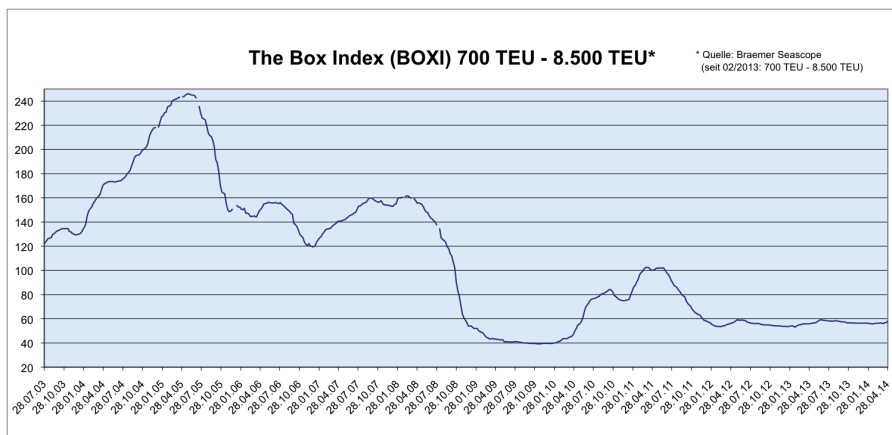




### DER CONTAINERMARKT

Über das erste Quartal 2014 entwickelten sich die Charraten der Schiffsklassen uneinheitlich. In der Klasse 2.500 TEU - 3.000 TEU gingen die Raten zurück, Schiffe mit 3.500 TEU sowie über 5.100 TEU konnten dagegen Ratensteigerungen verbuchen. Die Megacarrier über 8.500 TEU schlossen das Quartal zwar niedriger, zeigen aber eine Aufwärtstendenz. Folgerichtig stagnierte der BOX Index im ersten Quartal 2014 und steht derzeit bei rund 58 Punkten.

Nach Angaben von Alphaliner reduzierte sich die Kapazität der unbeschäftigten Flotte saisonbedingt von ca. 779.000 TEU (235 Schiffe), die zum Jahresende 2013 gezählt wurden, bis Ende April 2014 auf 185 Schiffe mit 513.000 TEU. Insbesondere in den Segmenten 1.000-2.000 TEU und 3.000-5.100 TEU reduzierte sich die inaktive Flotte. Die kleinere Klasse profitiert von der geringen Zahl an Ablieferungen und sollte in der kommenden Sommersaison aufgrund des Anstiegs der Nachfrage nach Feedertransporten einer stabilen Beschäftigungssituation entgegensehen. Dies gilt insbesondere für die modernen Eco-Designs, deren Treibstoffeffizienz von Charterern honoriert wird. Die inaktive Flotte im Panamaxsegment ging im selben Zeitraum von 75 auf 43 Schiffe zurück. Hier zeigte die hohe Verschrottungsquote Wirkung. Aufgrund der anhaltenden Verdrängung durch größere Schiffe insbesondere auf den umkämpften Ost-West-Routen hält der Druck auf



diese Klasse allerdings weiterhin an. Entsprechend verzeichnete das Postpanamaxsegment über 5.100 TEU einen Anstieg der Nachfrage, der in den nächsten Monaten aufgrund der Aufnahme neuer Services zur Sommersaison anhalten dürfte und auch die 20 derzeit in dieser Klasse noch unbeschäftigten Schiffe absorbieren sollte.

Auch im ersten Quartal 2014 setzte sich der Trend zur Verschrottung älterer, unrentabler Schiffe weiter fort. Mit 73 Schiffen und ca. 233.500 TEU Kapazität wurden bereits bis Ende April 2014 ca. 54% der Verschrottungskapazität des gesamten Jahres 2013 aus dem Markt genommen. Demgegenüber stehen im bisherigen Jahresverlauf 61 Neubauablieferungen mit ca. 515.000 TEU, die das Tonnageangebot insbesondere in den großen Schiffsklassen erhöhen.

Nach Schätzung des Analysehauses Clarkson wird der Tonnagezuwachs in 2014 insgesamt ca. 3,9% betragen. Demgegenüber steht ein prognostiziertes Wachstum der Containerladungsmengen von rund 6%. Für 2015 geht Clarkson von einem Tonnageplus in Höhe von ca. 5,1% bei einem Ladungszuwachs von ca. 6,8% aus.

