

www.pwc.de

Chancen und Herausforderungen der Reedereien in Deutschland

12. April 2016

Claus Brandt, Maritimes Kompetenzzentrum PwC

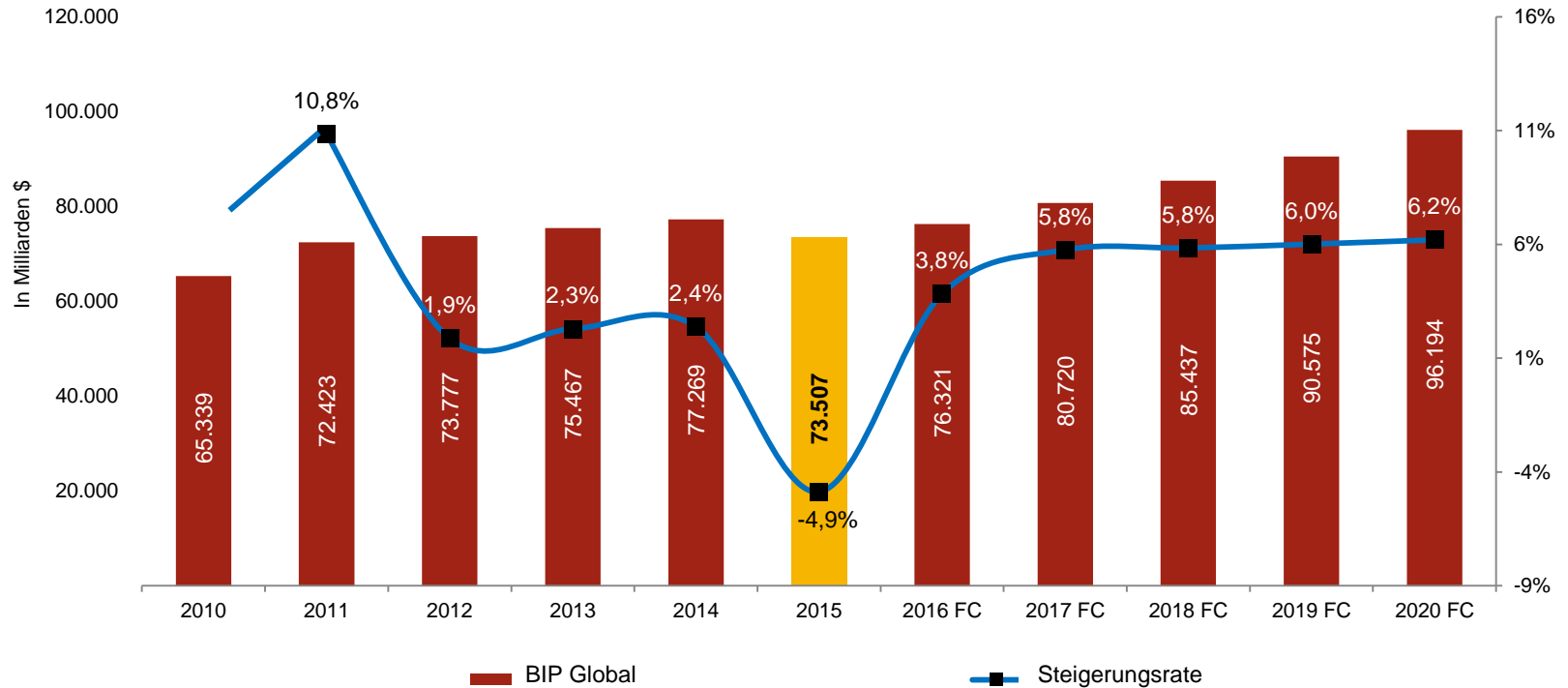
Agenda

- 1 Globale wirtschaftliche Rahmendaten
- 2 Entwicklung Schifffahrt in Deutschland
- 3 Sicht der deutschen Reeder

