember gleich 10 Suezmaxe bei der koreanischen Daewoo-Werft im Wert von \$ 650 Mio. bestellt hat, kann daher als eine Art Trendwende gesehen werden. Ablieferung der Schiffe ist zwischen 2011 und 2013.

**Mehr Russenöl über den Seeweg nach Deutschland/Ost?** In einigen Zeitungen konnte man vor wenigen Tagen vom Anlaufen eines größeren Tankers in einem ostdeutschen Hafen, nämlich Rostock, lesen. Der MT „Elisabeth Knutsen“, ein Shuttletanker mit 125.000 dwt und damit von Mini-Suezmaxgröße, brachte 80.000 Tonnen Öl aus Russland. Mehr konnte das größte Schiff, das je Rostock angelaufen hatte, nicht zu diesem Hafen bringen, denn es hätte sonst einen zu großen Tiefgang (max. 13 m sind möglich) gehabt. Und so mußten 40.000 Tonnen der Gesamtladung zuvor erst einmal in Wilhelmshaven gelöscht werden. Zu diesem ganz normalen Vorgang einer Teillöschung schreibt die Welt am Sonntag am 10.01.2010 übrigens: „Die Irrfahrt der Elisabeth Knutsen endete ... im Hafen von Rostock“. Eine bedauerliche intellektuelle Irrfahrt des Schreiberlings, wie wir meinen, aber das wollen wir hier nicht weiter vertiefen, denn Teillöschung oder Leichtern gehört zur Schifffahrt wie gute Recherche zum Journalismus.

Tatsache ist, dass die größte ostdeutsche Raffinerie (in Schwedt) im Regelfall durch eine Pipeline mit dem liebevollen Namen „Druschba“ (russ. für „Freundschaft“) mit Rohöl aus Russland versorgt wird. Diese Pipeline wurde 1964 fertiggestellt, als alle noch Freunde und Weissrussland und Russland eben noch

brüderliche sozialistische Sowjetrepubliken waren. Das hat sich aber mächtig geändert und das Verhältnis zwischen Moskau und Minsk ist nicht mehr so, wie es einmal war. 2007 hat es schon einmal einen Lieferstopp gegeben und die Russen wollen verhindern, ähnlich wie seinerzeit bei dem Fall mit der Ukraine, dass die ehemaligen Bruderstaaten billig Öl aus der Pipeline entnehmen (die sich hier auf alte Verträge berufen) um es dann mit großem Profit international zu verhöckern. Um das zu verhindern, muß die gesamte Pipeline auch mal trocken bleiben. Und in Schwedt, wo die Pipeline dann auf Deutschen Boden endet, schaut man dann in die sprichwörtliche Röhre. Da lässt eine Nachricht aufhorchen, nach der die Russen beabsichtigen, bzgl. der Druschba unabhängiger zu werden. Dabei setzen sie auf die einzige Alternative zur Pipeline: Tanker! Und so soll eine weitere Pipeline zum russischen Ostseehafen Ust-Luga gebaut werden, um von dort aus einen Seezugang zu haben. Und der Hafen von Primorsk, Nähe St. Petersburg, wird ohnehin schon mit Milliardeninvestitionen weiter als Exporthafen für das Ölgeschäft ausgebaut. Bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erwartet man eine Steigerung des Transportaufkommens von Tankern, die Rohöl aus Russland transportieren, um 130 % innerhalb der nächsten 20 Jahre. Das sind gute Nachrichten für die Tankreeder.

**Hafen Rotterdam wieder mit mehr Transportumschlag.** Das sind ja auch mal gute Nachrichten: Während noch Ende des Sommers 2009 der Hafenumschlag um 13 % hinter den Vorjahreswerten lag, ist diese Zahl bis Jahresende auf 8,5 % gesunken. In der zweiten Jahreshälfte sind demnach die Umschläge gegenüber dem ersten Halbjahr nicht mehr so stark gesunken (rechnerisch nur noch – 4 %). Große Einbrüche gab es bei den Massengütern. Hier ging der Koksumschlag um 47 % zurück und der Erz- und Schrotturnschlag brach um 40 % ein. Der Rohölumschlag schrumpfte um 6 % auf 95 Mio. Tonnen und flüssige Chemikalien verloren 16 %. Insgesamt wurden 385 Mio. Tonnen umgeschlagen. Aber: Für 2010 hält die Hafenbehörde schon wieder eine Zunahme auf 400 Mio. Tonnen für möglich.