Nachdem sich die Frachtraten (=Transporterlöse) zum Jahresende 2013 aufgrund des saisonal bedingten stärkeren Geschäftes steigern konnten, standen sie im ersten Quartal 2014 wieder stark unter Druck. Maersk Line hat zum 1. April erneut die Frachtraten auf der umkämpften Fernost-Europa-Route um 525 USD erhöht, weitere Linienreedereien wollen dem Beispiel zum 1. Mai folgen. Frühere Anhebungen konnten nicht gehalten werden, daher ist es fraglich, ob die Maßnahmen dieses Mal greifen. Nicht zuletzt aufgrund der an-

### Charratenerwicklung (Indikation) in USD pro Tag für eine 12-Monats-Charter

Schiffsgröße	12/2008	12/2009	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	28.04.2014
1.700 TEU (grd.)	6.250	4.150	8.100	7.000	6.200	7.600	7.500
1.740 TEU (grd.)	6.800	4.250	8.200	7.250	6.400	7.700	7.600
2.000 TEU (gl.)	7.000	4.500	8.250	7.650	6.350	6.500*	7.100*
2.500 TEU (grd.)	8.000	4.750	9.250	8.000	6.500	7.850	7.500
2.800 TEU (gl.)	8.000	4.600	11.750	8.000	6.000	7.250	6.750
3.500 TEU (gl.)	8.750	5.400	14.000	7.900	7.000	7.400	7.700
4.250 TEU (gl.)	11.500	6.400	18.250	8.200	8.250	7.400	7.350
5.500 TEU (gl.)**					20.000**	11.000	15.000
8.500 TEU (gl.)**					32.500**	22.000	30.000

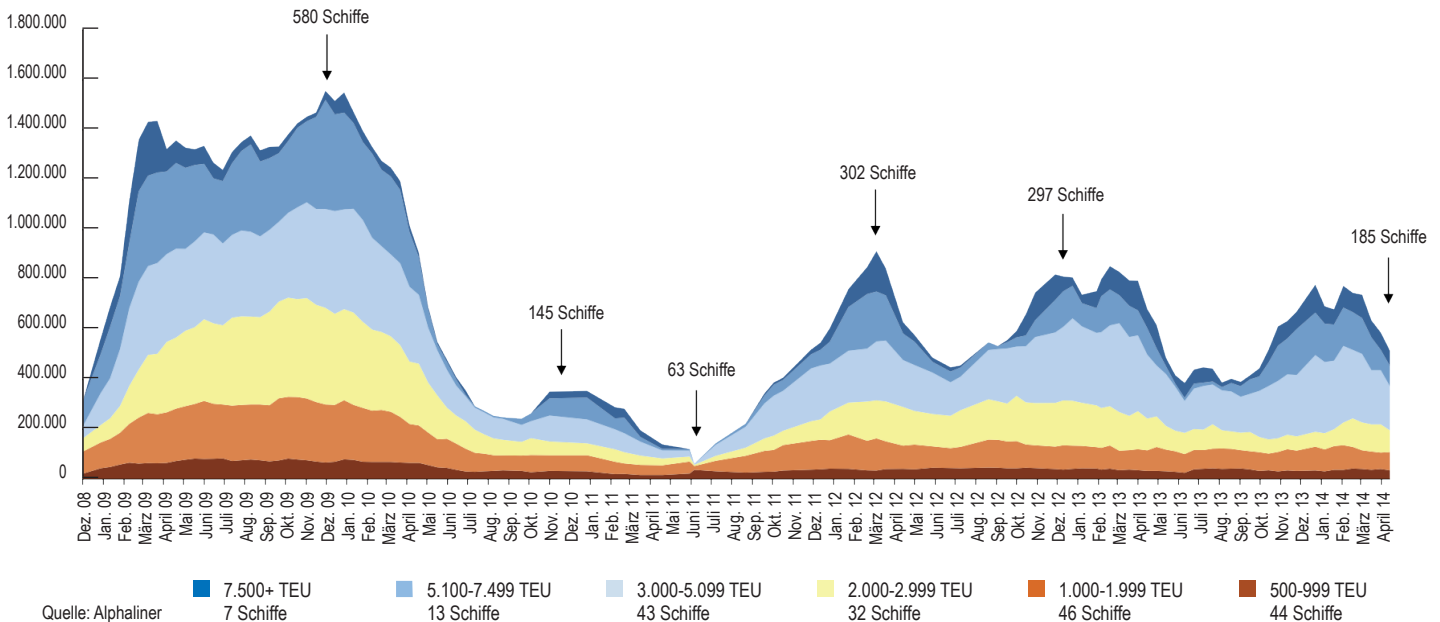
Quelle: Braemar Seascope, \*Clarkson Research, \*\*seit 2/2013, grd.= geared (mit Kränen), gl.=gearless (ohne Kräne)

