

Schifffahrts News

Marktbericht

Aktuelles Thema: Autotransport auf See
Januar 2010

Weitsichtiger anlegen | **LLOYD FONDS**





LIEBE LESERINNEN UND LESER,

ein Jahr ist vorbei, also Zeit das Gesamtjahr 2009 noch einmal Revue passieren zu lassen. Daher fällt unser aktueller Marktbericht in dieser Ausgabe auch etwas ausführlicher aus. Wir wollen es aber nicht versäumen, uns auch dieses Mal einem spannenden Spezialthema aus der Schifffahrt zu widmen. Die Automobilindustrie und ihre weltumspannenden Logistikketten beeinflussen auch den Seetransport. Somit nähern wir uns hier einem ganz speziellen Schiffstyp – dem schwimmenden Autotransporter.

AUTOTRANSPORT AUF SEE: SCHWIMMENDE HOCHGARAGEN AUF DEN WELTMEEREN

Wenn sich die riesige Heckklappe eines PCTC (Pure Car and Truck Carrier) öffnet, betritt man ein Schlaffenland für jeden Autonarr. Mit Kapazitäten von 6.000 bis 7.600 Fahrzeugen sind die größten dieser Schiffe mit dreistelligen Millionenwerten beladen. Der derzeit größte PCTC ist die M/V "FAUST" bzw. deren Schwesterschiffe der Reederei Wallenius Wilhelmsen. Das Unternehmen ist neben Hoegh Autoliner, EUKOR, K-Line and NYK der größte Anbieter von Transportdienstleistungen in diesem Spezialsegment.

Grundsätzlich verfügt dieser Schiffstyp über zwei Rampen, eine seitlich am Heck und eine an Steuerbord. Damit wird ein schnelles Ent- und Beladen sichergestellt. Weiterhin haben diese Schiffe relativ niedrige bzw. auch teilweise höhenverstellbare Decks, um eine möglichst große Anzahl an Autos an Bord nehmen zu können. Das unterscheidet sie auch von klassischen RoRo-Schiffen, zu deren Gattung sie ohnehin gehören. Außerdem verfügen diese Schiffe über riesige Ventila-

toren, die z. B. dafür sorgen, dass die bei der Be- und Entladung entstehenden Abgase abgeführt werden.

Die auf Grund der vielen Autodecks große umbaute Fläche führt zu dem markanten, wuchtigen Erscheinungsbild dieses Schiffstyps mit einer Seitenhöhe von über 30 Metern. Allerdings weisen die großen Schiffe mit über 7.000 Autos an Bord bei einer Länge von 240 bis 270 Metern nur circa 30.000 TDW auf. Autos sind schlussendlich eben doch eine eher leichte Ladung.

VIEL KAPAZITÄT AUCH FÜR SCHWERGÜTER

Die Heckrampe hat bei diesen Schiffen oft, wie auch bei einigen RoRo-Schiffen, eine hohe Belastbarkeit. Rampen mit einer Tragfähigkeit von über 200 Tonnen, teilweise bis fast 400 Tonnen, sind keine Seltenheit. Wenn diese Schiffe auch Pure Car and Truck Carrier genannt werden, so nehmen sie in vielen Verkehren zusätzlich in gewissem Umfang sperrige und schwere Ladung mit, die z. B. nicht containerisierbar ist. Hier spielen die höhenverstellbaren Ladedecks wieder eine wichtige Rolle, da einige dieser Schwergüter Überhöhen aufweisen.

So genannte "Rolltrailer" (oft als Mafi-Trailer bezeichnet nach einem der großen Hersteller) und "Heavy-Lift-Trailer" in verschiedenen Ausführungen bringen damit jegliche Art von Ladung zum Rollen. Die Ladungspalette reicht dabei von Yachten bis zu Eisenbahnwaggons, die oft auf den unteren verstärkten Decks geladen werden. Trotz der Vielfalt an Ladung sind Autos und LKWs selbstverständlich das Hauptgut dieser Spezialschiffe. Laut Clarkson Research sind derzeit weltweit 649 Schiffe mit einer Transportkapazität von fast 3 Millionen Autos im Einsatz.



SCHNELLIGKEIT IST TRUMPF

Beim Autoumschlag ist Schnelligkeit bei gleichzeitiger Schadensvermeidung das oberste Gebot. An den führenden Umschlagsplätzen der Welt wie z. B. Bremerhaven hat sich eine ganze Industrie rund um den Umschlag entwickelt. Die Hafendienstleister bzw. Stauer fahren im Minutentakt mit Kleinbussen in die Schiffe, um die Fahrer von den Fahrzeugen abzuholen bzw. sie dorthin zu bringen. Per Scanner werden die Daten von jedem einzelnen Fahrzeug aufgenommen, um ihm so einen Platz an Bord bzw. auf Stauplätzen zuzuweisen und die Logistikkette am Laufen zu halten.

Importfahrzeuge werden oft bereits in den Häfen umgerüstet bzw. auf den europäischen Stand gebracht. Dies kann von Reifen bis Lampen viele Bauteile betreffen. Hierzu betreibt z. B. die BLG in Bremerhaven die größte Autowerkstatt Europas mit einem Durchfluss von 500.000 Fahrzeugen im Jahr. Bremerhaven war mit über 2 Millionen Fahrzeugen Autoumschlag im Jahr 2008 in der europäischen Spitzenliga, Zeebrügge ist die Nummer 1. 2009 erwartet man allerdings auf Grund des weltweiten konjunkturellen Einbruchs circa 40% weniger Umschlag.

TEIL EINER WELTWEITEN LOGISTIKKETTE MIT POTENZIAL

Die Car Carrier sind damit Teil einer ausgeklügelten und weltumspannenden Logistikkette der Automobilhersteller. Nur durch die spezialisierten Seetransportkapazitäten der PCTC ist eine derartige Arbeitsteilung über mehrere Kontinente möglich. So produziert VW bekanntermaßen in Mexiko, BMW z. B. in den USA – und zwar Autos, die auch auf dem europäischen Markt vertrieben werden, einmal abgesehen von den vielen asiatischen Importen. Umgekehrt sind es aber genauso die asiatischen Produzenten, die große Mengen an Autos nach Europa bzw. in die USA exportieren.

Nicht zuletzt deshalb verstehen sich Anbieter wie Wallenius Wilhelmsen als integrierte Logistikkette, die neben dem reinen Seetransport auch eigene LKWs betreiben oder andere Dienstleistungen rund um den Umschlag und den Weitertransport anbieten. Auf der anderen Seite sind es die Automobilhersteller selbst, die in diesem für sie so existenziellen Bereich eigene Transportkapazitäten betreiben. Volkswagen ist z. B. mit eigenen eingecharterten Schiffen am Markt präsent und verchartert auch Kapazitäten am Markt weiter.



Marktbericht

CONTAINERSCHIFFFAHRT

Was für ein Jahr! Nach Jahrzehnten des Wachstums ist der weltweite Containerumschlag 2009 das erste Jahr nicht gestiegen – besser gesagt er ist eingebrochen. Der Grund dafür ist einfach – es gab zu wenig Ladung. Einhergehend mit der globalen Rezession hatten die Konsumenten ihre Nachfrage weltweit stark gedrosselt. Die Industrie musste reagieren und der Transportsektor erlebte damit einen rasanten Einbruch.

Das Containervolumen auf den Hauptachsen zwischen Fernost und Europa bzw. Nordamerika ist daher folgerichtig insgesamt um circa 15% zurückgegangen, weltweit laut Clarksons um 9,8%, was immer noch dramatisch genug ist.

Am Ende des Jahre 2009 gab es allerdings Anzeichen für einen insgesamt geringeren Rückgang beim Transport, und auf einzelnen Strecken konnte auch wieder Wachstum beobachtet werden. So wuchs der Europa-Asien-Verkehr im Oktober um 12,4% im Vergleich zum Vorjahresmonat. Die Linienreeder mussten reagieren und taten es, indem in der Folge einzelne Loops eingestellt oder zusammengelegt wurden. Die Grand Alliance hat zum Jahresende beispielhaft die beiden Transatlantikdienste "Central China Express Service" und "Northwest Express Service" zusammengelegt.