1 Globale wirtschaftliche Rahmendaten

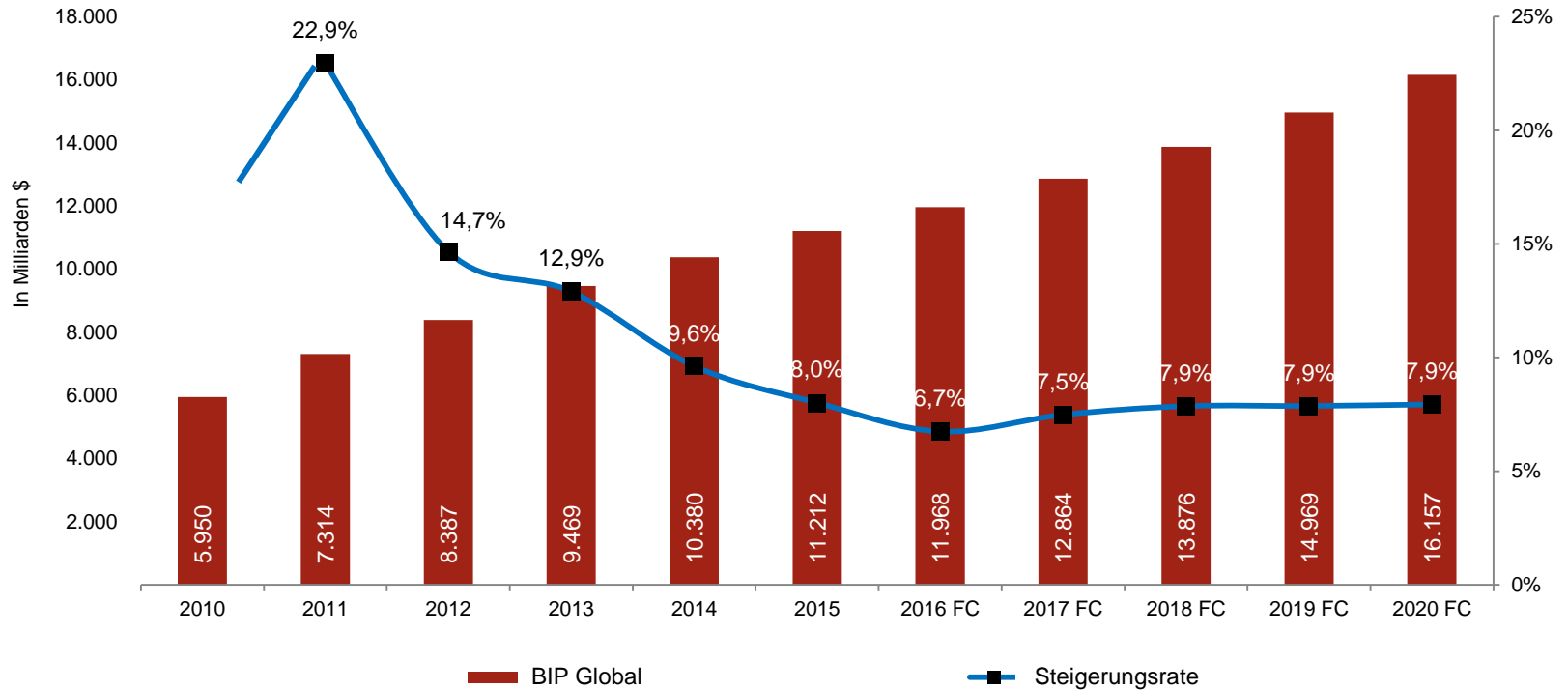


Bruttoinlandsprodukt (BIP) – Global: Das BIP ist von 2010 bis 2014 jährlich gestiegen. Nach einem Rückgang in 2015 wird ein Wachstum bis 2020 erwartet.



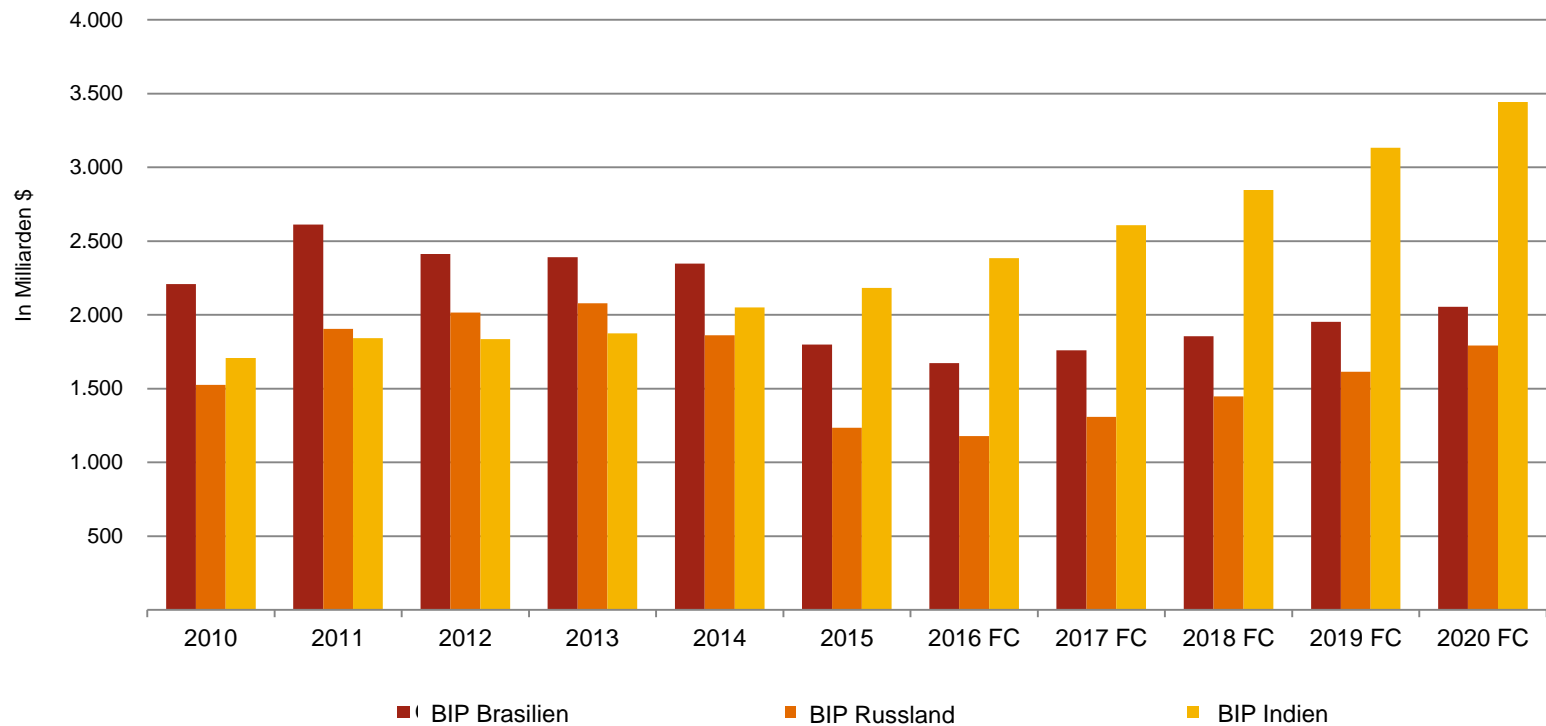
Quelle: Veröffentlicht von IMF

Bruttoinlandsprodukt (BIP) – China: Das BIP ist von 2010 bis 2015 sukzessive gestiegen, doch die Steigerungsrate wird im Vergleich zu den letzten Jahren niedriger sein



