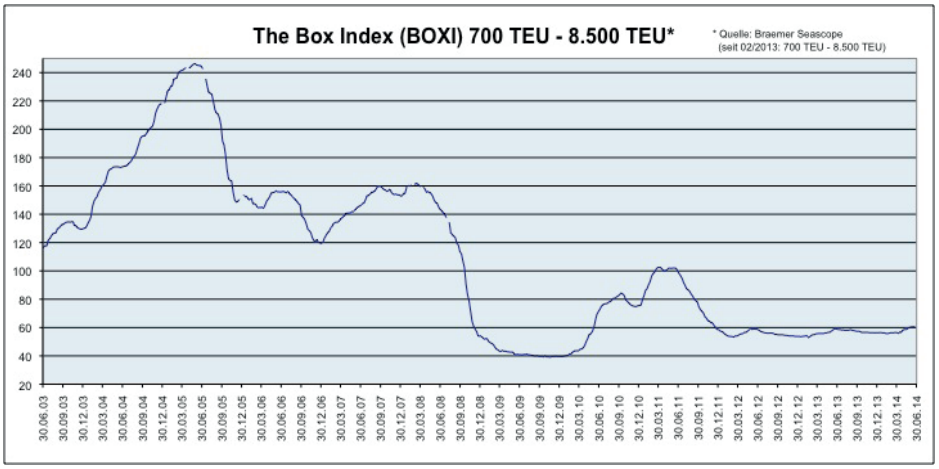
HANSA TREUHAND

SCHIFFFAHRTS-MARKTBERICHT 2 Q./2014

DER CONTAINERMARKT



Im zweiten Quartal 2014 entwickelten sich die Charterraten im Containermarkt nach dem Motto „je größer desto besser“. So konnten Schiffe der 2.800 TEU und 3.500 TEU Klassen leichte Gewinne in Höhe von 200 USD bzw. 600 USD erzielen. Schiffe der Segmente 4.250 TEU und 5.500 TEU verdienten zum Ende des 2. Quartals 2.150 USD bzw. 4.500 USD mehr als in der Vorperiode. Die Megacarrier über 8.500 TEU steigerten sich sogar von 17.000 USD auf 31.000 USD. Kleine Einheiten mit 1.700 TEU blieben stabil, lediglich das Segment der 2.500er musste Federn lassen und verlor gegenüber dem ersten Quartal ca. 500 USD. Diese insgesamt leichte Aufwärtsentwicklung spiegelte auch der BOX Index wieder. Mit knapp 61 Punkten lag der Index Ende Juni zwar lediglich fünf Punkte höher als vor drei Monaten, die 60-Punkte-Marke wurde allerdings zum letzten Mal im Dezember 2011 überschritten.

Nach Angaben von Alphaliner reduzierte sich die Kapazität der unbeschäftigten Flotte saisonbedingt von ca. 637.000 TEU (217 Schiffe) Ende März 2014 auf 130 Schiffe mit 255.000 TEU Ende Juni 2014. Lediglich in der 1.000 bis 2.000 TEU Klasse stieg die Zahl der Auflieger über das Quartal. Der stärkste Rückgang ist im Segment 2.000 TEU bis 3.000 TEU zu verzeichnen, hier reduzierte sich die Zahl der inaktiven Schiffe in Q2 von 42 auf 11 Schiffe. Diese Klasse profitierte von einer erhöhten Nachfrage nach Intra-Asien-Transporten und wurde zudem verstärkt für kürzere Perioden im Fernost-Westafrika-Verkehr gechartert. Auch Schiffe der Klasse 3.000 TEU bis 5.100 TEU partizipierten an der Nachfragesteigerung aus Westafrika. Die beschäftigungslose Flotte in dieser Klasse befindet sich derzeit auf dem tiefsten Stand seit drei Jahren. Der Bedarf im Postpanamax-Segment über 5.100 TEU ist derzeit verhältnismäßig groß, so sind in dieser Klasse lediglich 6 Schiffe ohne Charter. Allerdings steht in den nächsten Monaten eine große Anzahl an Schiffen zur Ablieferung an. Nach Angaben von Alphaliner werden im dritten Quartal 2014 rund 90 Schiffe mit 600.000 TEU in Dienst gestellt, was sich negativ auf die Aufliegerzahlen auswirken und auch die Charterraten weiter unter Druck setzen dürfte.