**Erdöl der Grundstoff der Chemischen Industrie.** Kohle war im 19. Jahrhundert die Hauptrohstoffquelle der Chemischen Industrie. Heute trägt sie nur noch zu 2 % zur Rohstoffversorgung bei. Erdöl ist einem aktuellen Bericht zufolge Ausgangsbasis für 80 % der Produkte der chemischen Industrie in Europa.

**37 Tanker im Dezember aus dem Verkehr gezogen.** Jeden Tag wurden also 1 ¼ Tanker verschrottet. Und so sieht unsere Count-Down-Tabelle zum Ausstieg aus den Einhüllentankern jetzt aus:

| Stand Ende       | Anzahl Tanker<br>(> 10.000 dwt) | Davon<br>Einhüllentanker | Phase out<br>bis 2009 | Phase out<br>bis 2010 | Phase out<br>bis 2015 |
|------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Sept. 2009       | 5.238                           | 845                      | 302                   | 380                   | 163                   |
| Okt. 2009        | 5.246                           | 828                      | 297                   | 368                   | 163                   |
| Nov. 2009        | 5.268                           | 802                      | 288                   | 355                   | 159                   |
| Dez. 2009        | 5.278                           | 765                      | 272                   | 338                   | 155                   |
| Diff. Dez. -Nov. | +10                             | -37                      | -16                   | -17                   | -4                    |

**Reiche Russen auf Piratenjagd vor Somalia.** Den nachfolgenden Beitrag von Goldman Morgenstern & Partners aus dem österreichischen Wirtschaftsblatt vom Juni 2009 fanden wir beim Aufräumen unseres Outlooks. Er ist auf seine Art immer noch aktuell.

16.000 unbewaffnete Handelsschiffe versuchen jedes Jahr heil durch den Golf von Aden zu schippern und nicht von somalischen Piraten aufgebracht zu werden. Ein russischer Kreuzfahrtunternehmer dreht den Spieß jetzt um und lädt reiche Russen zur Jagd auf Piraten vor Somalias Küste ein, der gefährlichsten Wasserstraße der Welt. Seine Geschäftsidee ist einfach: Sein Kreuzfahrtschiff ist der Köder für die Piraten. Versuchen die echten Piraten das scheinbar harmlose Schiff zu entern, erleben die Afrikaner ihr blaues Wunder. Statt wehrlose Handelsmatrosen stehen ihnen bis an die Zähne bewaffnete russische Touristen gegenüber. Ein makabrer Touristenspaß.

Ein Tag an Bord des gecharterten Kreuzfahrtschiffes kostet 5.790 Dollar. Es wird solange geschippert, bis die echten Piraten auch wirklich angreifen. Mindestens ein Piratenüberfall mit Kaperungsversuch wird vom Reiseunternehmer garantiert. Die Route geht von Djibouti nach Mombasa in Kenia. Das Schiff fährt dafür möglichst nahe der somalischen Küste mit einer Geschwindigkeit von nur fünf Knoten entlang. Die Touristen können sich nach Belieben und Geldbeutel mit Waffen eindecken. Eine Maschinenpistole des Typs AK-47 kann von den russischen Kreuzfahrtpassagieren an Bord für 9 Dollar am Tag gemietet

werden. 100 Schuss Munition kosten 12 Dollar. Ein Granatwerfer kostet 175 Dollar am Tag. Dazu gehören drei Granaten, die im Mietpreis enthalten sind. Die Benutzung eines an der Reeling fest installierten Maschinengewehres soll 475 Dollar kosten. Damit die Piraten aber nicht doch noch auf dumme Ideen kommen, erhalten die reichen Russen einen Extra-Personenschutz. An Bord des Schiffes halten jederzeit zahlreiche ehemalige Mitarbeiter russischer Sondereinsatzkommandos ein wachsames Auge auf die Gäste. Die russischen Elitekämpfer sollen vor allem in der Nacht für Sicherheit auf dem Kreuzfahrtschiff sorgen. Wie die internationalen Marineverbände auf diesen touristischen Militäreinsatz zur Piratenbekämpfung reagieren, ist allerdings noch unklar.