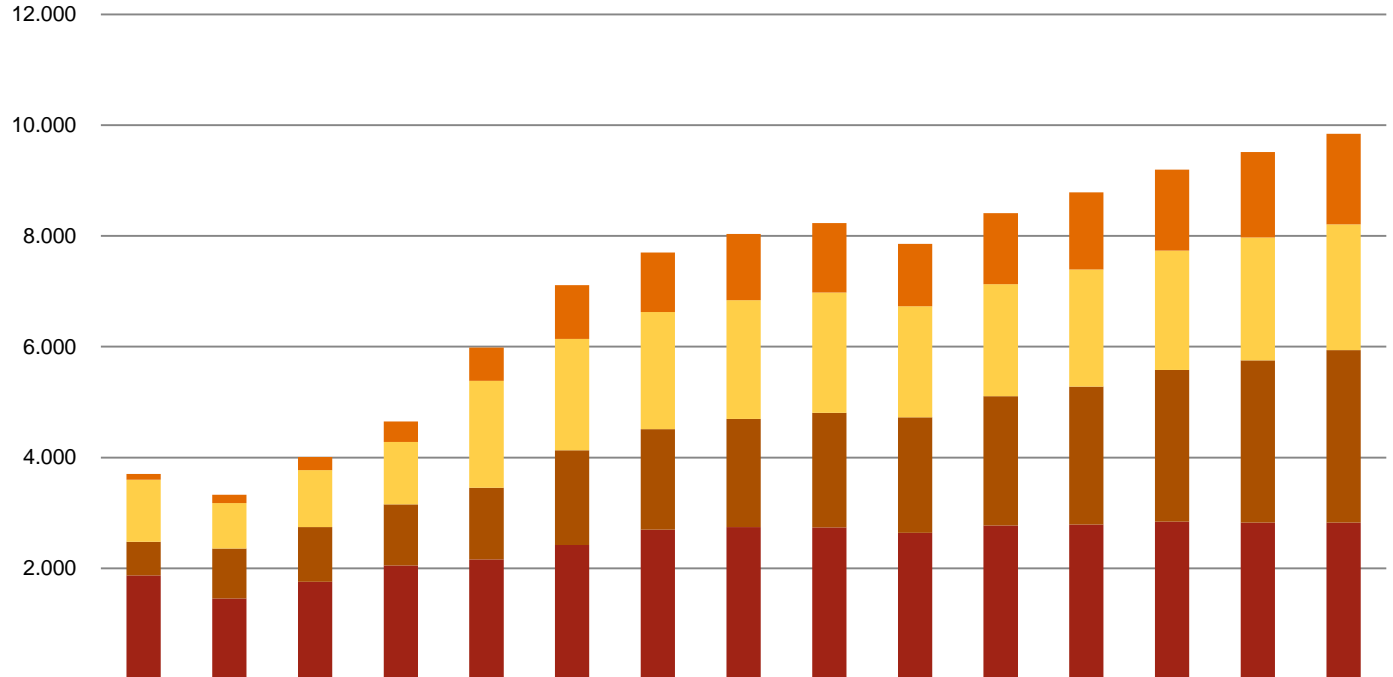
Quelle: Veröffentlicht von IMF

Bruttoinlandsprodukt – Brasilien, Russland und Indien: Indien könnte die Weltwirtschaft treiben



Quelle: Veröffentlicht von IMF

Internationaler Seehandel (in Millionen von Tonnen): Der internationale Seehandel ist bis auf einen Rückgang in 2009 gestiegen, sogar während der Krise



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Container	102	152	234	371	598	969	1.076	1.193	1.249	1.127	1.280	1.393	1.464	1.544	1.631
Andere Trockenladung	1.123	819	1.031	1.125	1.928	2.009	2.112	2.141	2.173	2.004	2.022	2.112	2.150	2.218	2.272
Fünf größte Trockenladungen	608	900	988	1.105	1.295	1.709	1.814	1.953	2.065	2.085	2.335	2.486	2.742	2.923	3.112
Öl und Gas	1.871	1.459	1.755	2.050	2.163	2.422	2.698	2.747	2.742	2.642	2.772	2.794	2.841	2.829	2.826

Quelle: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2015

Zusammenfassung – Globale wirtschaftliche Entwicklung

- **Globales Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) bleibt unvermindert**

- **China ist der entscheidende Treiber des globalen BIP**

- **Die Entwicklungsmärkte Brasilien, Russland und Indien haben keinen auffallenden Effekt auf das Wachstum des BIP**

- **Starke Abhängigkeit vom chinesischen Exportmarkt**

- **Steigende Digitalisierung könnte die Business-Prozesse optimieren**

- **3D-Drucker → Möglichkeit oder Bedrohung für Schifffahrtsunternehmen?**

2 Entwicklung Schifffahrt in Deutschland



Relevante Märkte in Deutschland

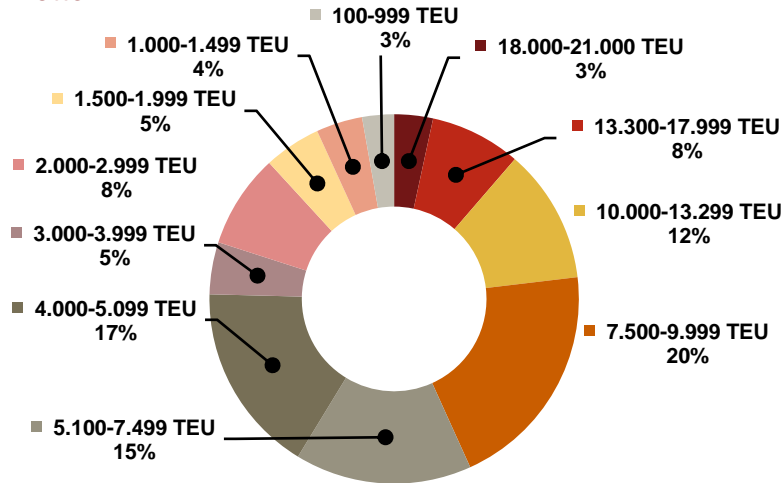
- Containerschifffahrt
- Tankschifffahrt
- Kreuzfahrten