gespannten Frachtratsensituation mussten die Betreiber von Containerschiffen im abgelaufenen Jahr erhebliche Abstriche in den Gewinnmargen hinnehmen, ohnehin erreichten lediglich die großen, strukturell effizient organisierten Akteure die Gewinnzone. Viele Linienreedereien suchen ihr Heil in Kooperationen mit Konkurrenten. Zur Effizienzsteigerung und Kostenreduktion sind die meisten im Asien-Europa-Verkehr tätigen Linien mittlerweile Partnerschaften eingegangen. Experten begrüßen diese Entwicklung und erhoffen sich dadurch eine stärkere Ratendisziplin und im Zuge dessen eine Verbesserung der Marktsituation.

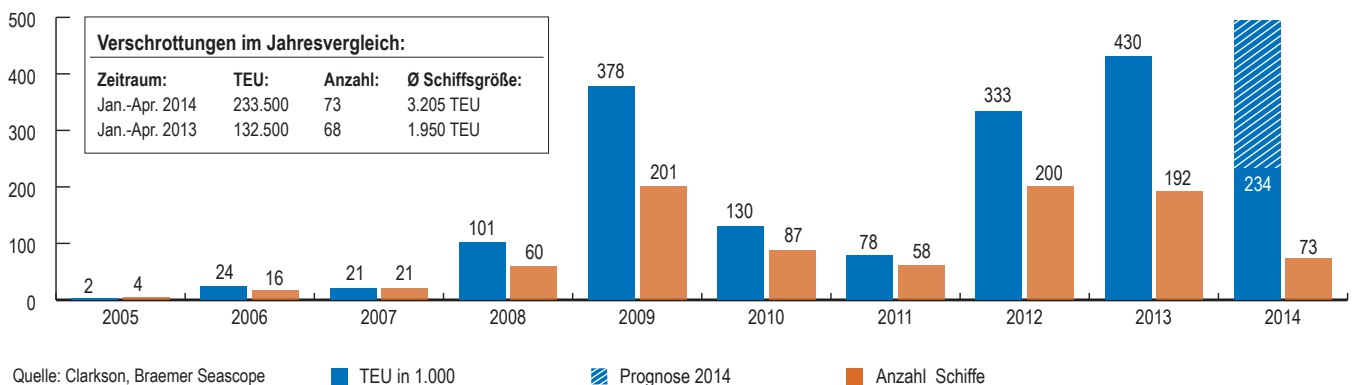
Nachdem lange Zurückhaltung bei der Bestellung von Schiffsneubauten herrschte und das Orderbuch im Juli 2013 mit 19,4% auf ein Zehn-Jahres-Tief gefallen war, herrschte insbesondere im zweiten Halbjahr 2013 eine hohe Aktivität bei der Bestellung neuer Einheiten. Nach Schätzungen von Alphaliner wurden in 2013 Neubaufträge für 234 Schiffe mit einer Kapazität von ca. 1,83 Mio. TEU abgegeben. Das Jahr 2012 verzeichnete lediglich 88 Neubauten mit rund 0,49 Mio. TEU. Entsprechend stieg das Orderbuch auf ca. 22% der Flotte. Für 2014 werden Ablieferungen mit ca. 1,62 Mio. TEU erwartet, in 2015 kom-

men voraussichtlich Neubauten mit ca. 1,76 Mio. TEU auf den Markt. Insgesamt entfallen ca. 80% (in TEU) des aktuellen Orderbuchs auf Schiffe über 7.500 TEU. Das Segment 1.500 bis 3.000 TEU macht dagegen lediglich rund 5% der Neubaukapazität aus. Mögliche Stornierungen oder Verschiebungen sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Insgesamt lässt dieses Szenario wohl erst ab 2015 Hoffnung auf eine Verbesserung der allgemeinen Marktlage zu. Lediglich in den kleineren Segmenten könnte sich die Situation aufgrund der günstigeren Flottenentwicklung bereits in 2014 positiver entwickeln.

