

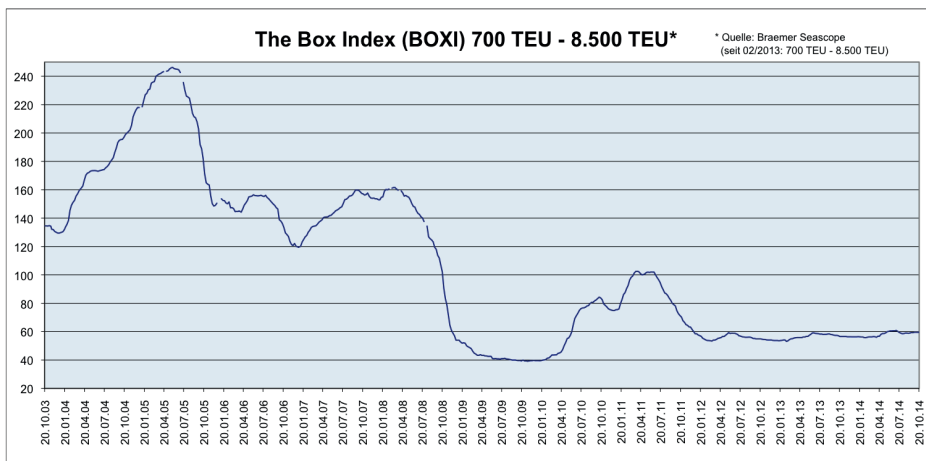


DER CONTAINERMARKT

Saisonbedingt herrschte im Containermarkt im dritten Quartal 2014 größere Aktivität als in den Vormonaten. Eine generelle Aufwärtsbewegung der Charraten blieb jedoch aus. Stattdessen dominierten weiterhin Seitwärtsschritte. Der BOX Index bewegte sich über das Quartal kaum und wies mit knapp 60 Punkten lediglich einen Punkt weniger aus als zu Quartalsbeginn.

Kleinere Einheiten unter 2.000 TEU verloren über das Quartal leicht, die nächst größeren Klassen bis 2.800 TEU blieben weitgehend konstant. Schiffe des 2.800 TEU-Segments verbuchten über das Quartal im Durchschnitt deutliche Ratenzuwächse, und auch Einheiten mit 3.500 TEU konnten sich steigern. Mit einem schwachen Niveau im Atlantik und höheren Einnahmen in Asien bestand bei den erzielbaren Raten der beiden Klassen jedoch eine erhebliche geographische Diskrepanz. Die historisch niedrigen Raten, zu denen Schiffe der Panamaxklasse über 4.000 TEU in den letzten Wochen zu haben waren, bescherten diesem Segment eine starke Nachfrage und infolgedessen einen leichten Charratenanstieg. Auch die großen Schiffe mit einer TEU-Kapazität von 5.500 und 8.500+ erlebten im vergangenen Quartal dank gestiegener Transportvolumina auf den Haupttrouten des Containerverkehrs eine robuste Nachfrage, die nahezu alle Schiffe in Fahrt brachte. Eine stimulierende Wirkung auf die Charraten blieb jedoch aus.

Nach Angaben von Alphaliner reduzierte sich die Kapazität der unbeschäftigten Flotte im Zeitraum Ende März bis Ende Oktober 2014 von 139 Schiffen (ca. 255.000 TEU) auf 114 Schiffe (ca. 212.000 TEU) und befindet sich damit auf dem niedrigsten Stand seit vier Jahren. Die Entwicklung verlief tendenziell zugunsten der größeren Schiffe. Rund 89% der inaktiven Schiffe gehören den Segmenten bis 3.000 TEU an. In den Klassen über



3.000 TEU werden derzeit lediglich 13 Schiffe nicht eingesetzt. Die Flotte 4.000 bis 5.000 TEU war Anfang Oktober aufgrund der beschriebenen guten Nachfrage erstmals seit Juli 2011 voll beschäftigt. Die verbesserte Situation wird von Experten allerdings für kurzlebig gehalten, da in den nächsten Wochen bei einer Reihe von Panamax-Schiffen im Zuge der saisonbedingten Schließung von Services die Rücklieferung ansteht und sich die Beschäftigungsaussichten in der nachfrageschwachen Wintersaison verschlechtern.