Im bisherigen Jahresverlauf wurden 107 Neubauten mit ca. 850.000 TEU abgeliefert. Demgegenüber standen 124 verschrottete Schiffe mit ca. 339.500 TEU Kapazität. Ein Schiffsneubau hat somit eine durchschnittliche Größe von knapp 8.000 TEU, ein verschrottetes Schiff rund 2.740 TEU.

Insgesamt enthält das Orderbuch nach derzeitigem Stand noch Ablieferungen von ca. 20% der fahrenden Flotte. Der Löwenanteil entfällt dabei auf Schiffe über 8.000 TEU. In den kleineren Klassen bis 8.000 TEU stehen lediglich Bestellungen von ca. 5,6% der derzeitigen Tonnage zu Buche. Aufgrund der geringen Neubauquote bei gleichzeitig höherem Alter und damit größerem Verschrottungspotenzial, ist die Flottenentwicklung in den kleineren Segmenten deutlich günstiger.

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

Schiffsgröße	12/2009	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	Ende Q1 2014	Ende Q2 2014
1.700 TEU (grd.)	4.150	8.100	7.000	6.200	7.600	7.600	7.600
1.740 TEU (grd.)	4.250	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	7.650
2.000 TEU (gl.) *	4.500	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.100 *	7.100 *
2.500 TEU (grd.)	4.750	9.250	8.000	6.500	7.850	7.500	7.000
2.800 TEU (gl.)	4.600	11.750	8.000	6.000	7.250	7.250	7.450
3.500 TEU (gl.)	5.400	14.000	7.900	7.000	7.400	7.500	8.100
4.250 TEU (gl.)	6.400	18.250	8.200	8.250	7.400	7.350	9.500
5.500 TEU (gl.)				20.000 **	11.000	12.500	17.000
8.500 TEU (gl.)				32.500 **	22.000	17.000	31.000

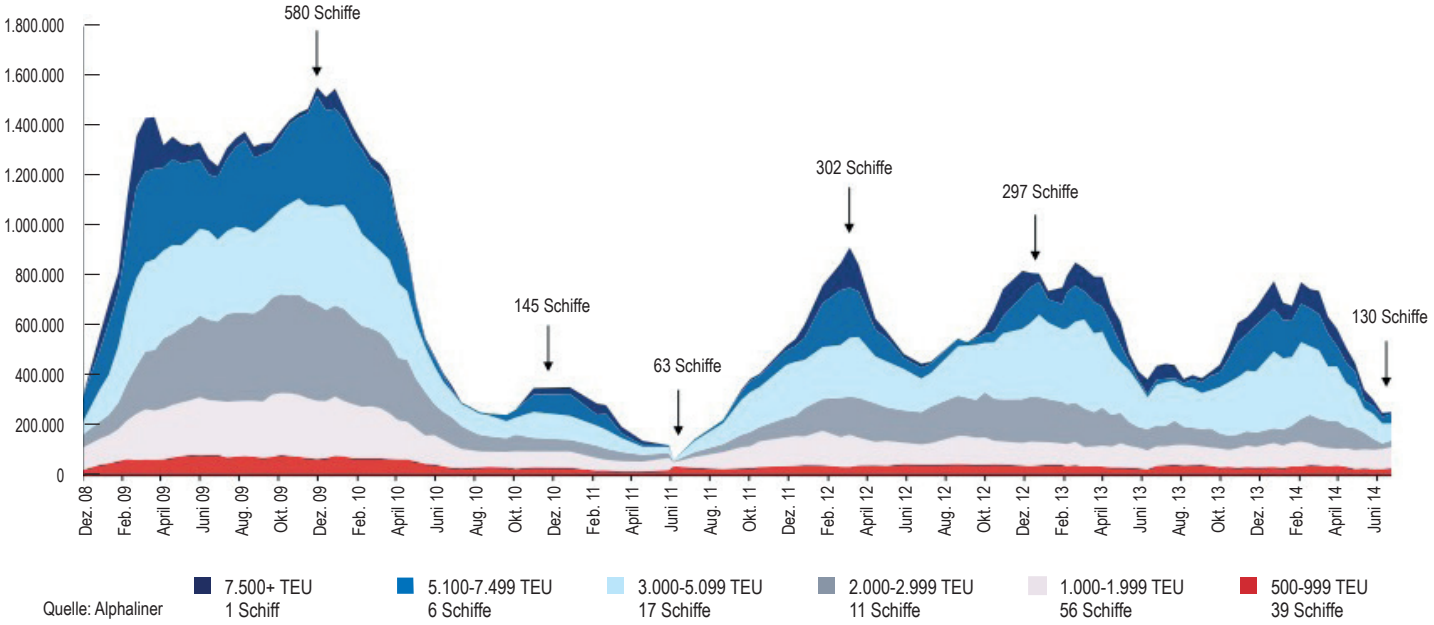
Quellen: Braemer Seascope, *Clarkson Research, **seit 2/2013 , grd.= geared (mit Kränen), gl.=gearless (ohne Kräne)