## Aufliebertonnage (Stand: 21. April 2014, Kapazität in TEU)



## Verschrottungen (Stand: 28. April 2014)



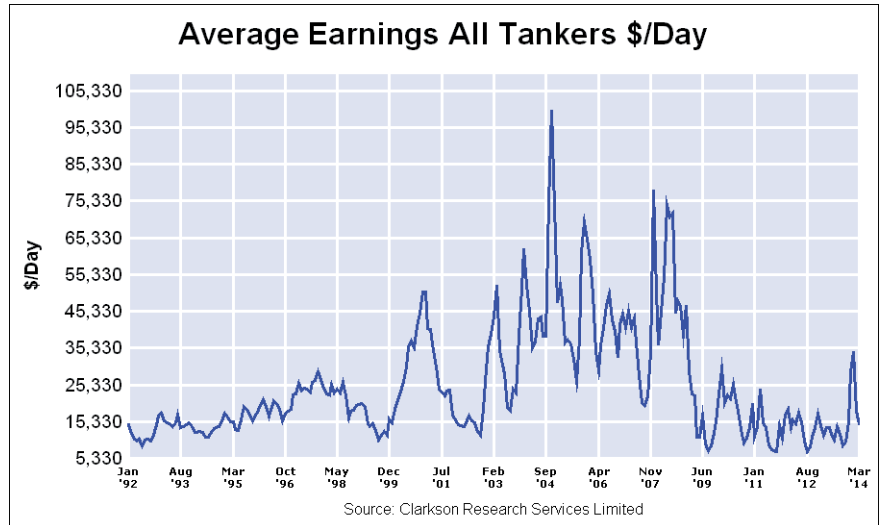
## DER TANKERMARKT

Die Wintersaison 2013/14 fiel für das Tankersegment erfreulicher aus als die Kälteperioden in den vergangenen Jahren und bescherte den Tankern zum Teil Drei-Jahresspitzenwerte. Die hohe Aktivität hielt noch im Januar 2014 an, ab Februar mussten alle Tankersegmente deutliche Ratenrückgänge hinnehmen.

Die durchschnittlichen **Spoteinnahmen\*** ausgewählter Routen der **VLCC-Tanker** lagen im ersten Quartal 2014 bei durchschnittlich 29.400 USD (Q4 2013: Ø 34.300 USD). Nach einem starken Januar mussten sich die großen Tankschiffe im März allerdings mit durchschnittlich knapp 17.500 USD begnügen. Auch die Einnahmen der **Suezmax- und Aframax-Tanker** gaben ab Februar 2014 deutlich nach. Die guten Januarraten sorgten im ersten Quartal 2014 dennoch für durchschnittliche Verdienste, die mit 29.700 USD für **Suezmax-** und 28.200 USD für **Aframax-Tanker** deutlich über dem Niveau des vierten Quartals 2013 lagen.

Die **Zwölfmonatschartern\*** der Rohöltanker-Klassen spiegelten die Volatilität der Marktsituation nicht wider, sondern zeigten über das erste Quartal 2014 verhältnismäßig stabile Werte, die insgesamt die Ergebnisse des vergangenen Quartals übertrafen. Mit gut 26.300 USD verzeichnete die **VLCC-Klasse** im ersten Quartal 2014 ein Plus von ca. 3.000 USD gegenüber Q3 2013. Tanker der **Suezmax-Klasse** steigerten sich um rund 4.500 USD auf ca. 20.500 USD. Die **Aframax-Klasse** verbuchte im ersten Quartal 2014 mit ca. 15.700 um gut 2.000 USD höhere Charterraten.

Laut aktueller Berechnung der OPEC wird der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2014 rund 1,14 Mio. Barrel pro Tag betragen, woraus ein Gesamtverbrauch von 91,2 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2013: rund 90 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg von ca. 1,18%. Das Wachstum wird wie bereits im vergangenen Jahr in erster Linie von dem Bedarf der Nicht-OECD-Länder getragen. So wird der chinesische Nachfrageanstieg nach aktueller Analyse mit ca. 3,3% angegeben, Lateinamerika und der Mittlere



Osten tragen mit ca. 3,6% bzw. 3,9% zur globalen Nachfrage bei. Der Verbrauch im Euro-Raum wird voraussichtlich in 2014 um knapp 1,2% gegenüber dem Vorjahr sinken.

Nach derzeitigem Stand der Analyse verringerte sich die Nachfrage nach Rohöltransporten in 2013 um ca. 2,5%. Noch im Dezember 2013 wurde ein minimaler Nachfrageanstieg angenommen. Ein Grund für den negativen Verlauf war das rückläufige US-Importvolumen, das sich negativ auf alle Tanker-Segmente auswirkte. Auch für 2014 haben die USA eine Steigerung der Rohölfördermengen angekündigt, sodass infolgedessen mit weiter abnehmenden nordamerikanischen Importquoten zu rechnen ist.