Der Tonnagezuwachs wird nach Schätzung des Analysehauses Clarkson in 2014 über alle Klassen ca. 4,8% betragen. Demgegenüber steht ein prognostiziertes Wachstum der Containerladungsmengen von ca. 6%. Für 2015 geht Clarkson von einem Tonnageplus in Höhe von ca. 5,7% bei einem Ladungszuwachs von ca. 6,8% aus. Im bisherigen Jahresverlauf wurden 167 Neubauten mit ca. 1.253.500 TEU abgeliefert. Demgegenüber standen 146 verschrottete Schiffe mit ca. 379.000 TEU Kapazität. Ein Schiffsneubau hat somit eine durchschnittliche Größe von gut 7.500 TEU, ein verschrottetes Schiff rund 2.540 TEU. Insgesamt enthält das Orderbuch nach derzeitigem Stand noch Ablieferungen von ca. 19% der fahrenden Flotte, die hauptsäch-

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

Schiffsgröße	12/2009	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	30.06.2014	27.10.2014
1.700 TEU (grd.)	4.150	8.100	7.000	6.200	7.600	7.600	7.300
1.740 TEU (grd.)	4.250	8.200	7.250	6.400	7.700	7.650	7.500
2.000 TEU (gl.) *	4.500	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.100 *	7.200 *
2.500 TEU (grd.)	4.750	9.250	8.000	6.500	7.850	7.000	7.000
2.800 TEU (gl.)	4.600	11.750	8.000	6.000	7.250	7.450	8.100
3.500 TEU (gl.)	5.400	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	8.250
4.250 TEU (gl.)	6.400	18.250	8.200	8.250	7.400	9.500	9.750
5.500 TEU (gl.)				20.000 **	11.000	17.000	16.000
8.500 TEU (gl.)				32.500 **	22.000	31.000	28.000

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

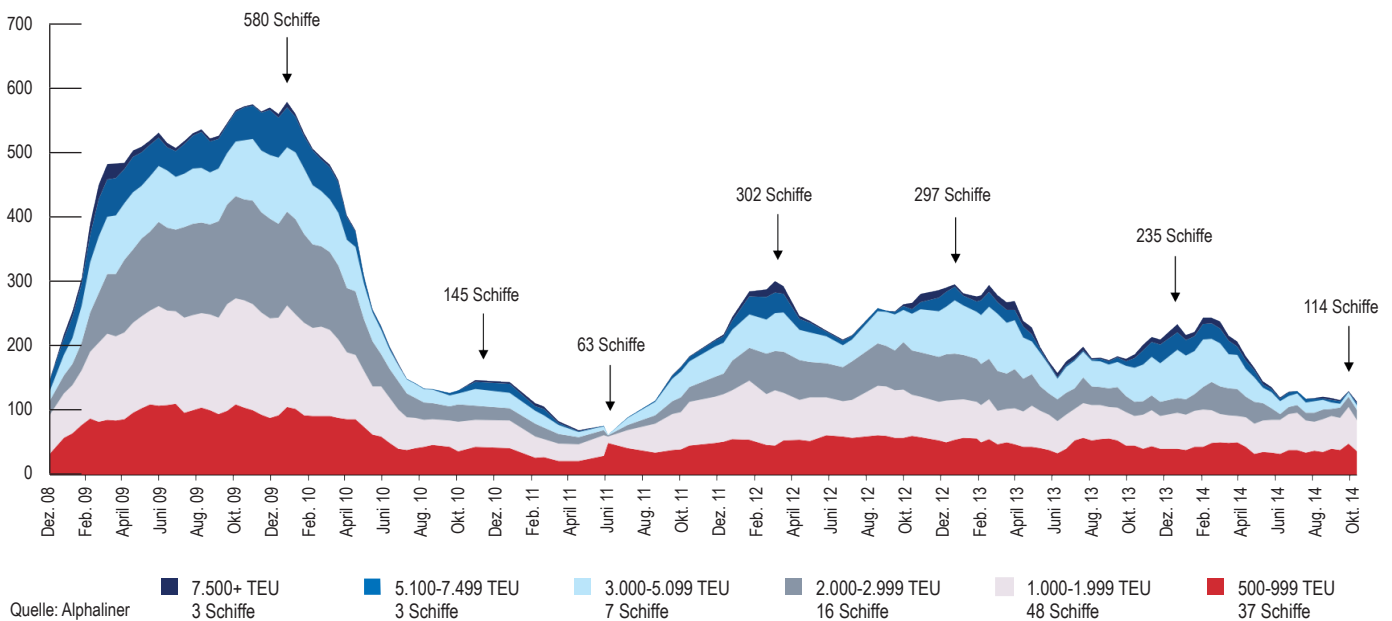
lich auf die Megacarrier entfallen; so werden nach Angaben von Alphaliner bis Ende 2015 über 80 Schiffe mit einer Größe von 14.000 bis 19.000 TEU in Dienst gestellt. Haupteinsatzgebiet dieser Schiffe ist der umkämpfte Asien-Europa-Verkehr.