2.1 Entwicklung Containerschiffahrt

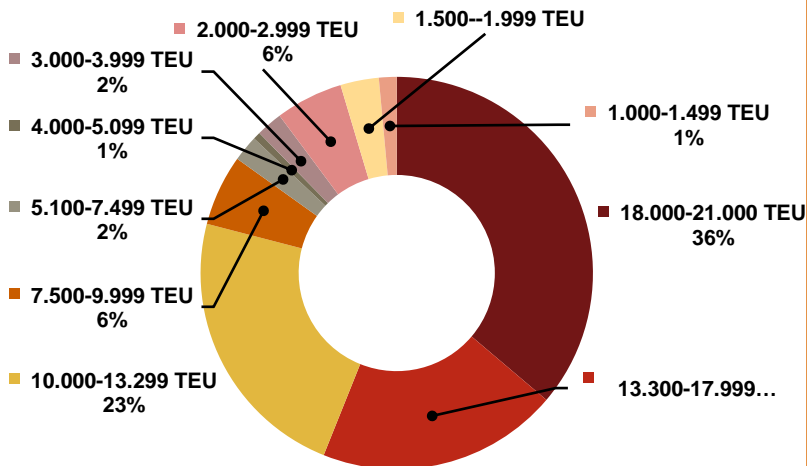


Aufteilung Flotte und Auftragsbuch

Flotte



Auftragsbuch



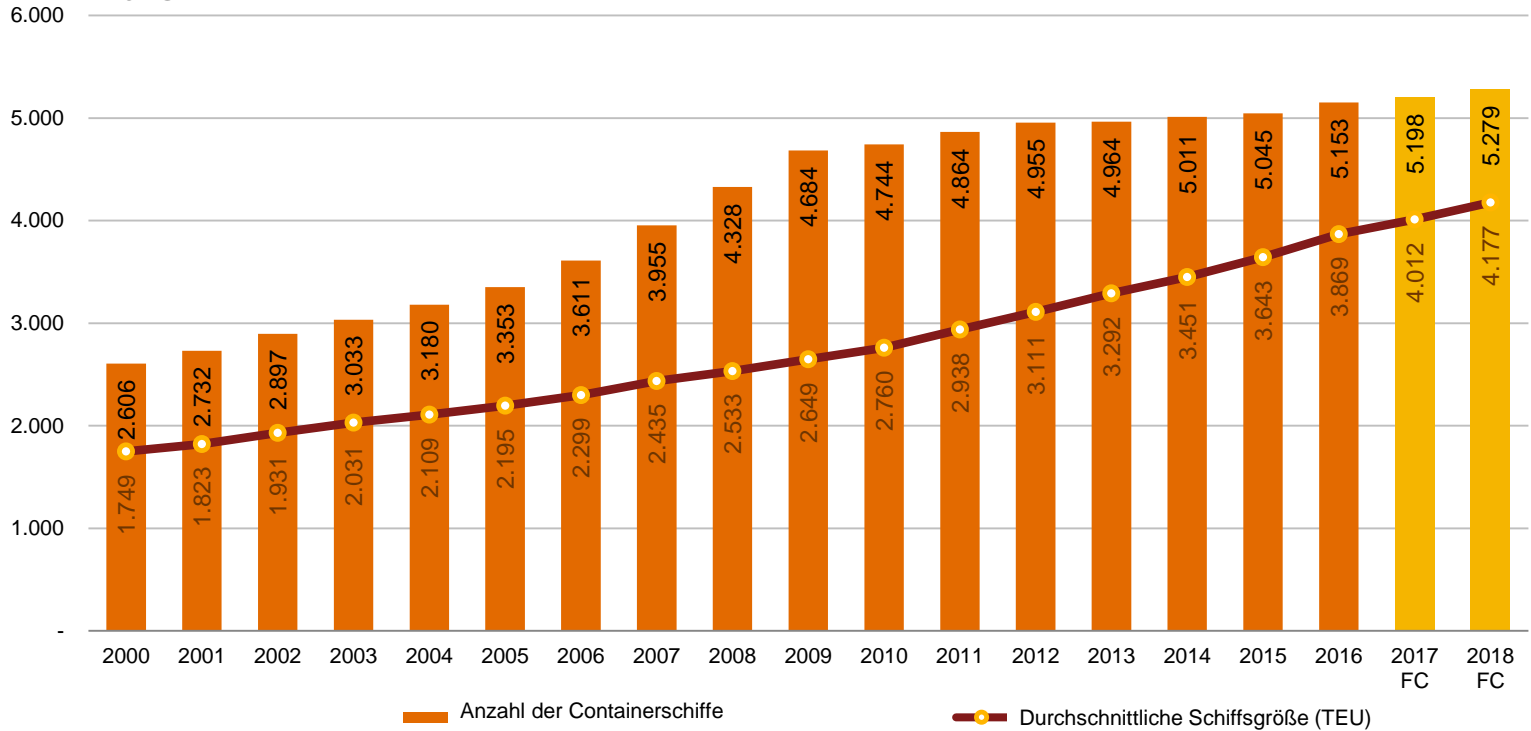
Größe TEU	Containerschiffe		Davon gechartert		
	Anzahl	TEU	Anzahl	TEU	% gechartert
18.000-21.000	36	676.394	6	115.344	17,1%
13.300-17.999	110	1.587.065	40	579.347	36,5%
10.000-13.299	200	2.351.069	88	1.036.175	44,1%
7.500-9.999	458	4.017.243	217	1.898.454	47,3%
5.100-7.499	502	3.090.006	262	1.615.931	52,3%
4.000-5.099	734	3.330.246	404	1.833.436	55,1%
3.000-3.999	263	911.110	151	527.372	57,9%
2.000-2.999	648	1.639.393	474	1.200.653	73,2%
1.500-1.999	582	994.485	307	526.816	53,0%
1.000-1.499	697	808.706	411	481.839	59,6%
500-999	749	556.845	425	324.055	58,2%
100-499	183	58.287	38	12.999	22,3%
Total	5.162	20.020.849	2.824	10.152.421	50,7%

Beachte: Die gecharterte Flotte beinhaltet nur Schiffe, die von nicht betrieblichen Besitzern an Betreiber verchartert wurden. Es schließt 99 Schiffe für 377.691 TEU aus, die Eigenbetriebe gehören, aber an andere Betreiber verchartert wurden. Entweder aus betrieblichen Gründen (Schiffswechsel innerhalb einer Allianz/Partnerschiffe) oder zur Erhöhung des Bestands.

Größe TEU	Containerschiffe		Davon gechartert		% gechartert	Auftragsbuch/ bestehend %
	Anzahl	TEU	Anzahl	TEU		
18.000-21.000	73	1.421.356	31	587.568	41,3%	210,1%
13.300-17.999	55	780.893	36	507.428	65,0%	49,2%
10.000-13.299	79	901.959	48	515.859	57,2%	38,4%
7.500-9.999	25	229.680	20	182.680	79,5%	5,7%
5.100-7.499	15	84.452	15	84.452	100,0%	2,7%
4.000-5.099	6	24.000	2	8.000	33,3%	0,7%
3.000-3.999	23	84.878	6	22.042	26,0%	9,3%
2.000-2.999	85	218.442	36	91.014	41,7%	13,3%
1.500-1.999	70	124.309	49	87.434	70,3%	12,5%
1.000-1.499	49	57.465	28	35.809	62,3%	7,1%
500-999	2	1.143	-	-	0,0%	0,2%
100-499	4	1.440	-	-	0,0%	2,5%
Total	486	3.930.017	271	2.122.286	54,0%	19,6%

* Beachte bei Neo-Panamax Schiffen – Schiffe von 13.300 bis 14.000 TEU mit Neo-Panamax Pegel werden in dem 10.000 – 13.299 TEU Segment gezählt.