Dem Nachfragerückgang stand in 2013 eine Verringerung der gesamten Tankerflottenkapazität von ca. 0,6% gegenüber; hier milderte die relativ hohe Zahl an Verschrottungen den Tonnagezuwachs. Nach derzeitiger Prognose wird für 2014 nur ein geringes Anziehen der Nachfrage über alle Klassen um ca. 1,5%, bei einem Flottenwachstum von etwa 1,6%, erwartet. Das Tanker-Orderbuch umfasst über alle Klassen derzeit noch rund 13% der Flotte (in tdw).

Die Prognose für das Flottenwachstum im **VLCC-Segment** liegt für 2014 aktuell bei 2,5%. Die Nachfrage nach VLCC-Transportkapazität soll dank fester Importaktivitäten der Nicht-OECD-Länder um ca. 0,9%

steigen. Dafür sind insbesondere die Routen Arabischer Golf-Asien/Pazifik sowie Westküste Afrika-Fernost verantwortlich, wo Steigerungen der Transportmengen in Höhe von 6% bzw. 5% erwartet werden. Die Nachfrage nach VLCC-Transporten in Richtung Nordamerika verringert sich dagegen um voraussichtlich rund 21%.

Für **Suezmax-Tanker** wird für 2014 ein Transportzuwachs um ca. 5,1% erwartet. Die abnehmenden Mengen im Nordamerika-Geschäft werden unter anderem durch höhere Ölimporte Chinas und Indiens kompensiert. Demgegenüber steht ein Flottenzuwachs von ca. 1,5%. Das verlangsamte Flottenwachstum bei robuster Nachfrage ist ein positives Zeichen für verbesserte Rahmenbedingungen, dennoch lastet weiterhin die Hypothek der über Jahre angehäuften Überkapazitäten auch auf diesem Segment.

Nach einem Nachfragerückgang von ca. 8,8%, den die **Aframax-Klasse** in 2013 verkraften musste, rechnen Experten für 2014 mit einem Aktivitätsplus von ca. 1,4%, das hauptsächlich aus den wachsenden Intraasien-Routen resultiert. Die Ladungsmengen im Haupteinsatzgebiet der Aframax-Tanker, den Küsten Großbritanniens, stagnieren, im Fahrtgebiet Karibik-US-Küste sind sie sogar um ca. 8% rückläufig. Auch in diesem Segment geht die Tendenz in Richtung Reduktion des Angebotsüberhangs, so schrumpft die Flotte laut Prognose im laufenden Jahr um ca. 0,5%.

\*Quelle: Clarkson Research. Charterangaben verstehen sich jeweils pro Tag auf ausgewählten Routen.

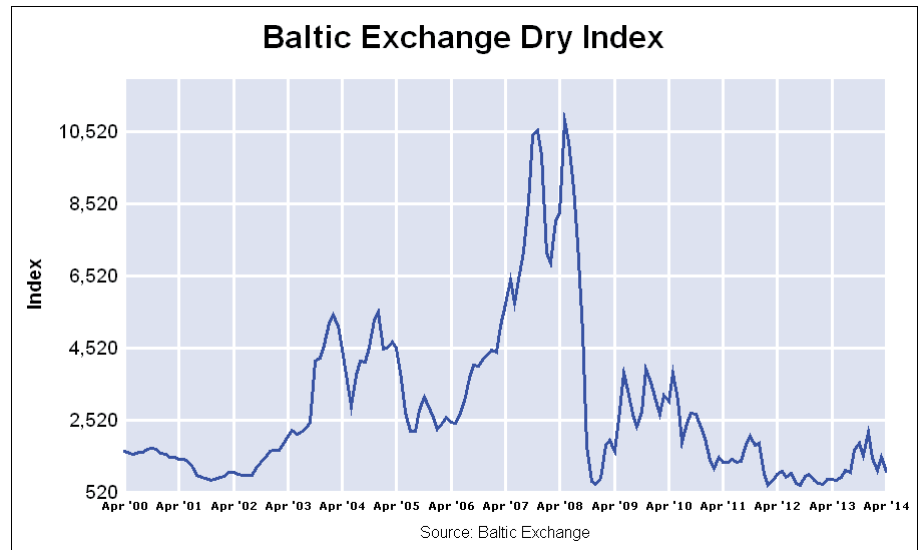
## DER BULKERMARKT

Der Höhenflug, den der Bulkermarkt Ende des Jahres 2013 vollzogen hat, fand im ersten Quartal 2014 keine Fortsetzung, stattdessen folgte die erneute Landung im bekannten Krisenalltag.