HANSA TREUHAND An der Alster 9 · 20095 Hamburg · Tel. : +49 40 3095910 · e-Mail: info@hansatreuhand.de · www.hansatreuhand.de

Der Tonnagezuwachs wird nach Schätzung des Analysehauses Clarkson in 2014 über alle Klassen ca. 4,6% betragen. Demgegenüber steht ein prognostiziertes Wachstum der Containerladungsmengen von ca. 5,8%. Für 2015 geht Clarkson von einem Tonnageplus in Höhe von ca. 5,8% bei einem Ladungszuwachs von ca. 6,7% aus.

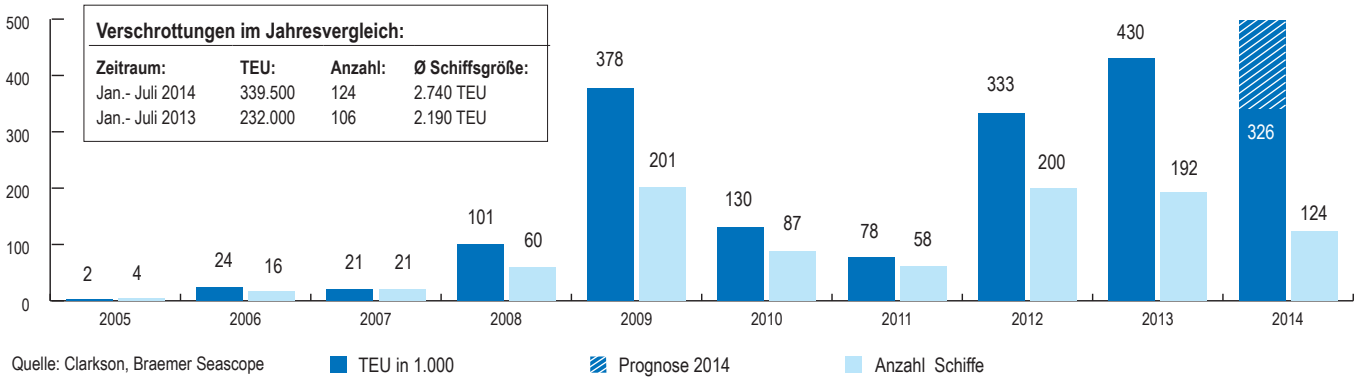
Die meist beachtete Nachricht des Quartals war sicherlich die Entscheidung des chinesischen Handelsministeriums, dem Zusammenschluss der drei großen Reedereien, Mærsk, CMA CGM und MSC, zum Bündnis P3 nicht zuzustimmen. Nachdem die EU und die USA die Fusion bereits genehmigt hatten, schien der Allianz nichts mehr im Wege zu stehen. Das chinesische Ministerium begründete seine Ablehnung mit der Gefahr negativer Auswirkungen auf den Asien-Europa-Handel. Es wird jedoch vermutet, dass die eigenen staatlichen Reedereien China Shipping und Cosco gegenüber dem P3-Bündnis, das bei Zustandekommen die Hälfte der Asien-Europa-Transporte abgewickelt hätte, geschützt werden sollen. Die Entscheidung wurde am JadeWeserPort erheblich bedauert. Dem ohnehin kaum ausgelasteten Tiefseehafen sollte die Fusion zusätzliche Anläufe bringen. Mærsk und MSC streben nun eine Zusammenarbeit in kleinerem Stil an. Das neue als „2M“ bezeichnete Bündnis hätte einen Marktanteil von 30% – deutlich weniger als P3 mit 42% – und verzichtet auf eine gemeinsame Betreiberfirma. Auch dieser Zusammenschluss bedarf der Genehmigung, diese erscheint aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen aber wahrscheinlicher. Das Bündnis könnte 2015 die Arbeit aufnehmen. Inwieweit diese Allianz das Tonnageangebot auf den Ost-West-Routen, die Fracht- und Chartermärkte sowohl kurz- als auch langfristig beeinflussen wird, bleibt abzuwarten. Die bisherigen Versuche der Reedereien, die Frachtraten (=Transporterlöse) auf den Haupttransportstrecken zu erhöhen, wurden von der erwähnten hohen Zahl an Ablieferungen und dem daraus resultierenden schwierigen Flottenmanagement noch konterkariert.