Die Containerfrachtraten waren die zweite wichtige Baustelle der Liniendienste in 2009 und es scheint Erfolge zu geben. So stiegen z. B. die Raten für den Containertransport von China nach Europa laut dem China Containerised Freight Rate Index um bemerkenswerte

81% in den 6 Monaten bis Anfang Dezember 2009. Diese allgemeinen Verbesserungen des Rateniveaus sind wichtig für die Linienreeder und sollten helfen, den Markt zu stabilisieren.

Das Orderbuch stand Anfang 2009 bei knapp 6,2 Millionen TEU oder circa 50% der fahrenden Flotte und damit bei allein 2 Millionen TEU für das Gesamtjahr 2009. Am Ende waren es dann circa 1,1 Millionen TEU, die zur Ablieferung kamen. Allerdings in einem ohnehin gebeutelten Markt. Immerhin lagen Ende 2009 knapp 1,5 Millionen TEU oder 572 Schiffe an Containertonnage laut AXS Alphaliner auf. Verschrottet wurden mehr als 300.000 TEU, was ein Flottenwachstum laut Clarksons von knapp 6,7% für das Jahr 2009 in der Endabrechnung ergab.

Die Charraten waren im Schnitt 60% unter denen von 2008 und teilweise unterhalb der operativen Kosten der Schiffe. Die letzten Tendenzen der Indices zeigen aber durchaus eine Bodenbildung oder auch teilweise leicht nach oben. Der Clarksons Timecharterraten-Index lag im zweiten Halbjahr 2009 zwischen 34 und 32 US-Dollar pro TEU und hat keinen so dramatischen Einbruch mehr erlebt. Der ConTex bewegt sich seit Ende des Jahres wieder tendenziell oberhalb der 240 Punkte, nachdem er im November bzw. Dezember noch seinen Tiefststand mit 237 Punkten hatte.

Was sagt die Zukunft? Einen Ausblick für 2010 zu geben, fällt allen Marktbeobachtern schwer und so ist schon die Aussage "ungewiss" positiv. Jedenfalls wird derzeit auf Grund der Trends bei den Verschiebungen und Stornierungen der Bestellungen das Gesamtflot-



tenwachstum tendenziell weiter nach unten korrigiert. Entscheidend wird sein, dass in 2010 die Konsumentennachfrage insbesondere in Nordamerika und Europa wieder an Fahrt aufnimmt, erste Anzeichen dafür sind erkennbar.

BULKSCHIFFFAHRT

Allen Unkenrufen zum Trotz war es nicht das prophezeite - Ende der Welt, wie wir sie kennen - was in 2009 am Bulkermarkt passierte. Als das Jahr begann, war es die Angst vor einem völligen Marktkollaps, der alle umtrieb. Die Zeichen waren auch nicht gerade günstig mit einer Vernichtung von Finanzwerten im ungekannten Ausmaß, immer neuen Hiobsbotschaften aus dem Finanzsektor und mit einer Weltwirtschaft, die sich am Rande des Abgrunds bewegte. Alleine schon psychologisch eine harte Belastungsprobe für alle Marktteilnehmer.

Bei all diesen Alarmzeichen befürchtete man das Schlimmste. Doch glücklicherweise trat das Schlimmste nicht ein – oder steht es uns noch bevor? Belegbar ist, dass sich der Welthandel und die weltweite Produktion von dem Crash im Oktober 2008 wieder deutlich erholt haben. Für den Bulkermarkt ist dabei insbesondere entscheidend, dass der industrielle Output der Schwellenländer nicht nur steigt, sondern die höchsten Steigerungsraten seit 19 Jahren erreicht hat. Entwicklungsländer und insbesondere China werden in den nächsten 3 bis 5 Jahren eine immer größere Bedeutung erlangen.

Was sagen die nackten Zahlen?

Der Baltic Dry Index hat 290% in diesem Jahr gewonnen. Es fing mit 773 Punkten am 2. Januar 2009 an und

schloss am 24. Dezember 2009 mit 3.005 Punkten, bei einem Hoch von 4.661 Punkten am 19. November 2009. Betrachtet man die Teilindices, sieht man, dass der Baltic Capesize Index 185%, der Baltic Panamax Index 560, der Supramax Index 440% und der Handy-max Index 315% über das Jahr gewonnen haben.

Auch bei den Zeitcharterraten kam es damit zu einer deutlichen Erholung. Lag die Rate am 2. Januar 2009 für eine 6-Monats-Zeitcharter bei einem Capex mit 170.000 TDW bei 10.000 US-Dollar, betrug sie am 25. Dezember 2009 41.000 US-Dollar pro Tag.

Nachdem die Schiffspreise im ersten Quartal noch stark unter Druck waren, entwickelten sie sich analog zu dem gestiegenen Charterrateniveau. Lag der Preis für einen 5 Jahre alten Panamax-Bulker Anfang des Jahres bei 27 bis 29 Millionen US-Dollar, betrug er am Ende des Jahres 34 bis 36 Millionen US-Dollar, also knapp ein Viertel mehr. Bei den Neubauten hat sich marktbedingt kaum etwas gerührt. Laut Clarksons gab es gerade einmal 194 Neubaubestellungen mit circa 20,8 Millionen TDW, 2008 waren es 1.117 und 2007 gar 1.963 Neubaubestellungen.

Verschrottet wurde hingegen eine große Anzahl von Schiffen, wobei je nach Quelle von über 10 Millionen TDW oder mehr die Rede ist. Und natürlich wird es auch Abbestellungen gegeben haben, diese zu quantifizieren, ist aber auf Grund der fließenden Übergänge zwischen Verschiebung, Um- und Abbestellung sowie der nicht vollständigen Transparenz schwierig. Quellen sprechen von circa 430 Abbestellungen weltweit.

Vergleicht man das Orderbuch am Anfang des Jahres 2009 mit den effektiven Ablieferungen in 2009, waren



es laut Maersk Broker (Schiffe über 20.000 TDW) knapp 37% weniger TDW, die zur Ablieferung kamen, als Ende 2008 für 2009 prognostiziert wurde. Wobei davon auszugehen ist, dass eine große Anzahl von Ablieferungen in 2010 und weiter verschoben worden sind.

Zusammenfassend entlasteten die Abbestellungen und Verschiebungen den Markt deutlich. Ferner bewirkte die anziehende Nachfrage – nicht zuletzt nach Eisenerz durch China –, dass sich der Markt deutlich besser entwickelte, als man zu Beginn des Jahres 2009 dachte.

Was erwartet uns 2010? Clarksons sieht für die Transportmenge der Major Bulks (inkl. Bauxit und Phosphat) ein Wachstum von 5,8% gegenüber 2009, getrieben durch die Nachfrage aus China und Indien (Eisenerz und Kohle). Die Industrieproduktion in den anderen Regionen wie Japan, USA und Europa soll laut Experten wieder im Schnitt mit circa 7% ansteigen, das sollte unterstützend wirken. Insgesamt wird bei allen Massengütern mit einem Plus von 4,8% gerechnet.

Die immer gern gestellten Fragen sind: Was steht an Ablieferungen in den nächsten Jahren an? Wie viel Einheiten werden verschrottet? Maersk Broker geht z. B. von einem Flottenwachstum von circa 18% in 2010 und 14% in 2011 nach Verschrottungen bei allen Bulkern aus. Wie viel kann der Markt absorbieren, gibt es weitere Verschiebungen und Stornierungen, die noch effektiv werden? Ein derzeit wieder stärker diskutiertes Thema ist die so genannte Hafenverstopfung (port congestion), die dazu führt, dass eine größere Anzahl von Schiffen gebunden wird. Das sollte helfen, die Frachtraten trotz wachsender Flotte stabiler zu halten.

TANKSCHIFFFAHRT

Mit einer geringen Auslastung bei den Raffinerien und einem Rückgang des Transportvolumens auf den Langstrecken um 2 Millionen Barrel am Tag war es nicht verwunderlich, dass die Aktivitäten auf dem Tankermarkt im Jahr 2009 einen markanten Rückgang erfuhren.