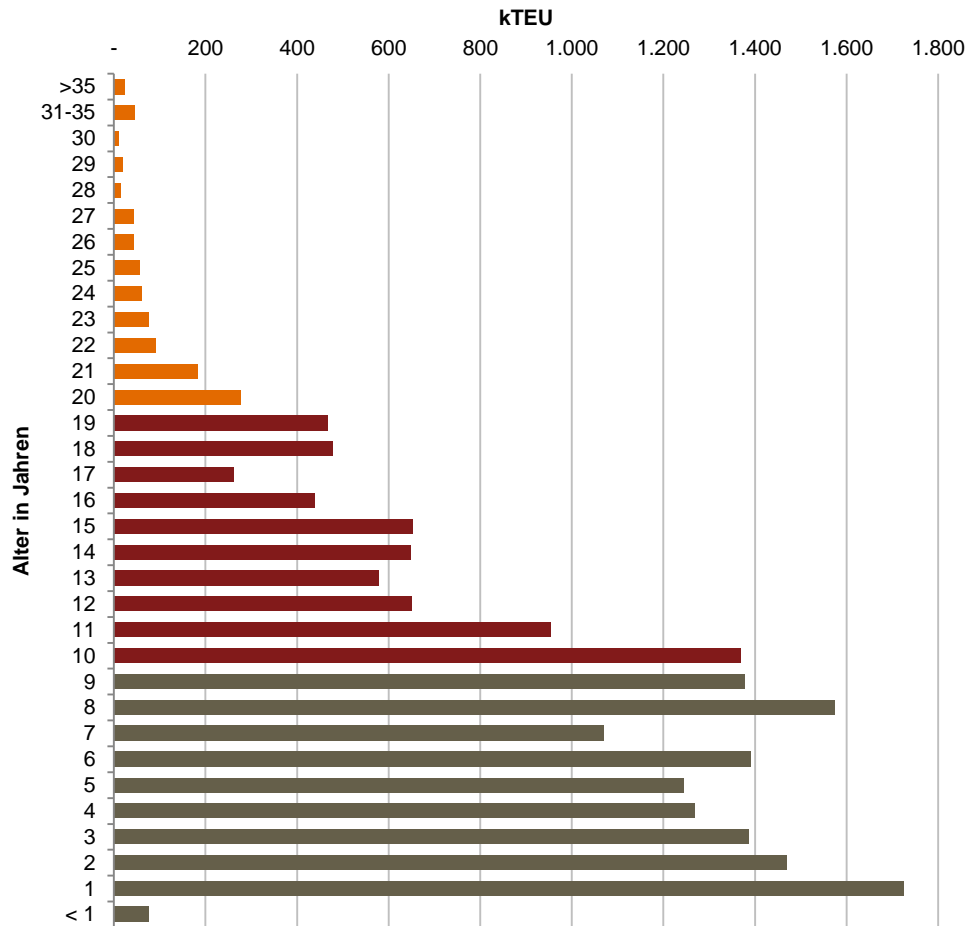
Weltflotte & durchschnittliche Schiffsgröße: Bis 2009 hatten wir eine sukzessive Steigerung der Weltflotte – von 2010 bis heute ist die Steigerungsrate extrem rückläufig.



Flotte ab 1. Januar jeden Jahres

Quelle: ALPHALINER, Monthly Monitor, February 2016

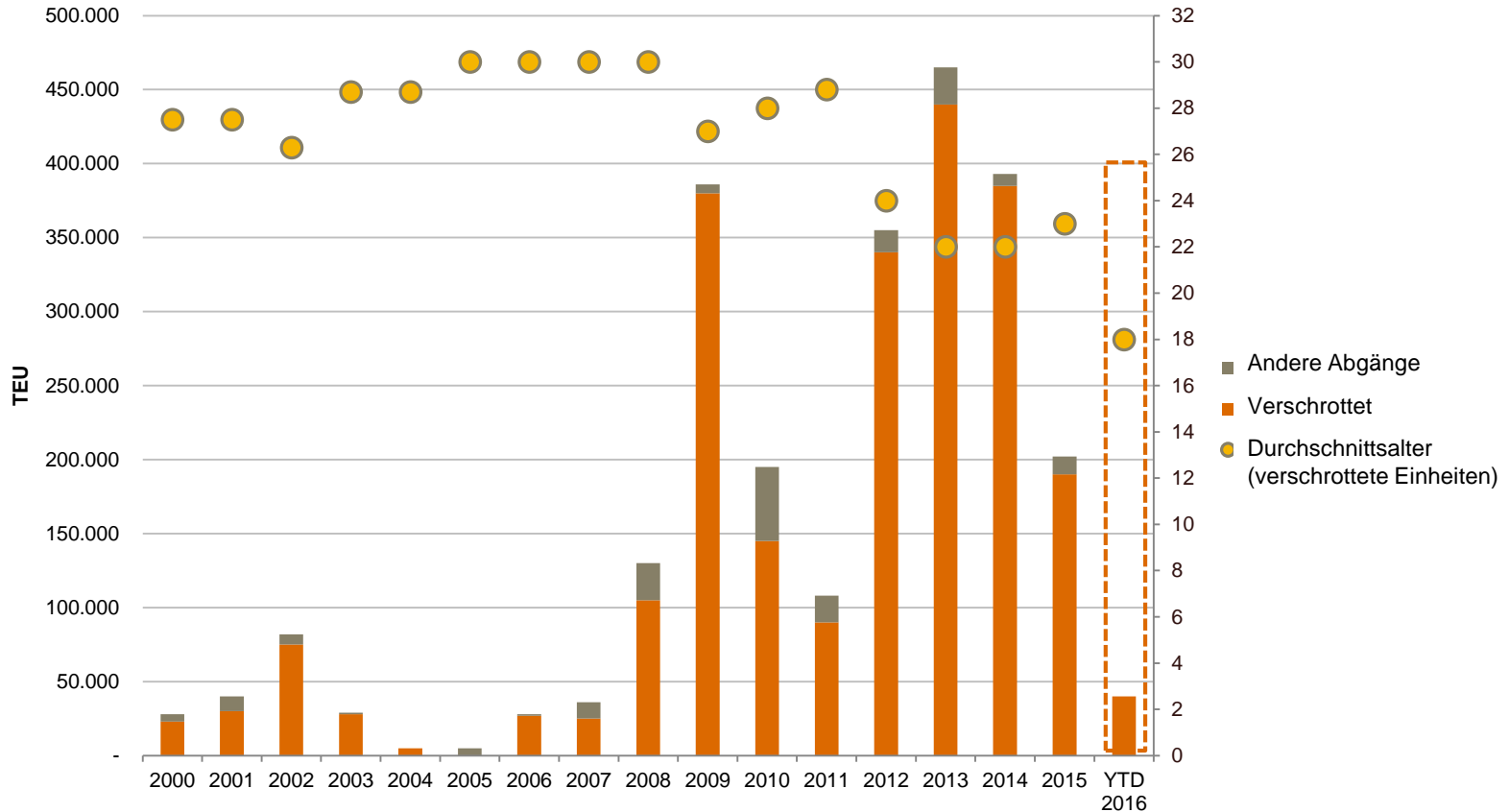
Flottenalter: Das Durchschnittsalter der Containerschiffe beträgt 11,2 Jahre (Anzahl) bzw. 8,5 Jahre (TEU gewogen)