Aufliegertonnage (Stand: 08. Juli 2014, Kapazität in TEU)



Quelle: Alphaliner

Verschrottungen (Stand: 07. Juli 2014)



Quelle: Clarkson, Braemer Seascope

DER TANKERMARKT

Die Lage auf den Spot-Märkten ist nach wie vor unverändert angespannt. Die hohe Aktivität der Wintermonate ließ ab Februar nach; seit dem zeigten sich die Tankersegmente – insbesondere die Klasse der VLCC-Taker – auf schwachem Niveau.

Die durchschnittlichen **Spoteinnahmen*** ausgewählter Routen der **VLCC-Tanker** lagen im zweiten Quartal 2014 bei rund 14.100 USD und verloren damit mehr als die Hälfte gegenüber dem Vorquartal (Q1 2014: Ø 29.400 USD). Insbesondere im Mai gingen die Raten der großen Tanker auf allen betrachteten Routen zurück. Zum Ende des Quartals konnte wieder ein Anziehen der Aktivität mit entsprechend höheren Raten festgestellt werden. Auch die Einnahmen der **Suezmax- und Aframax-Tanker** fielen im zweiten Quartal geringer aus. Hatte die Winterperiode für diese Tanker im ersten Quartal 2014 noch für durchschnittliche Verdienste in Höhe von 29.700 USD für **Suezmax-** und 28.200 USD für **Aframax-Tanker** gesorgt, lagen die Werte im zweiten Quartal mit durchschnittlich 16.100 USD bzw. 15.400 USD deutlich darunter.

Die **Zwölfmonatschartern*** der Rohöltanker-Klassen spiegelten den Markttrend in abgeschwächter Ausprägung ebenfalls wieder. Nachdem **VLCC-Tanker** im ersten Quartal 2014 noch ca. 26.300 USD verbuchen konnten, lag die durchschnittliche Rate im zweiten Quartal bei 24.600 USD. Tanker der **Suezmax-Klasse** fielen von ca. 20.500 USD auf rund 19.200 USD. Auch für die **Aframax-Klasse** ging es von gut 15.700 USD auf ca. 15.300 USD bergab.

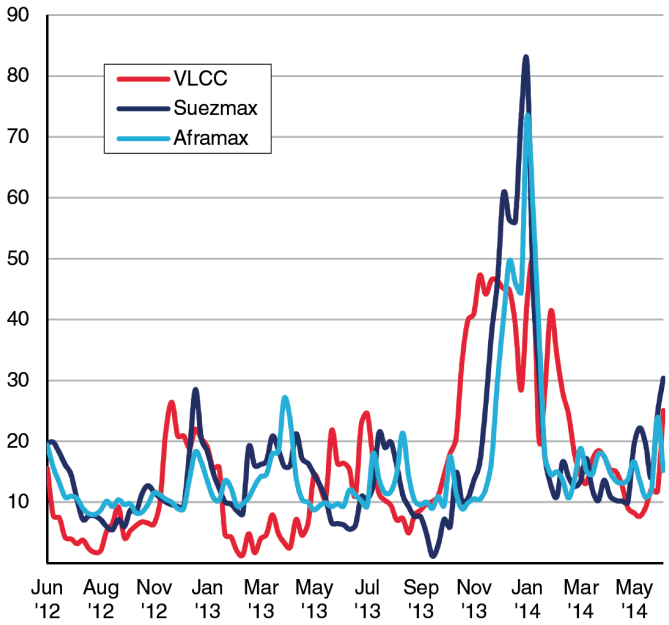
Laut aktueller Berechnung der OPEC wird der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2014 rund 1,14 Mio. Barrel pro Tag betragen, woraus ein Gesamtverbrauch von 91,1 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2013: rund 90 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg von ca. 1,26%. Das Wachstum wird wie 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 in 2014 voraussichtlich um knapp 1,2% gegenüber dem Vorjahr sinken.