Ende September 2014 fielen die Frachtraten (=Transporterlöse) auf der Asien-Europa-Route auf den niedrigsten Stand seit einem Jahr. Ratenerhöhungen der Linien waren aufgrund der Konkurrenzsituation und des Tonnageüberhangs bisher nicht dauerhaft durchzusetzen. Als Reaktion darauf versuchen die Linien, ihre wirtschaftliche Situation durch weitere Kosteneinsparungen zu verbessern. Kooperationen mit Mitbewerbern und die Realisierung von Synergien scheinen das Mittel der Wahl zu sein. Nachdem der Zusammenschluss der drei großen Reedereien, Mærsk, CMA CGM und MSC zum Bündnis P3 am Veto Chinas gescheitert ist, haben Mærsk und MSC ein „Vessel Sharing Agreement“ (VSA) für die Haupthandelsstrecken vereinbart, das Anfang 2015 die Arbeit aufnehmen soll. Die sogenannte

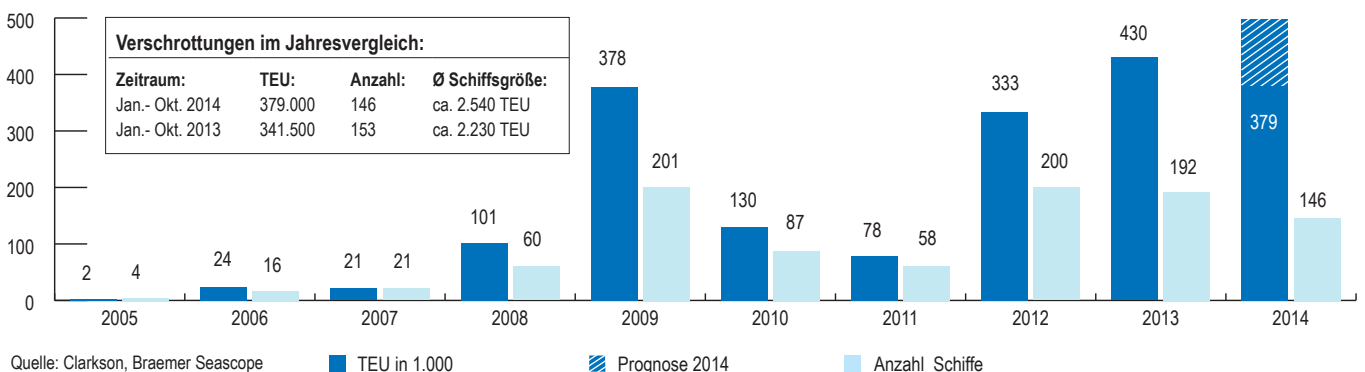
„2M“-Allianz hat von der US-Behörde Federal Maritime Commission (FMC) bereits grünes Licht erhalten; in Asien und Europa besteht keine Zustimmungspflicht. Der Zusammenschluss verschafft der neuen Allianz 2M einen ca. 32,5%-igen Marktanteil und soll laut Medienberichten für eine Senkung der Betriebskosten um ca. eine Milliarde USD jährlich sorgen.

Nach 2M sowie den bereits aktiven G6 (Hapag Lloyd, MOL, NYK, APL, OOCL, Hyundai) und CKHYE (COSCO, K-Line, Hanjin, Yangming, Evergreen) präsentieren CMA CGM, CSCL und UASC als „Ocean 3“, ebenfalls ein VSA, das einen knapp 14%-igen Marktanteil auf sich vereint und damit die kleinste Allianz im Markt ist. Zusammen verfügen diese vier Bündnisse über annähernd 90% der Transportkapazität auf den Ost-West-Routen und dürften es kleineren, ungebundenen Linien schwer machen, weiter zu konkurrieren. Hinsichtlich der Tonnageentwicklung zeigen die angekündigten Services auf den Haupthandelsstrecken eine Zunahme der Kapazität und lassen weiteren Druck auf die Frachtraten befürchten.