Erbaut	Alter	Anzahl	TEU
Pre-1981	>35	21	22.645
1981-1985	31-35	38	44.485
1986	30	5	10.066
1987	29	11	18.202
1988	28	8	14.474
1989	27	21	44.040
1990	26	27	43.729
1991	25	41	56.586
1992	24	44	61.702
1993	23	50	75.271
1994	22	72	92.304
1995	21	112	182.570
1996	20	154	276.166
1997	19	219	465.697
1998	18	218	478.697
1999	17	120	262.126
2000	16	142	439.303
2001	15	192	651.955
2002	14	199	647.612
2003	13	177	577.909
2004	12	178	650.131
2005	11	267	953.026
2006	10	371	1.368.446
2007	9	417	1.378.057
2008	8	455	1.573.199
2009	7	271	1.070.153
2010	6	268	1.389.777
2011	5	193	1.244.912
2012	4	214	1.269.080
2013	3	226	1.385.378
2014	2	204	1.468.064
2015	1	214	1.725.041
2016	< 1	13	76.352

Quelle: ALPHALINER, Monthly Monitor, Februar 2016

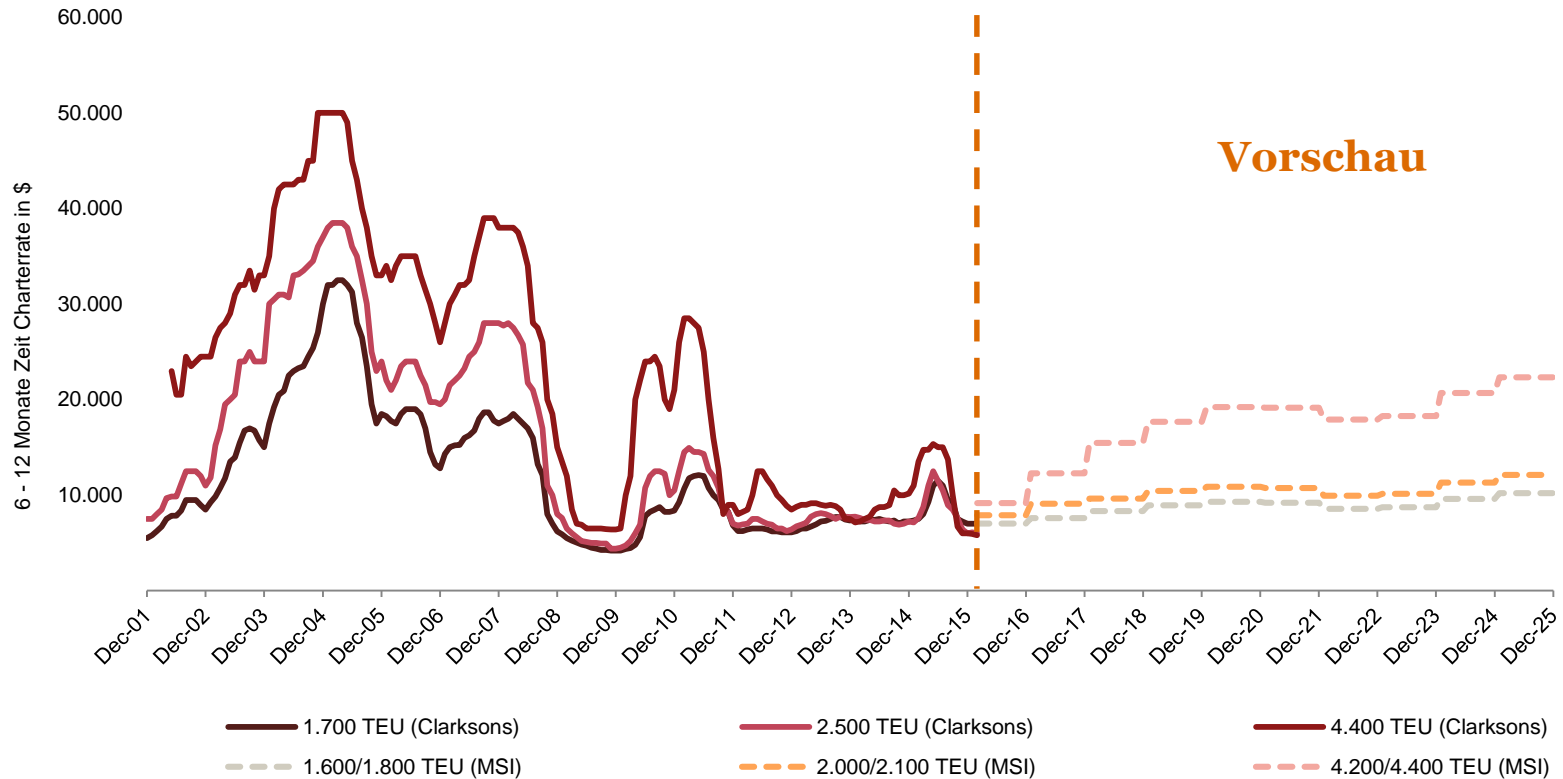
Abgänge von 2000 - 2015: Eine große Anzahl von Abgängen fand in den letzten acht Jahren statt



Andere Abgänge beinhalten Containerschiffe, die auf See untergegangen sind/in andere Schiffe umgewandelt wurden oder im militärischen Einsatz sind.