Nach derzeitigen Berechnungen soll sich die Nachfrage nach Rohöltransporten in 2014 um ca. 1,2% erhöhen (2013: -2,6%). Ein Grund für den negativen Verlauf in 2013 war das rückläufige US-Importvolumen, das sich negativ auf alle Tanker-Segmente auswirkte. Auch im laufenden Jahr wollen die USA ihre eigenenRohölfördermengen weiter steigern, sodass infolgedessen mit weiter abnehmenden nordamerikanischen Importquoten zu rechnen ist.

Dem prognostizierten Nachfrageanstieg steht in 2014 ein Flottenwachstum von ebenfalls etwa 1,2% über alle Tankerklassen gegenüber; insgesamt enthält das Tanker-Orderbuch derzeit noch rund 13% der Flotte (in tdw).

Die Prognose für das Flottenwachstum im **VLCC-Segment** für 2014 liegt aktuell bei rund 2,7%. Die Nachfrage nach VLCC-Transportkapazität soll um ca. 0,8% steigen. Auf den Routen

Crude Tanker Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,127

Westküste Afrika-Fernost wird dank fester Importaktivitäten Chinas und anderer Nicht-OECD-Staaten mit einer Steigerung der Transportmengen um ca. 7% gerechnet. Auf der Route Arabischer Golf-Asien/Pazifik wird ein Plus von ca. 5% erwartet, welches unter anderem auf höhere Ölimporte Singapurs und Thailands zurückzuführen ist. Die Nachfrage nach VLCC-Transporten in Richtung Nordamerika verringert sich aufgrund der beschriebenen sinkenden Importmengen der USA dagegen um voraussichtlich rund 40%.

Für **Suezmax-Tanker** wird für 2014 ein Transportzuwachs um ca. 5,2% erwartet. Ein Grund dafür ist der Anstieg indischer Importe, die auf etwa 22% geschätzt werden. Ablieferungen und Verschrottungen halten sich in diesem Segment nahezu die Waage, sodass sich die Suezmax-Flotte über das Jahr 2014 lediglich um ca. 0,3% vergrößert. 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.

Die Prognosen für die **Aframax-Klasse** wurde zum Ende des zweiten Quartals 2014 nach unten korrigiert. Aktuell rechnen Experten für 2014 mit einem minimalen Aktivitätsplus von lediglich ca. 0,2%, das hauptsächlich aus den wachsenden Transporten in Fernost resultiert. Die Ladungsmengen im Haupteinsatzgebiet der Aframax-Tanker, u.a. den Küsten Großbritanniens, stagnieren, der Handel auf den Routen Karibik-Nordamerika und Arabischer Golf-Australien/Asien ist um ca. 4% rückläufig. Auch in diesem Segment geht die Tendenz in Richtung Reduktion des Angebotsüberhangs, so schrumpft die Flotte prognosegemäß im laufenden Jahr um ca. 1,4%.

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

DER BULKERMARKT

Der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, verlor über das zweite Quartal weiter an Boden und verschlechterte sich von rund 1.360 Punkten Ende März auf 850 Punkte Ende Juni.