Aufliegertonnage (Stand: 20. Oktober 2014)



Verschrottungen (Stand: 27. Oktober 2014)



DER TANKERMARKT

Nach einem schwachen zweiten Quartal 2014 zeigte sich die Lage auf den Tanker-Spotmärkten in den Sommermonaten phasenweise spürbar erholt. Ab Ende August/Anfang September mussten die Tankersegmente erneut zum Teil sehr starke Abstriche machen. Diese Abwärtsbewegung konnte Anfang Oktober wieder aufgefangen werden. Insgesamt liegen die bisherigen Jahresdurchschnittswerte deutlich über denen des Vorjahres.

Die durchschnittlichen **Spoteinnahmen ausgewählter Routen*** der **VLCC-Tanker** lagen im dritten Quartal 2014 bei rund 21.700 USD und erhöhten sich damit gegenüber dem Vorquartal um mehr als 50% (Q2 2014: Ø 14.100 USD). Die Einnahmen der kleineren Tanker stiegen im dritten Quartal fast ebenso deutlich, so verdienten **Suezmax- und Aframax-Tanker** im vergangenen Quartal auf den Referenzrouten durchschnittlich rund 23.350 USD bzw. 22.400 USD nachdem sie sich im zweiten Quartal mit 16.100 USD bzw. 15.400 USD begnügen mussten.

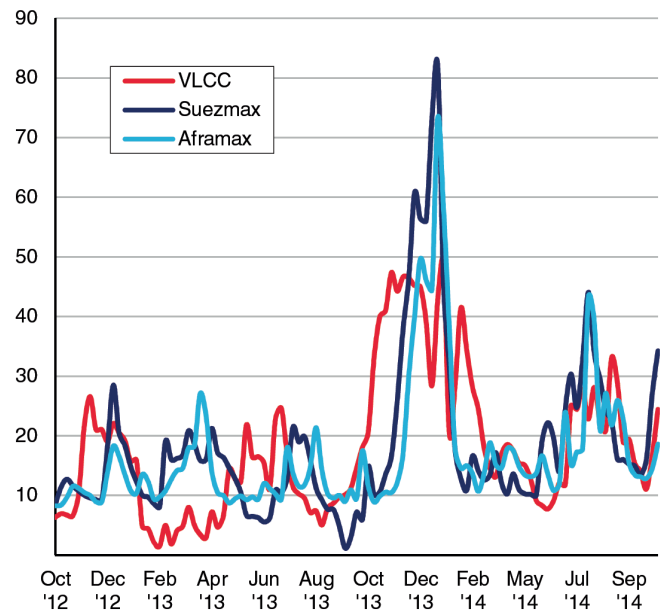
Die **Zwölfmonatschartern*** der Rohöltanker-Klassen spiegelten diese Marktentwicklung ebenfalls wieder. **VLCC-Tanker** verbuchten im dritten Quartal 2014 durchschnittlich 28.500 USD (Q2: ca. 24.600 USD). Tanker der **Suezmax-Klasse** erholten sich auf rund 23.000 USD (Q2: ca. 19.200 USD). Für die **Aframax-Klasse** ging es von ca. 15.300 USD auf rund 17.900 USD.

Laut aktueller Berechnung der OPEC wird der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2014 rund 1,05 Mio. Barrel pro Tag betragen, woraus ein Gesamtverbrauch von 91,19 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2013: rund 90 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg von ca. 1,17%. Das Wachstum wird, wie bereits im vergangenen Jahr, in erster Linie von dem Bedarf der Nicht-OECD-Länder wie China, Brasilien und Saudi Arabien getragen. So wird der Chinesische Nachfrageanstieg nach aktueller Analyse mit ca. 3,4% angegeben, Lateinamerika und der Mittlere Osten tragen mit ca. 3,5% bzw. gut 3,9% zur globalen Nachfrage bei. Der Verbrauch im Euro-Raum wird in 2014 voraussichtlich um knapp 1,5% gegenüber dem Vorjahr sinken.

Nach derzeitigen Berechnungen soll sich die Nachfrage nach Rohöltransporten in 2014 um ca. 2,1% erhöhen (2013: -3,1%). Damit wird der Angebotszuwachs über alle Tanker-Klassen um geschätzte 1,3%-Punkte übertroffen.