Anmerkung der Redaktion: Goldman Morgenstern & Partners gibt bekannt, dass es sich hier "vermutlich um Satire" handelt.

Seit dem 28.12.2009 sind 4 Schiffe vor Ostafrika von Piraten aufgebracht worden. Und zwar zwei Tanker, ein Bulker und ein Autotransporter. Demgegenüber sind die Angriffe vor Westafrika rückläufig, wie Lloyds List am 8.1.10 berichtet. „Da waren nur 59 Vorfälle“, kann man lesen. „Ein Rückgang von 14 %“. Offensichtlich kann man sich an alles gewöhnen. Die angegriffenen Schiffe fahren i.d.R. sehr langsam oder sie liegen vor Anker.

**MT „Jahre Viking“ im Schiffsnirwana angekommen.** Im letzten Tanker- & Bulker Report berichteten wir über den geplanten Verkauf des größten Tankers der Welt. Die Sache ist jetzt unter Dach und Fach und der 458 m lange Koloss mit 564.000 dwt und einem Leergewicht von 87.500 Tonnen ist jetzt in Alang, Indien, am 23.12.2009 am Strand der Verschrottungswerft angekommen. Damit geht die 30-jährige Geschichte des größten Schiffes der Welt zu Ende. Zum Auseinanderbauen der „Jahre Viking“ werden ca. 18.000 Mann benötigt. Wer im Internet einmal sehen möchte, wie Schiffe in Alang mit Volldampf auf den Strand zuhalten, kann dies unter [www.youtube.de](http://www.youtube.de) mit den Stichworten „beaching alang“ finden.

**Steigende Raffineriekapazität in China.** In diesem Jahr soll die Raffineriekapazität Chinas um 666.000 Barrel/Tag steigen und in 2011 noch einmal um 720.000 Barrel. Und in der Zeit danach sollen es noch weitere 2,4 Mio. sein, die an Kapazitätsausbau geplant sind, so ein Bericht des Londoner Maklers ICAP Hyde. Aus diesem Grund „erwartet man eine deutliche Zunahme des chinesischen Rohölimports in 2010“. ICAP erwartet für 2010 eine Zunahme des weltweiten Rohöltransportes um 2,7 % und beobachtet auch eine deutliche Zunahme der Deselexporte aus China.

**Faktenwissen:** Die Schifffahrt ist in den vergangenen zwei Jahren noch vor der Tourismusindustrie die bedeutendste Branche in Griechenland. Dies wurde auf einem Empfang des „Hellenic Institutes of Marine Technology“ berichtet.

**Südkoreas Top-Werften noch gut ausgelastet.** Nach Angaben der Bank of Korea sind die großen koreanischen Werften wie Hyundai oder Samsung noch für zwei bis drei Jahre ausgelastet. Demgegenüber sieht es bei den kleinen Werften sehr viel schlechter aus.

*Ein Ehepaar macht Urlaub in London. Allerdings spricht er nur ein bisschen Englisch und sie gar nicht. Am Flughafen angekommen, nehmen sie sich ein Taxi um ins Hotel zu fahren.*

*Der Taxifahrer versucht ein Gespräch anzufangen, und fragt: "Where do you come from?" Der Mann antwortet: "From Austria." Seine Frau fragt: "Was hat er gesagt?" "Er hat gefragt, wo wir herkommen, und ich hab gesagt aus Österreich."*

*Da fragt der Taxler: "Where in Austria?" "From Vienna." "Was hat er gesagt", fragt die Frau wieder. "Wo genau wir herkommen, und ich habe gesagt aus Wien."*

*Währenddessen beginnt der Taxifahrer laut zu lachen und der Mann fragt ihn: "Why do you laugh?" "I had the worst f\*\*\* of my life in Vienna."*