Quelle: ALPHALINER, Monthly Monitor, Februar 2016
Bunker Index, 2016

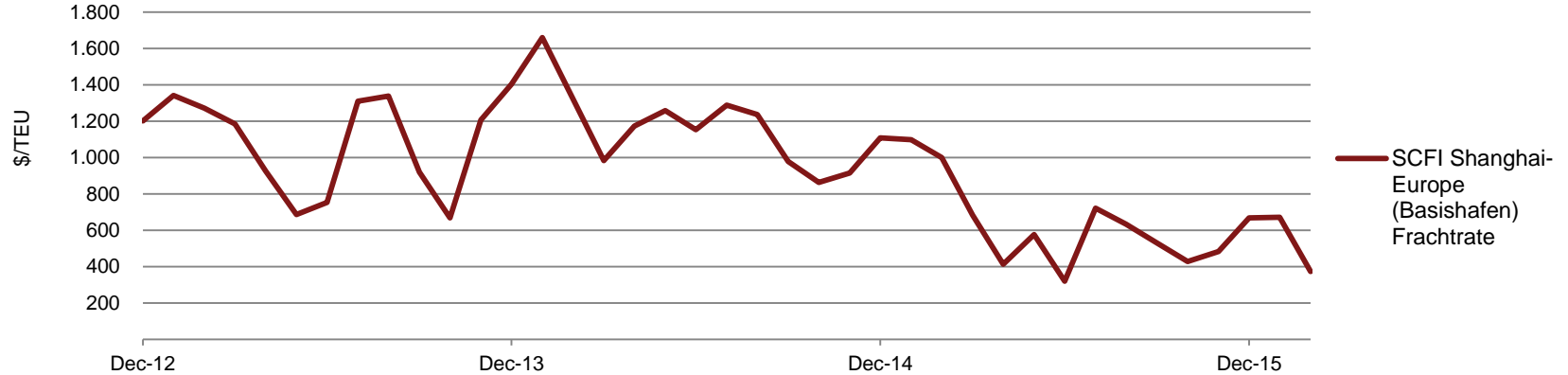
Containerschiffe – Entwicklung Charterraten: Gemäß MSI wird die Charterraten in Zukunft auf einem niedrigen Level bleiben



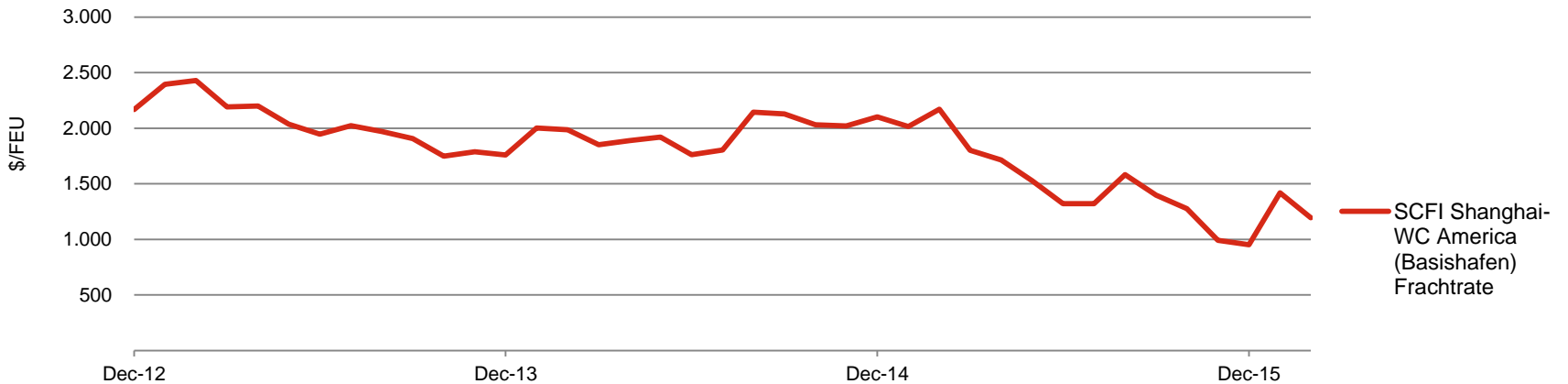
Quelle: Clarksons Research Services Limited, 2016
Maritime Safety Information (MSI), 2016

Containerfrachtraten: Von Dez. 12 bis Feb. 16 SCFI Shanghai-Europe reduziert um fast 70 % und SCFI Shanghai-WC America um fast 45 %