In allen Größenklassen lagen die getätigten Abschlüsse am Spotmarkt bei Rohöltankern unter den Werten von 2008. Laut Poten & Partners kam es 2009 zu 8.800 Abschlüssen im Gegensatz zu 9.587 Abschlüssen in 2008.

Insgesamt kam es im November 2009 zu einer verbesserten Charterrentensituation bei den Rohöltankerfrachtraten, mit leichten Abschlägen im Dezember. Somit verbesserten sich die Aussichten in diesem Segment auch für die Zukunft nicht zuletzt durch die Stornierungen bzw. Verschiebungen von Neubauten, wodurch sich die aktive Flotte der Rohöltanker zum Jahresende reduziert hat.

Die durchschnittlichen Einnahmen am Spotmarkt lagen allerdings 2009 bei VLCCs bei nur circa 31.400 US-Dollar am Tag gegenüber circa 92.500 US-Dollar am Tag in 2008. Das Flottenwachstum von insgesamt 6% im Verhältnis zu 2008 und die gefallene Nachfrage waren der Grund dafür. Allerdings konnte im November immerhin ein Anstieg um 19% im Vergleich zum Vormonat auf 32.856 US-Dollar am Tag festgestellt werden.

Das Flottenwachstum bei den Produktentankern war in 2009 deutlich stärker mit zusätzlichen 11,3 Millionen DWT oder 12,2% Wachstum ausgefallen. Die Charterra-



ten im Medium-Range-Bereich für saubere Produkte waren damit beispielhaft auf nur circa 8.600 US-Dollar am Tag von circa 21.400 US-Dollar am Tag gefallen. Hier war es der Rückgang der Endverbrauchernachfrage weltweit und insbesondere in den USA zusammen mit dem starken Flottenwachstum, was den Druck auf die Raten ausgeübt hat.

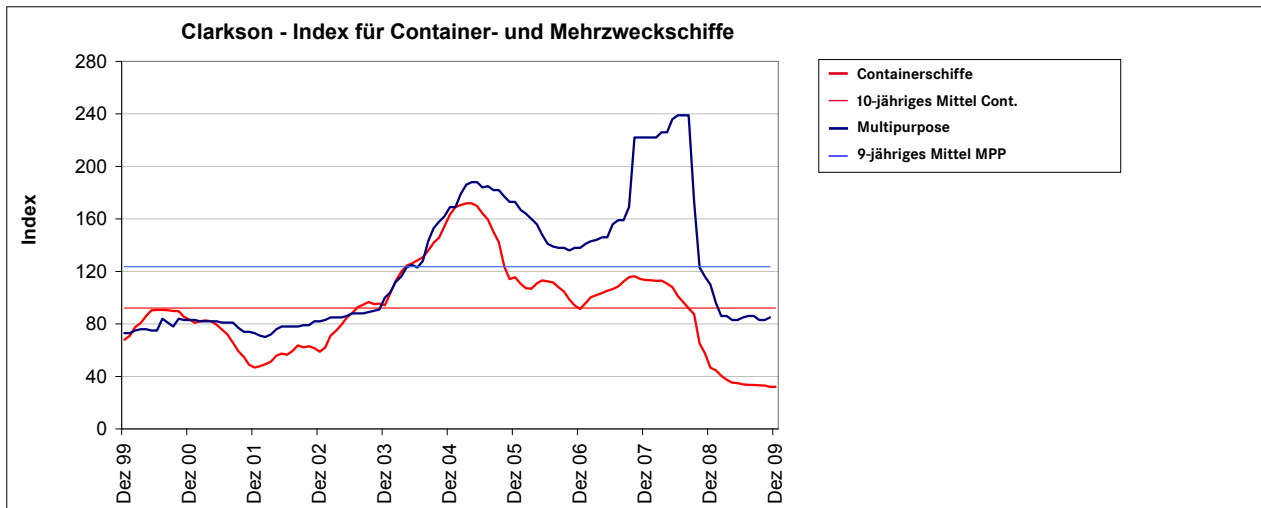
Immerhin: Der Ausblick der Internationalen Energieagentur (IEA) für 2010 zeigt eine Tendenz nach oben. Mit einer um 130.000 Barrels pro Tag (bpd) gestiegenen Nachfrageerwartung im Jahr 2010 auf 86,3 Millionen bpd sind die Aussichten für 2010 deutlich positiver. Im November lag die Nachfrage schon bei 85,5 Millionen bpd – laut IEA der höchste Wert seit Januar 2009.

Schifffahrtsindices

Clarkson-Index

Der Clarkson-Index umfasst alle Containerschiffsgrößen, er basiert auf USD/TEU und beginnt mit dem Wert 100 im Jahr 1993. Die Clarkson-Indices für die Mehrzweck- sowie die Containerschiffahrt zeigen die langjährigen

Durchschnittswerte, in welchen sich der Markt gerade bewegt. Der Index für Multi-Purpose-Schiffe entspricht den Durchschnittswerten und beginnt mit dem Ausgangswert 100 im Jahr 1996.



Quelle: Clarkson Research Services.

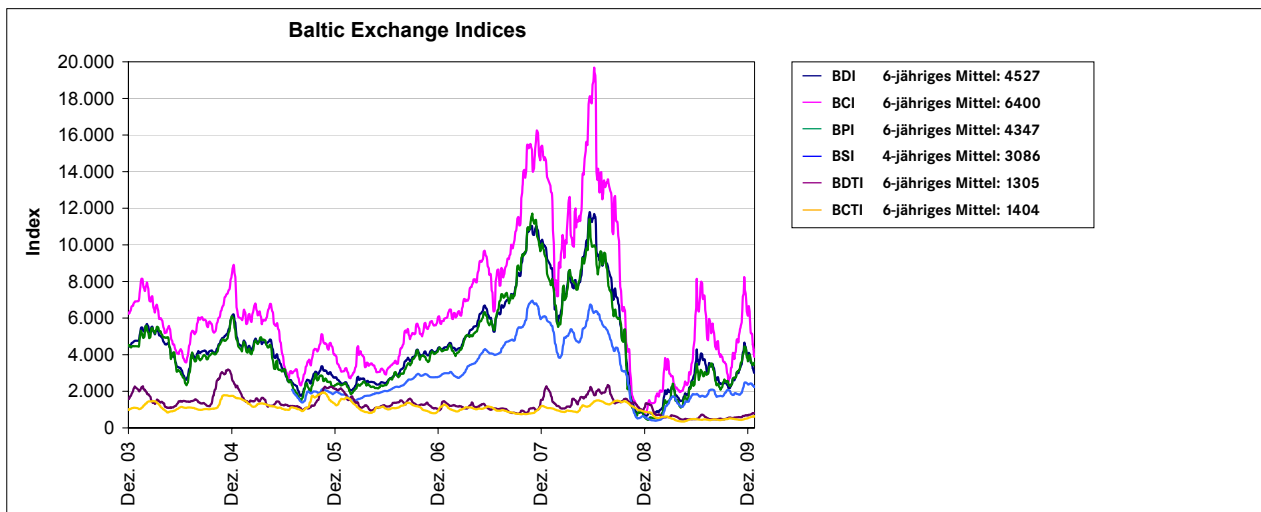
Baltic Indices

Für die Tanker- und Massengutschiffahrt stehen die Baltic Indices. Als Basis der von der Baltic Exchange veröffentlichten Indices dienen die gewichteten Durchschnittswerte der Reise- und Zeitcharterraten auf definierten Routen. Diese werden von einem Schiffsmakler-Panel festgelegt.

Der BCI (Baltic Exchange Capesize Index), der BPI (Baltic Exchange Panamax Index) und der BSI (Baltic Exchange Supramax Index) sind tägliche Benchmarkindices für definierte Massengutschiffsgrößen.

Der BDI (Baltic Exchange Dry Index) ist ein Durchschnitt des BCI, des BPI und des BSI. Er ist ein guter Indikator für die Entwicklung der Märkte für Massengutschiffe, die primär Rohstoffe wie z. B. Kohle, Eisenerz sowie Getreide transportieren.

Die Indices BCTI (Baltic Exchange Clean Tanker Index) und BDTI (Baltic Exchange Dirty Tanker Index) sind die täglichen Benchmarkindices für alle Tanker. Dabei wird die Ladung nach optischen Merkmalen ("clean"/"dirty") unterschieden. Rohöl beispielsweise gehört zur "schmutzigen", Benzin zur "sauberen" Kategorie.