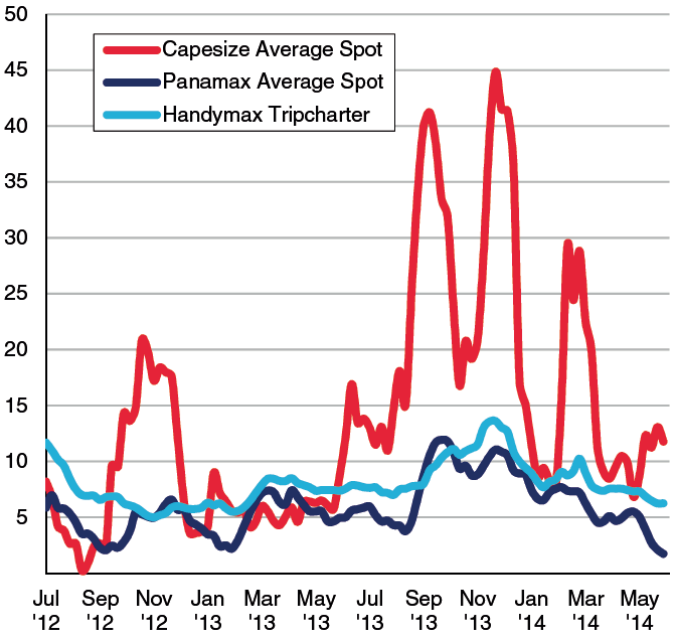
Aufgrund verhältnismäßig schwacher Aktivität im **Capesize-Markt** verschlechterten sich die **Spotmarkt***-Ergebnisse für Bulker dieser Klasse im zweiten Quartal weiter. Nachdem im ersten Quartal noch durchschnittliche Einnahmen in Höhe von ca. 18.200 USD erzielt wurden, lagen die mittleren Verdienste im zweiten Quartal bei lediglich rund 11.300 USD. Auch **Panamax-Bulker** mussten über das Quartal Verluste hinnehmen und befinden sich derzeit auf einem nicht Betriebskosten deckenden Niveau. So fiel der Verdienst von rund 7.400 USD in Q1 2014 auf durchschnittlich 4.700 USD im zweiten Quartal. Die durchschnittlichen **Tripcharter*** der **Supramax-Bulker** gingen über das Quartal von 10.400 USD auf 8.300 USD zurück.

Die durchschnittlichen **Zwölfmonatschartern*** der einzelnen Bulker-Klassen werden für das zweite Quartal ebenfalls geringer angegeben. **Capesize-Bulker** verschlechterten sich im Durchschnitt von 26.100 USD in Q1 2014 auf 25.400 USD im zweiten Quartal des laufenden Jahres. Die Chartern von **Panamax-Bulkern** reduzierten sich im Quartalsvergleich von 14.760 USD auf 12.500 USD. Auch die Zeitverträge für **Supramax-Bulker** lagen mit durchschnittlich ca. 11.900 USD im abgelaufenen Quartal unter dem ersten Quartal 2014 als 12.900 USD für das Segment berechnet wurden.

Laut Prognosen von Clarkson Research wird die Dry Bulk Nachfrage in 2014 um ca. 4,5% 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 in den letzten Jahren mittlerweile verlangsamt. Hier wird im laufenden Jahr ein Zuwachs von ca. 4,3% erwartet. Dies entspricht in etwa dem Wachstumstempo der Jahre 2001 bis 2004. Demgegenüber steht ein Anstieg des Transportvolumens von Eisenerz, dem Haupttransportgut dieser Klasse, von prognosegemäß bei rund 10%, was sich unterstützend auf die Beschäftigungssituation der großen Schiffe auswirken könnte. In den ersten fünf Monaten des Jahres stiegen die chinesischen Eisenerz-Importe um 19% im Jahresvergleich, was wiederum maßgeblich auf die erhebliche Ausweitung der australischen Produktionsmengen zurückgeht.

Bulk Carrier Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,127

Insbesondere im **Panamax-Segment** sorgt der fortwährende Aufbau von Übertonnage für anhaltenden Druck. So soll die Flotte der Panamax-Schiffe in 2014 um ca. 7,2% zulegen; mit 5,5% wird das Tonnageplus im **Supramax-Segment** etwas geringer 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 ist über die Hälfte der Bulker-Tragfähigkeit jünger als 4 Jahre. In den ersten fünf Monaten des Jahres sind in den Segmenten über 40.000 tdw lediglich 59 Einheiten verschrottet worden, demgegenüber stehen 211 Neubauten, die in den Markt eingetreten sind. Besonders groß ist das Missverhältnis im Panamaxsegment, wo 19 Verschrottungen mit 1,3 Mio. tdw 90 Ablieferungen mit 7,2 Mio. tdw gegenüberstehen.

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