SCFI Shanghai - Europe

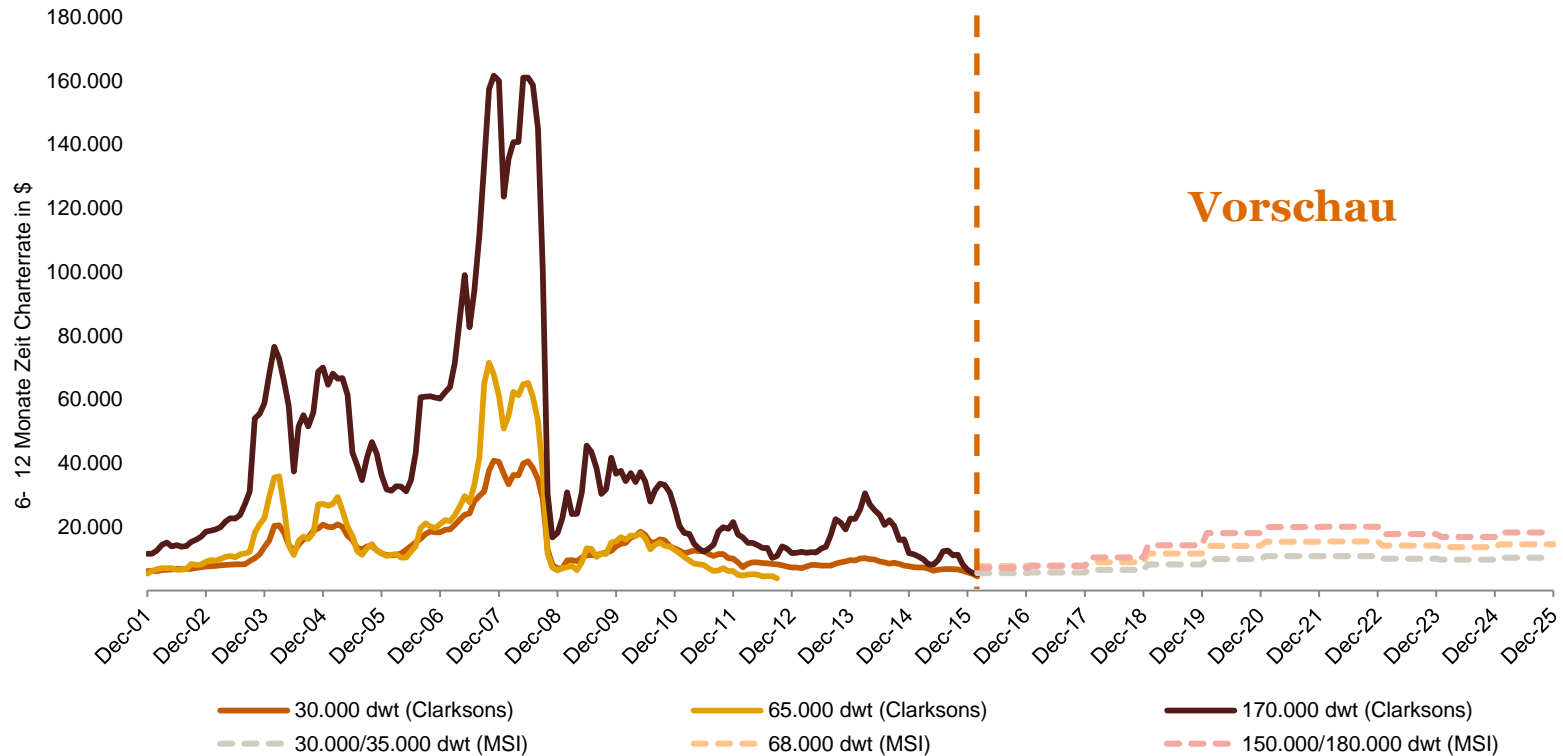


SCFI Shanghai – WC America



Quelle: Clarksons Research Services Limited, 2016

Bulker – Entwicklung Charterrate: Gemäß MSI wird die Charterrate in Zukunft auf einem niedrigen Level bleiben



Quelle: Clarksons Research Services Limited, 2016
Maritime Safety Information (MSI), 2016

Zusammenfassung – Containerschiffe

- **Veränderung zu kleinen (1.000 - 2.999 TEU) und relativ großen Schiffen (18.000 - 21.000 TEU) → Die mittleren Schiffe (3.000 - 7.499 TEU) könnten aussterben → Ende des Kaskadeneffekts?**

- **Verschrottung: Die Flotten werden jünger → Dieser Trend könnte andauern**

- **Bunkerpreise werden in der Zukunft leicht steigen**

- **Basierend auf der Vorschau: Neue Investments scheinen in der Zukunft keinen Sinn zu machen**

- **Finanzinvestoren wollen die Investitionen nicht mehr fortführen bzw. sind nicht dazu in der Lage**

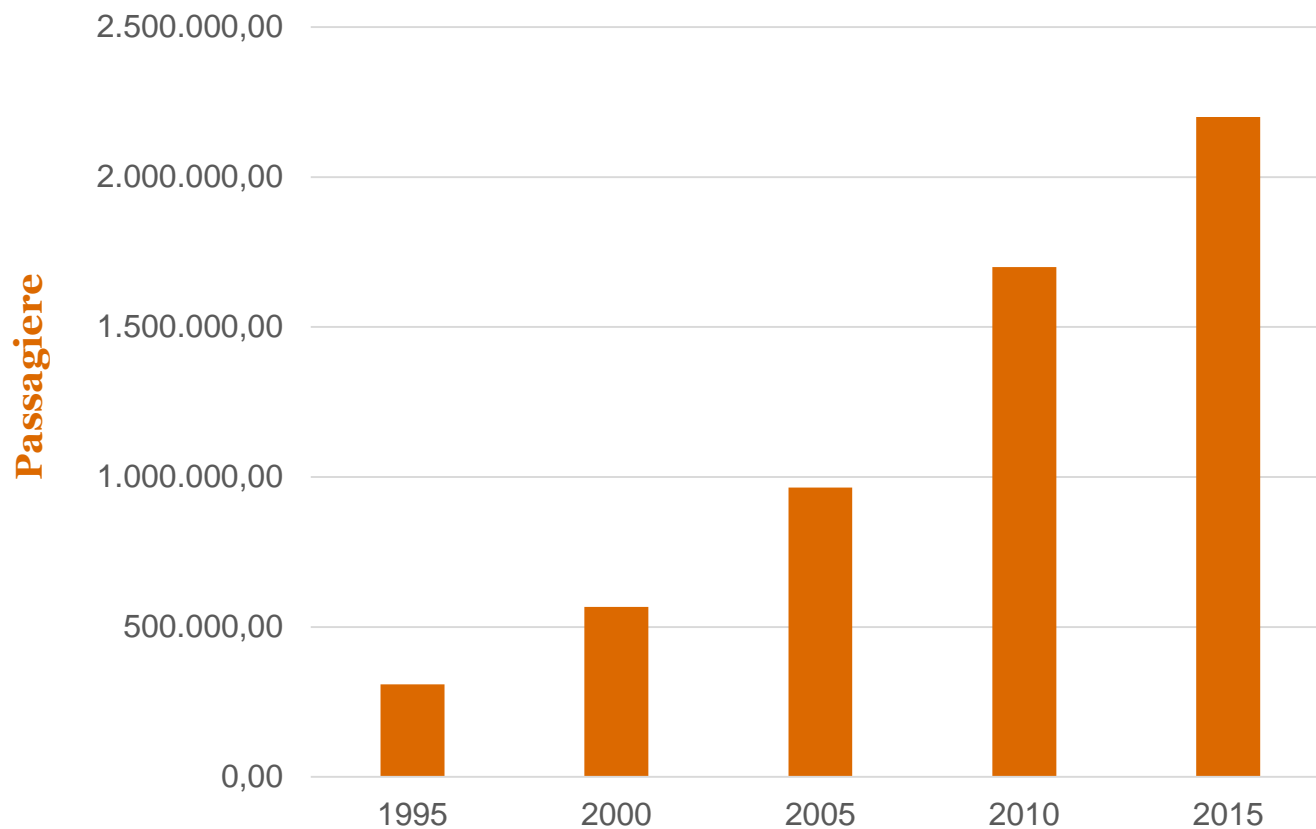
- **Das CO₂-Thema (weniger CO₂ Emissionen etc.) wird immer wichtiger. Jedes Unternehmen sollte dieses Thema in der Zukunft bedenken.**

- **Weitere Konsolidierung → Stabilisierung des Marktes und der Preise?**

2.2 Entwicklung Kreuzfahrten



Entwicklung Kreuzfahrten (Flüsse und Meere)



Quelle: Deutscher Reiseverkehrsverband, CLIA Deutschland

3 Sicht der deutschen Reeder



Sicht der deutschen Reeder

- Viele deutsche Reeder überlegen Rückflagung nach Deutschland und Einsatz deutscher Seeleute
- Zur Finanzierung setzt die Branche zunehmend auf internationale Kapitalgeber.
- Eine Mehrheit der Reeder will am Standort Deutschland auf absehbare Zeit festhalten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.