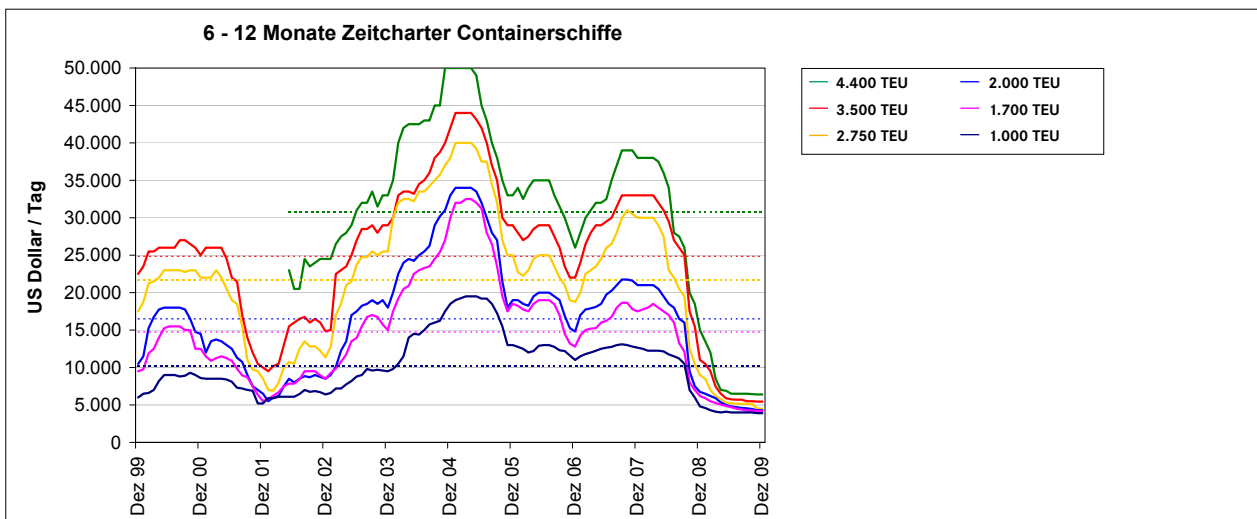
Quelle: Clarkson Research Services.

Containerschiffe

In diesen beiden Übersichten sind die Entwicklungen der Zeitcharterraten sowie der Neubaupreise für Containerschiffe in US-Dollar pro Tag dargestellt. Die obere Grafik gibt den durchschnittlichen Verlauf der Raten

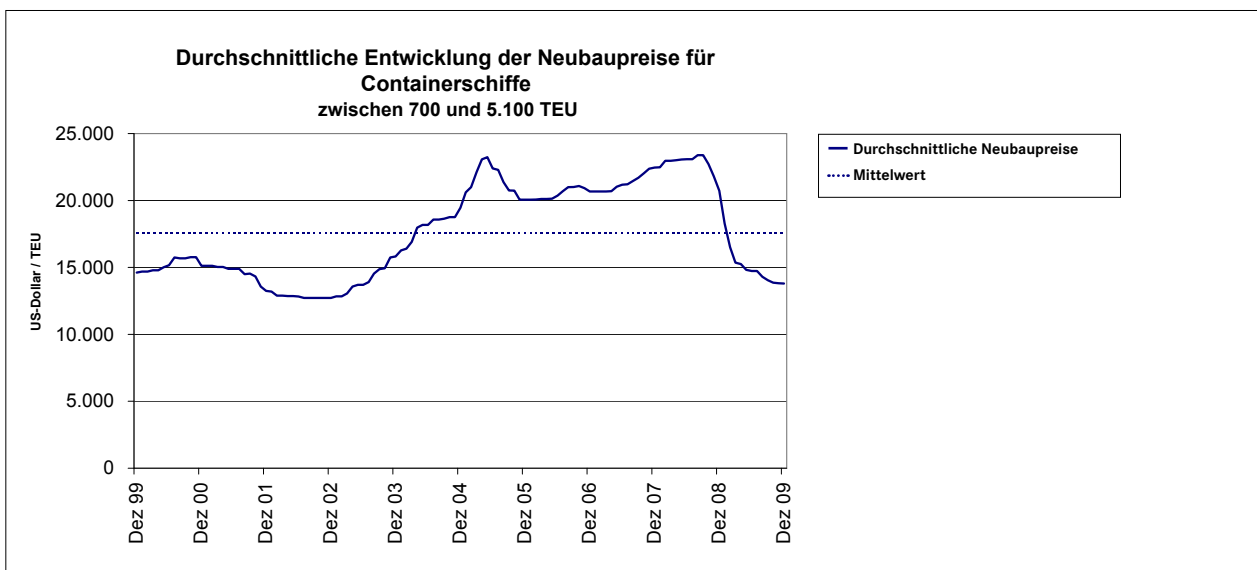
über 10 Jahre in unterschiedlichen Größenklassen wieder. Die Neubaupreise der Containerschiffe werden für die Größenklassen von 700 TEU bis 5.100 TEU angegeben.

■ Zeitcharterraten



Quelle: Clarkson Research Services.

■ Neubau-/Secondhandpreise



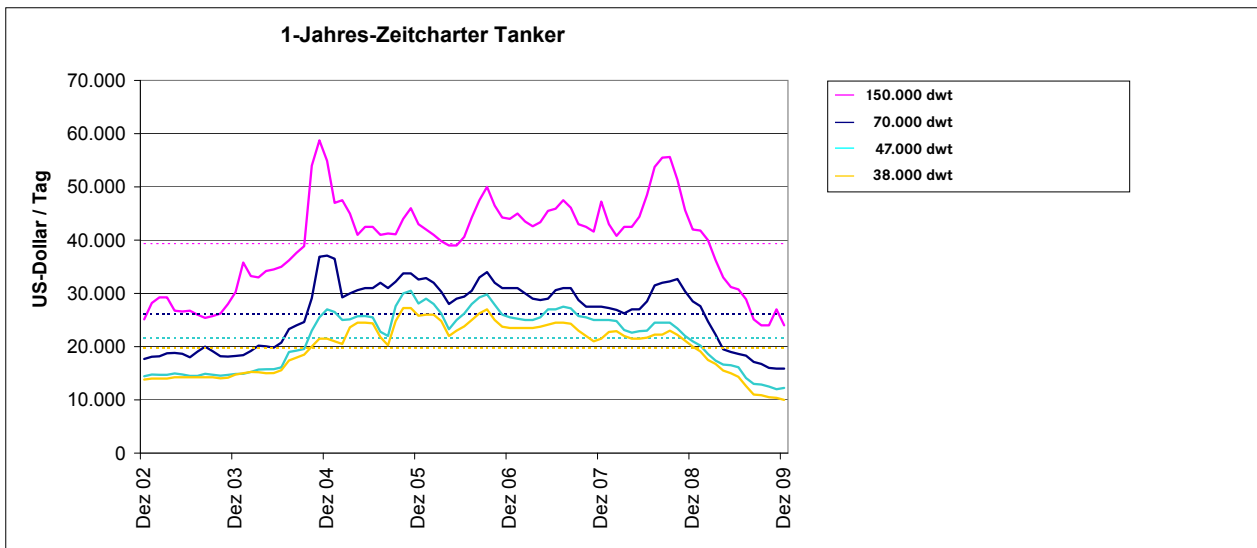
Quelle: Clarkson Research Services.