*"Was hat er gesagt", fragt die Frau.*

*Der Mann antwortet: "Er sagt er kennt dich!"*

**Impressum:** Herausgeber: Salamon Emissionshaus GmbH, Ruhrallee 9, 44139 Dortmund, Tel.: 0231/189988-0, Fax.: -99, E-Mail: [info@salamon-ag.de](mailto:info@salamon-ag.de). Der Salamon Tanker & Bulker Report erscheint monatlich. Verantwortlich für den Inhalt: Michael Siefke. Alle Daten wurden nach besten Wissen und Gewissen auf Basis externer Quellen zusammengestellt (z.B. Clarkson Research Studies/London, Lorenzen & Stemoco E.A. Gibson/London, Platou/Oslo, Frachtcontor Junge/Hamburg, ACM/London, BP Statistical Review of World Energy/London, Fearnley Review/Oslo). Für die Richtigkeit der Angaben wird keine Gewähr übernommen © 2009 Salamon Emissionshaus GmbH



Billige Schiffe für den Aufschwung

## Griechische Reeder kaufwütig

Griechische Reeder kaufen trotz der weltweiten Finanzkrise immer mehr Schiffe. Im vergangenen Jahr haben sie 164 Frachter und Tanker erworben. "Sie kaufen wie verrückt", hieß es in einem Kommentar des griechischen Rundfunks. Die Reeder sehen in der Krise eine große Chance, bald wieder Riesengewinne zu machen.

Wegen der Krise seien gebrauchte Schiffe bis zu 50 Prozent billiger als vor zwei Jahren, hieß es weiter. Die griechischen Reeder rechnen mit einem baldigen Aufschwung, der zu einer kräftigen Erhöhung der Transporte und entsprechenden Gewinnen führen werde.

Diese Nachricht ist ein Hoffnungsschimmer für Griechenland, das derzeit extrem unter der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise leidet. Nach den Worten von EZB-Direktoriumsmitglied Jürgen Stark kann das Land nicht auf die Hilfe der anderen EU-Staaten bauen. "Die Märkte täuschen sich, wenn sie davon ausgehen, dass andere Mitgliedsstaaten in ihre Brieffaschen greifen werden, um Griechenland zu retten", sagte Stark der italienischen Zeitung "Il Sole 24 Ore".

Die Verträge sehen laut Stark eine Nicht-Rettungs-Klausel vor, "und diese Regeln müssen eingehalten werden". Griechenland habe es in der Vergangenheit versäumt, seine öffentlichen Ausgaben zu kontrollieren oder seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

## Hausaufgaben müssen gemacht werden

Das südeuropäische Land will unterdessen schneller als geplant wieder die Kriterien des EU-Stabilitätspakts erfüllen. Wie aus dem Finanzministerium in Athen verlautete, will das Land nun ab 2012 und damit ein Jahr früher als bislang angegeben das Defizit auf die europäische Grenze von drei Prozent des Bruttoinlandsproduktes (BIP) senken.

Derzeit wird das Staatsdefizit auf 12,7 Prozent des BIP geschätzt. Griechenland häufte zudem rund 300 Milliarden Euro Verbindlichkeiten an, das ist der höchste Schuldenstand in der Geschichte des Landes. Im Etat für das gerade begonnene Jahr ist eine Verringerung des Defizits auf 9,1 Prozent vorgesehen. Griechenland war vor Weihnachten von einer schweren Finanzkrise erschüttert worden, die zusammen mit der Krise in Dubai für Turbulenzen auf den Weltmärkten sorgte. Die Kreditwürdigkeit Griechenlands wurde herabgestuft.

Das Land stand zudem wegen der Stabilität des Euro seit Anfang Dezember unter verstärkter Aufsicht der EU. Noch im Januar soll die griechische Regierung der EU-Kommission ihre Pläne für eine Stabilisierung der Finanzen vorlegen.

*Quelle: wne/dpa/rts/AFP*

### Adresse:

<http://www.n-tv.de/wirtschaft/Griechische-Reeder-kaufwuetig-article666635.html>