Insgesamt enthält das gesamte Tanker-Orderbuch derzeit noch rund 14% der Flotte (in tdw): Das Wachstum der **VLCC-Flotte** für 2014 wird aktuell auf rund 2,1% geschätzt. Die Prognose für die Nachfrage nach VLCC-Transportkapazität wurde im Vergleich zum Vorquartal von ca. 0,8% auf 4,2% deutlich angehoben. Ein Grund dafür ist der Anstieg der Chinesischen Rohölimporte um ca. 10% gegenüber dem Vorjahr. Ein signifikanter Teil der Chinesischen Importe wird von den großen Tankern aus Westafrika transportiert und erhöhen hier die Volumina um 8%. Indien hat seine Nachfrage nach Rohöl, das zum großen Teil aus Nigeria

Crude Tanker Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,142

bezogen wird, ebenfalls erheblich gesteigert, sodass für die entsprechende Westafrika-Indien-Route ein Plus von ca. 24% prognostiziert wird. Die Nachfrage nach VLCC-Transporten in Richtung Nordamerika verringert sich dagegen im laufenden Jahr um rund 55%. Die USA reduzieren ihre Importmengen parallel zur Ausweitung der eigenen Produktion – nicht zuletzt mithilfe des umstrittenen Fracking.

Für **Suezmax-Tanker** wird für 2014 ein Transportzuwachs um ca. 2,7% erwartet. Auch hier macht sich der Anstieg indischer Importe positiv sowie die Reduktion der US-amerikanischen Einfuhren negativ bemerkbar. Ablieferungen und Verschrottungen halten sich in diesem Segment über das Jahr 2014 nahezu die Waage und sorgen für eine annähernd konstante Flotte. Auch wenn der Nachfrageüberhang ein positives Zeichen für verbesserte Rahmenbedingungen ist, lastet auch auf diesem Segment weiterhin die Hypothek der über Jahre angehäuften Überkapazitäten.

Die Prognosen für die **Aframax-Klasse** wurden im bisherigen Jahresverlauf mehrfach nach unten korrigiert. Aktuell rechnen Experten für 2014 mit einem Nachfragerückgang von ca. 2,3%. Die Ladungsmengen im Haupteinsatzgebiet der Aframax-Tanker, u.a. Ostsee–Großbritannien, stagnieren, der Handel an den britischen Küsten sowie Mittelmeer-Schwarzes Meer ist jeweils um 4% rückläufig. Die Transporte auf der Strecke Karibik-Nordamerika sollen sogar um ca. 14% geringer ausfallen. Lediglich der intra-asiatische Handel wächst um 5%. Positiv ist zu vermerken, dass auch in diesem Segment die Tendenz in Richtung Reduktion des Angebotsüberhangs geht, so schrumpft die Flotte prognosegemäß im laufenden Jahr um ca. 1,9%.

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

DER BULKERMARKT

Nach einem sehr schwachen Juli, in welchem sich die Abwärtsbewegung des zweiten Quartals fortsetzte, ging es im August und September im Bulkermarkt wieder leicht bergauf. Der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, spiegelte dies entsprechend wider und wies Ende Juli 2014 mit 723 Punkten seinen bisherigen Jahrestiefststand auf. Bis Mitte September war eine Verbesserung auf 1.197 zu verzeichnen, das dritte Quartal 2014 schloss der Index bei 1.063 Punkten.