Tanker

Bei den hier abgebildeten Verläufen der Zeitcharterraten für Tanker werden vier Größenklassen in den letzten sieben Jahren verglichen. Diese Größen geben ein

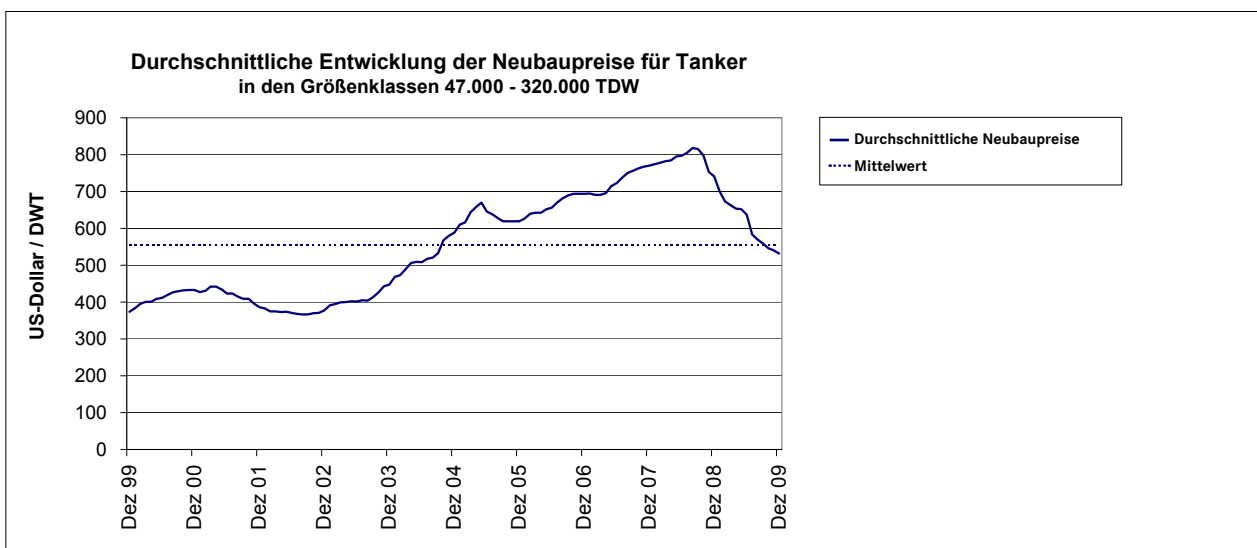
umfassendes Bild wieder, sie reichen von Handysize bis Suezmax. Die Neubaupreise der Tanker werden für die Größenklassen 47.000 bis 320.000 DWT angegeben.

■ Zeitcharterraten



Quelle: Clarkson Research Services.

■ Neubau-/Secondhandpreise



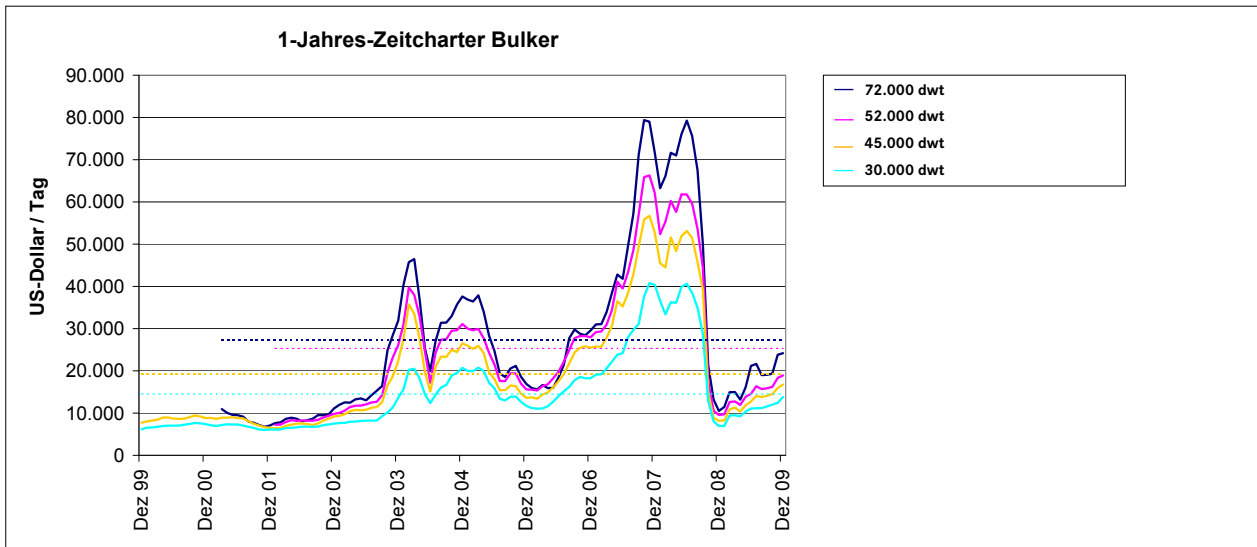
Quelle: Clarkson Research Services.

Bulker

Diese Seite bietet einen Überblick über die Entwicklungen auf dem Markt der Bulker (Massengutschiffe). Die erste Grafik verdeutlicht die Zeitcharterraten für vier Größenklassen von 30.000 dwt bis 72.000 dwt für die

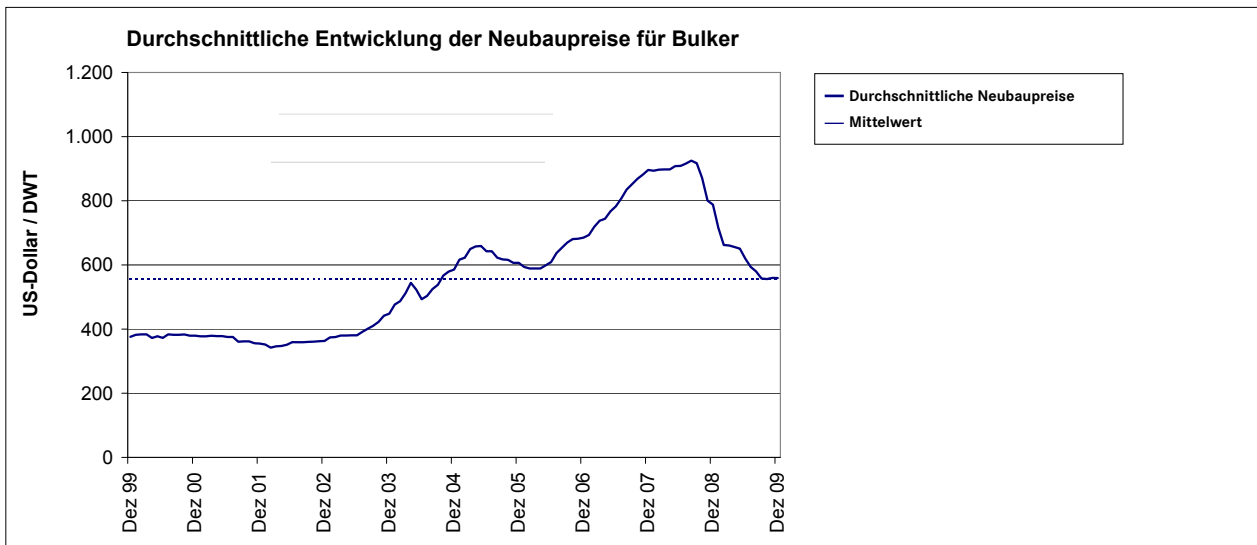
vergangenen zehn Jahre. Darüber hinaus zeigen wir die Entwicklung der durchschnittlichen Neubaupreise für Bulker.

■ Zeitcharterraten



Quelle: Clarkson Research Services.