Nachdem der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, Mitte Dezember 2013 mit ca. 2.330 Punkten den höchsten Stand seit mehr als drei Jahren erreicht hatte, verlor der Index binnen sechs Wochen mehr als die Hälfte und fiel bis Anfang Februar auf unter 1.100 Punkte. Nach kurzer Erholung im März rutschte der Index Mitte April unter die 1.000-Punkte-Marke.

**Capesize-Bulker**, die zum Jahresende 2013 noch über 40.000 USD im **Spotmarkt\*** verdienten, mussten sich Ende des ersten Quartals 2014 mit der Hälfte begnügen. Trotz einer leichten Marktbelebung im März – unterstützt durch robuste Eisenerz-Exportmengen Australiens und entsprechend hohe Importquoten Chinas – wurden in Q1 durchschnittliche Einnahmen in Höhe von nur 18.200 USD erzielt (Q4 2013: 30.800 USD).

Auch **Panamax-Bulker** mussten über das Quartal Verluste hinnehmen und befinden sich weiterhin auf einem sehr niedrigem Niveau. So fiel der Verdienst von rund 10.400 USD in Q4 2013 auf durchschnittlich 7.400 USD im ersten Quartal 2014. **Supramax-Bulker** hielten sich über die Dreimonatsperiode verhältnismäßig stabil, dennoch lag auch der Verdienst dieser Klasse in Q1 2014 mit gemittelten rund 12.550 USD unter dem vierten Quartal 2013 als ca. 15.000 USD erzielt wurden. Die Werte, die für die durchschnittlichen **Zwölfmonatschartern\*** angegeben werden, haben sich dagegen für alle Klassen verbessert. **Capesize-Bulker** steigerten sich im Durchschnitt von 20.700 USD in Q4 2013 auf 26.100 USD im ersten Quartal



des laufenden Jahres. Die Chartern von **Panamax-Bulkern** verbesserten sich im Quartalsvergleich von 12.970 USD auf 14.760 USD. Auch die Zeitverträge für **Supramax-Bulker** lagen mit durchschnittlich ca. 12.900 USD im abgelaufenen Quartal leicht über dem vierten Quartal 2013 als 11.650 USD für das Segment berechnet wurden.

Laut Prognosen von Clarkson Research wird die Dry Bulk Nachfrage in 2014 um ca. 4,4% wachsen. Der Gesamtflottenzuwachs wird für 2014 auf rund 4,9% geschätzt. Insgesamt stehen in den nächsten Jahren noch ca. 22% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an, so dass kaum Aussicht auf kurzfristige Entspannung der Marktsituation über alle Klassen gegeben ist.

Im **Capesize-Segment** hat sich das Tempo der Flottenerweiterung mittlerweile verlangsamt. Hier wird im laufenden Jahr ein Zuwachs von ca. 3,9% erwartet. Demgegenüber steht ein Wachstum des Transportvolumens von Eisenerz, dem Haupttransportgut dieser Klasse, von prognosegemäß 9,4%, was sich unterstützend auf die Beschäftigungssituation der großen Schiffe auswirken sollte.

In den kleineren Segmenten sorgt der fortwährende Aufbau von Übertonnage für anhaltenden Druck. So soll die Flotte der **Panamax-Schiffe** in 2014 um ca. 7,1% zulegen; mit 6,4% wird das Tonnageplus im **Supramax-Segment** beinahe ebenso stark erwartet.

Von der Verschrottungsseite gehen keine Impulse zur Verbesserung der Marktsituation aus. Viele ältere Schiffe wurden bereits aus dem Markt genommen, so dass die Möglichkeiten in diesem Bereich weitgehend ausgeschöpft sind. Aufgrund der starken Bestellaktivität in den Jahren 2008 bis 2010 sind die über die Hälfte der Bulker-Tragfähigkeit jünger als 4 Jahre. In den ersten drei Monaten des Jahres sind in den Segmenten über 40.000 tdw lediglich 25 Einheiten verschrottet worden, demgegenüber stehen 140 Neubauten, die in den Markt eingetreten sind.

\*Quelle: Clarkson Research. Charterangaben verstehen sich jeweils pro Tag auf ausgewählten Routen.