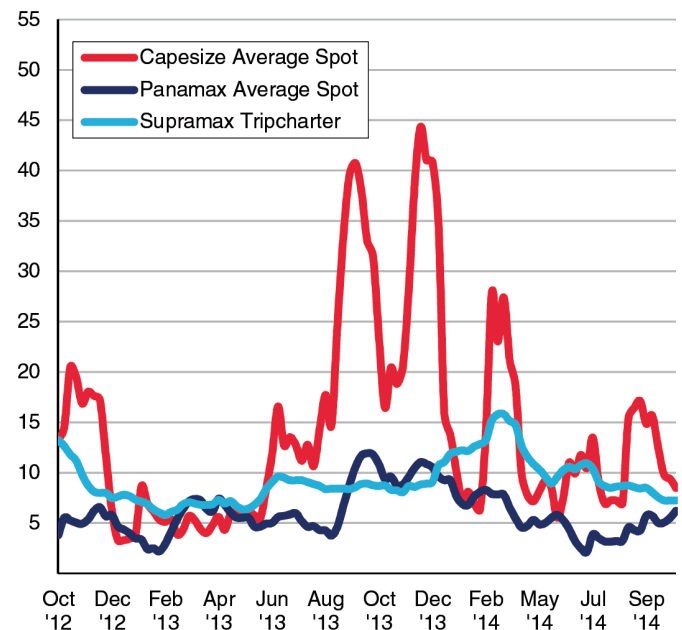
Für eine Verbesserung der Quartalsbilanz reichte diese leichte Aufwärtsbewegung nur bei den großen Bulker der **Capesize-Klasse**. So lagen die durchschnittlichen **Spotmarkt***-Ergebnisse dieser Klasse mit knapp 12.000 USD leicht über den mittleren Verdiensten des zweiten Quartals von rund 11.300 USD. **Panamax-Bulker** mussten im Quartalsdurchschnitt weitere Verluste hinnehmen und befinden sich unverändert auf einem historisch niedrigen, nicht Betriebskosten deckenden Niveau. Der Verdienst fiel von rund 4.700 USD in Q2 2014 auf durchschnittlich 4.200 USD im dritten Quartal. Die mittleren **Tripcharter-Ergebnisse*** der **Supramax-Bulker** gaben über das Quartal ebenfalls nach und sanken leicht von 8.300 USD im zweiten Quartal auf 7.900 USD in Q3.

Die durchschnittlichen **Zwölfmonatschartern*** der einzelnen Bulker-Klassen werden für das zweite Quartal ebenfalls geringer angegeben. Hier verbuchten die **Capesize-Bulker** die größten Verluste und verschlechterten sich im Durchschnitt von 25.400 USD im zweiten Quartal auf gut 20.900 USD in Q3. Die Chartern von **Panamax-Bulkern** reduzierten sich im Quartalsvergleich von 12.500 USD auf knapp 10.600 USD. Auch die Zeitverträge für **Supramax-Bulker** lagen mit durchschnittlich ca. 10.800 USD unter dem Mittel der ersten drei Monate 2014 als 11.900 USD für das Segment Erlöst wurden.

Clarkson Research hat die Prognose für die Dry Bulk Nachfrage in 2014 im Vergleich zum letzten Quartal um 0,3%-Punkte gesenkt und erwartet nun einen Anstieg um ca. 4,2%. Der Gesamtflottenzuwachs wird für 2014 auf rund 5,1% geschätzt – damit liegt die Schätzung um 0,2%-Punkte höher als noch vor drei Monaten. Insgesamt stehen in den nächsten Jahren noch ca. 23% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an.

Im **Capesize-Segment** hat sich das Tempo der Flottenerweiterung in den letzten Jahren allerdings kontinuierlich verlangsamt. Rund 90% der im Jahr 2007 geordneten Schiffe sind in den Jahren 2009 bis 2011 abgeliefert worden. Während der Zustrom neuer Tonnage in 2011 noch über 45 Mio. tdw lag, so wird im laufenden Jahr mit weniger als der Hälfte gerechnet, was prozentual einem Plus von 5,1 entspricht.

Bulk Carrier Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



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

Auch im **Panamax-Segment** besagt die Prognose eine Reduzierung der Ablieferungen im Vergleich zum Vorjahr, dennoch wird der Tonnagezuwachs als der historisch viertgrößte erwartet. Insgesamt soll die Flotte der Panamax-Schiffe in 2014 um ca. 6,9% zulegen. Der fortwährende weitere Aufbau von Über-tonnage sorgt für entsprechenden Druck auf diese Klasse. Mit ca. 5,4% wird das Tonnageplus im **Supramax-Segment** etwas geringer erwartet.

Von der Verschrottungsseite gehen keine wesentlichen Impulse zur Verbesserung der Marktsituation aus. Viele ältere Schiffe wurden bereits aus dem Markt genommen; mittlerweile ist über die Hälfte der Bulker jünger als 4 Jahre. Entsprechend wurden im bisherigen Jahresverlauf 35% weniger Tragfähigkeit verschrottet als in der Vergleichsperiode 2013. In den ersten acht Monaten des Jahres wurden in den Segmenten über 40.000 tdw lediglich 93 Einheiten aus dem Markt genommen, demgegenüber stehen 312 Neubauten, die in den Markt eingetreten sind. Auch wenn sich das Tempo der Flottenerweiterung in allen Klassen mittlerweile verlangsamt, ist dieses Verschrotungs/Neubau-Verhältnis kaum geeignet, die Rahmenbedingungen für eine kurzfristige Entspannung der Marktsituation zu schaffen.

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