■ Neubau-/Secondhandpreise



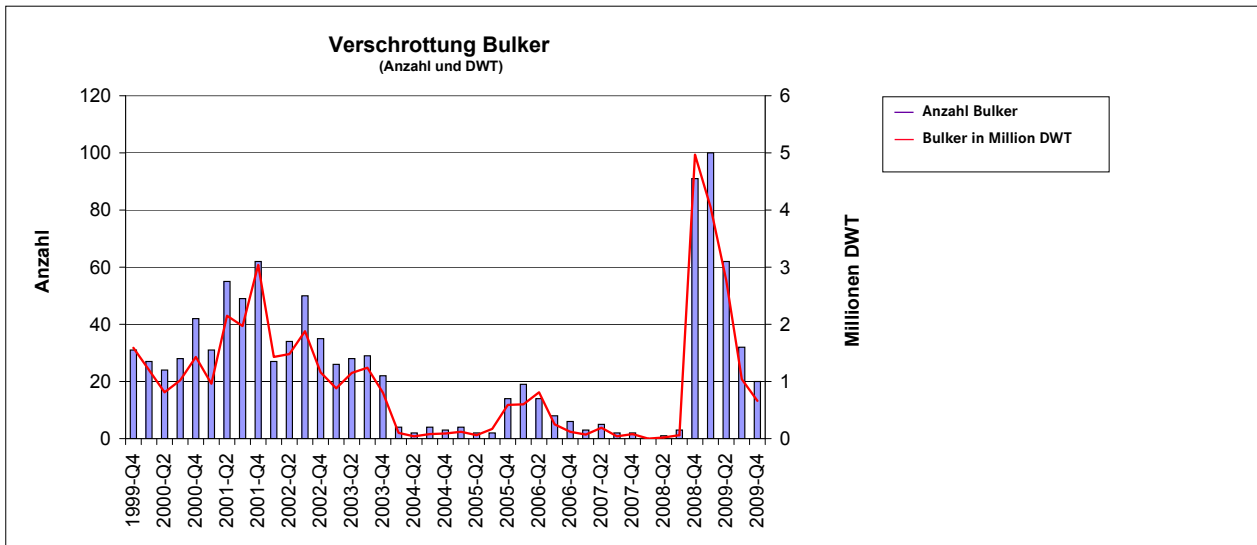
Quelle: Clarkson Research Services.

Verschrottungsaktivitäten

Die hier abgebildeten beiden Grafiken geben die Verschrottungsaktivitäten in den Segmenten Bulker und Containerschiffe der letzten 10 Jahre wieder. Bei den Bulkern werden sowohl die Anzahl der zur Verschrottung gekommenen Schiffe, als auch die damit vom Markt

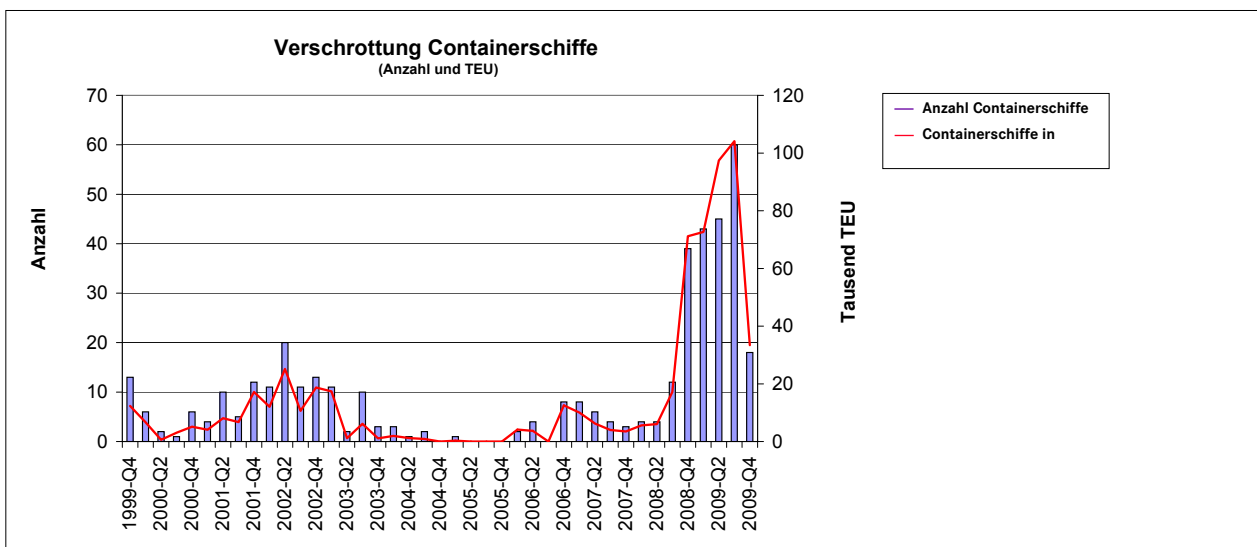
verschwundenen DWT im jeweiligen Quartal dargestellt. Bei den Containerschiffen wird neben der Anzahl der Schiffe auch die Reduzierung der TEU-Anzahl als Graph aufgetragen.

■ Verschrottung Bulker



Quelle: Clarkson Research Services.

■ Verschrottung Containerschiffe

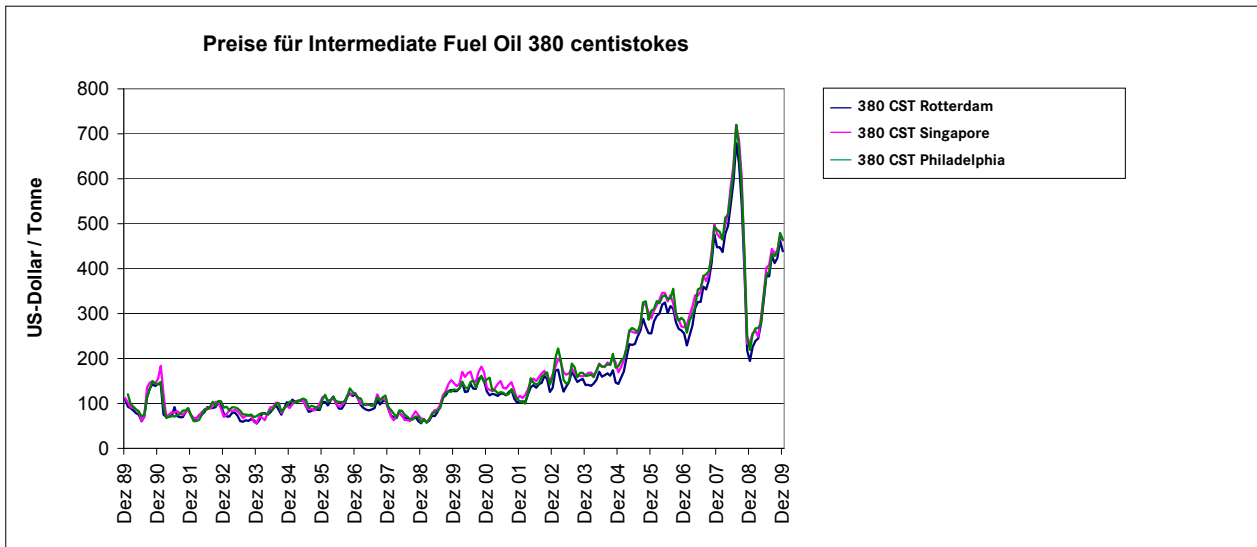


Quelle: Clarkson Research Services.

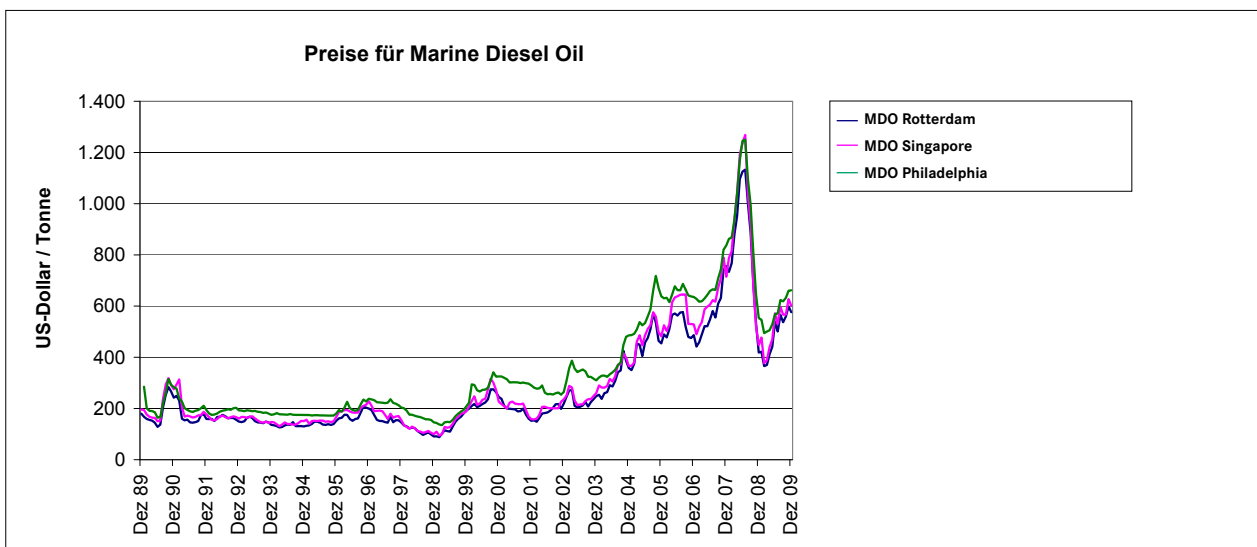
Treibstoffpreise (Bunker)

Diese Grafik zeigt die Treibstoffpreise für verschiedene Bezugspunkte auf der Welt (Beispiele aus Europa, Asien und Amerika). Die erste der beiden Grafiken zeigt die Werte für Intermediate Fuel Oil (IFO, der Treibstoff für Schiffsmotoren) mit der Viskosität 380 CST. Die zweite

Grafik gibt einen Überblick über die Preise für Marine Diesel Oil (MDO). Es ist ein qualitativ hochwertigeres und damit kostenintensiveres Öl, dem PKW-Diesel sehr ähnlich.



Quelle: Clarkson Research Services.



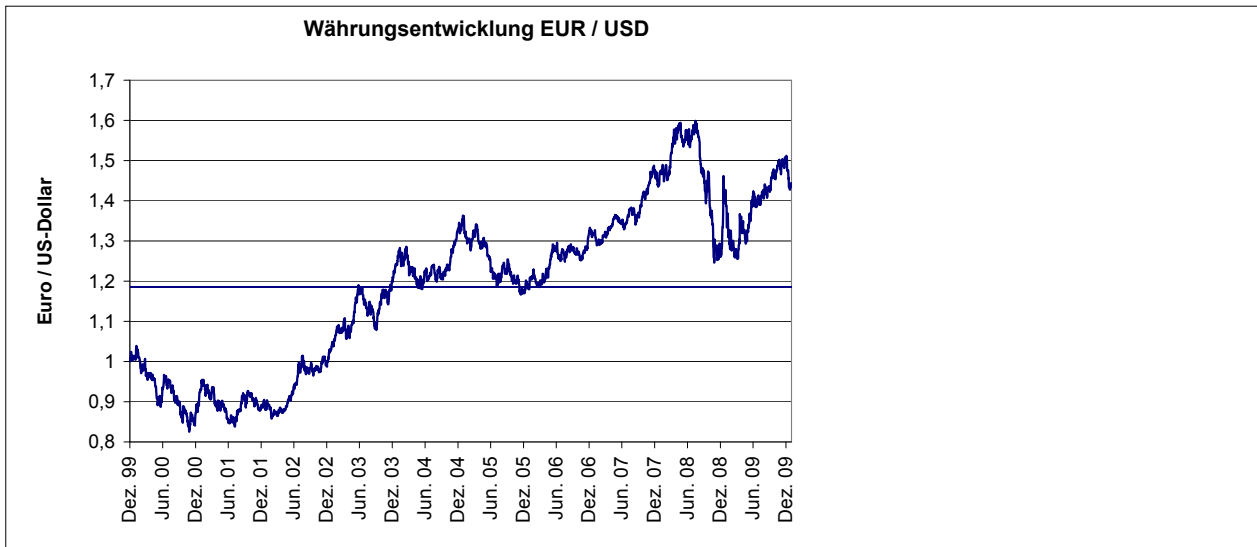
Quelle: Clarkson Research Services.

Währungsentwicklung

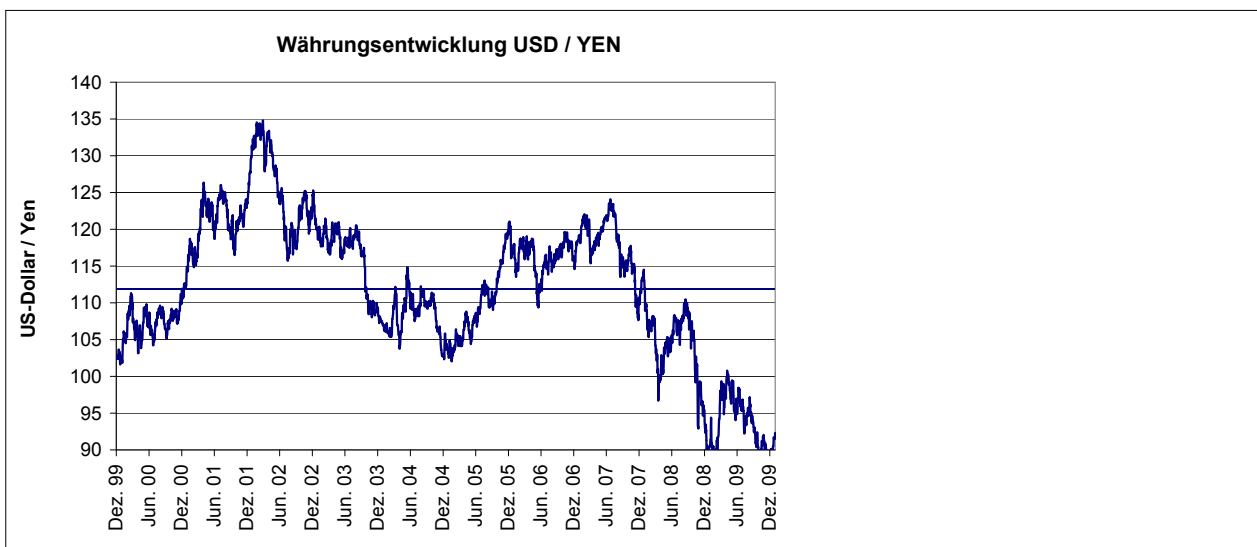
Hier ist die Entwicklung von relevanten Währungen für verschiedene Schiffsbeteiligungen abgebildet.

Da das Fremdkapital, welches für den Kauf der Schiffe eingesetzt wird, aus US-Dollar und Yen bestehen kann,

die Anleger ihre Beteiligungen aber vornehmlich in Euro und US-Dollar anlegen, werden hier die Währungsentwicklungen Euro/US-Dollar sowie US-Dollar/Japanischer Yen verdeutlicht. Es wird dabei der Verlauf seit 1999 abgebildet.



Quelle: Deutsche Bundesbank.

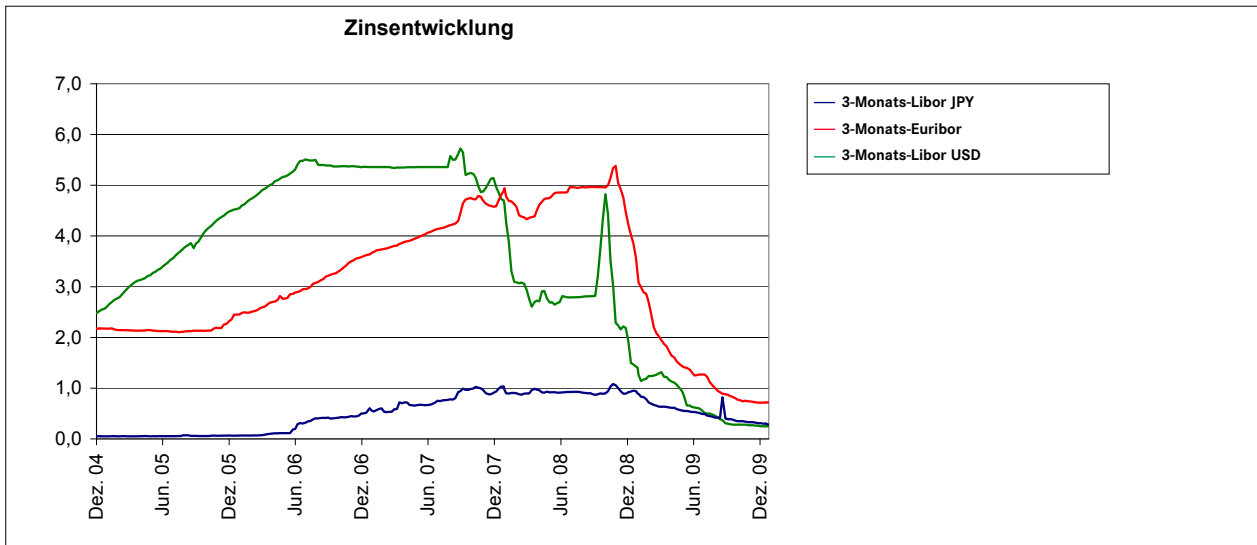


Quelle: Deutsche Bundesbank.

Zinsentwicklung

Für die Währungen japanische Yen und US-Dollar ist auf dieser Seite zunächst die Zinsentwicklung im Vergleich zum 3-Monats-Euribor dargestellt (Euribor bedeutet dabei: European Interbank Offered Rate). Es handelt sich um den Zinssatz, den europäische Banken

voneinander beim Handel von Einlagen mit einer festgelegten Laufzeit von einer Woche sowie zwischen einem und zwölf Monaten verlangen. Für eine präzisere Ansicht haben wir darüber hinaus die wöchentliche Entwicklung in einer Tabelle aufbereitet.



Quelle: Handelsblatt.

■ Wöchentliche Entwicklung

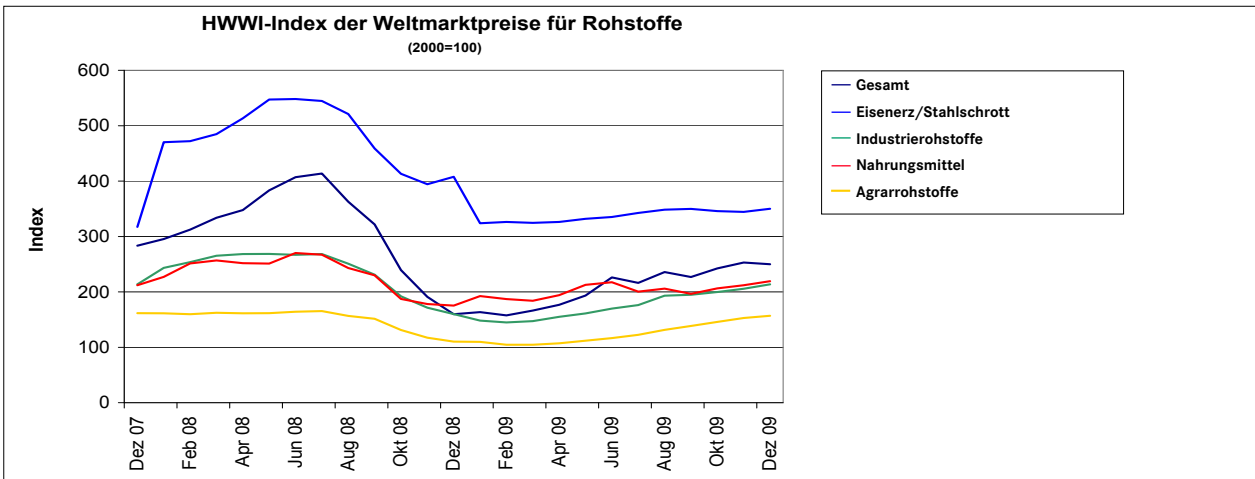
November (3-Monats-Libor)	Woche 1	Woche 2	Woche 3	Woche 4
JPY	0,2800	0,2800	0,2800	0,2800
EUR	0,7140	0,7100	0,7060	0,7000
USD	0,2500	0,2500	0,2500	0,2500

Allgemeines

Diese Grafik zeigt die Entwicklung der Rohstoffpreise innerhalb des HWWI-Index (2000 = 100).

Grundlage für die hier dargestellte Auswahl der Rohstoffe sind unbearbeitete oder wenig bearbeitete Waren. Produkte mit einem hohen Anteil von Arbeitskosten und anderen Wertschöpfungskomponenten bleiben weitgehend unberücksichtigt.

▪ Rohstoffe

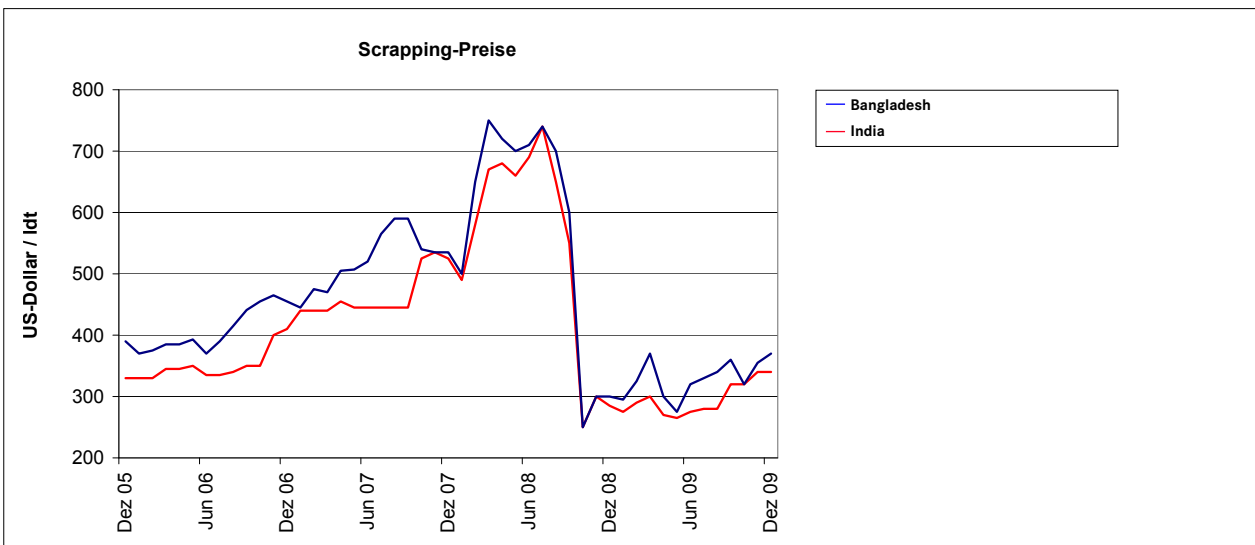


Quelle: Hamburger Weltwirtschaftsinstitut.

Die zweite grafische Darstellung zeigt die Entwicklung der Verschrottungspreise an den traditionellen Verschrottungsorten Bangladesh und Indien.

In unserer Untersuchung werden Tanker zu Grunde gelegt. Da es uns jedoch vorwiegend um die Entwicklung des Stahlpreises geht, sind die Verschrottungspreise für Bulker vergleichbar.

▪ Verschrottungspreise am Beispiel Tanker





Wichtiger Hinweis

Diese Ausgabe der Lloyd Fonds Schifffahrts News wurde mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt. Es kann aber keine Gewähr für die darin enthaltenen Daten übernommen werden.

Änderungen sind vorbehalten.

Herausgeber

Lloyd Fonds AG | Amelungstraße 8-10 | 20354 Hamburg
Telefon +49 (0)40 32 56 78-0 | Fax +49 (0)40 32 56 78-99

www.lloydfonds.de | info@lloydfonds.de

Bei Fragen zu den Lloyd Fonds Schifffahrts News wenden Sie sich bitte an die Redaktion:

Daniel Truppat, Produktunterstützung
Telefon +49 (0)40 32 56 78-122

Hendrik Duncker, Leiter Produktunterstützung
Telefon +49 (0)40 32 56 78-145

Sie möchten die Lloyd Fonds Schifffahrts News abonnieren? Dann senden Sie bitte eine Mail an: anleger@lloydfonds.de

Stand: Januar 2010.



Die börsennotierte Lloyd Fonds AG ist eines der führenden Emissionshäuser von geschlossenen Fonds in Deutschland und in Österreich. Das Unternehmen konzentriert sich auf die Assetklassen Transportation und Real Estate. Seit 1995 hat Lloyd Fonds mit seinen über 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern 100 Beteiligungen mit einem Investitionsvolumen von circa 4,5 Milliarden Euro realisiert. Die mittlerweile mehr als 52.000 Anleger werden von der Lloyd Treuhand GmbH betreut. Lloyd Fonds ist seit Oktober 2005 im Prime Standard der Frankfurter Börse notiert.

www.lloydfonds.de