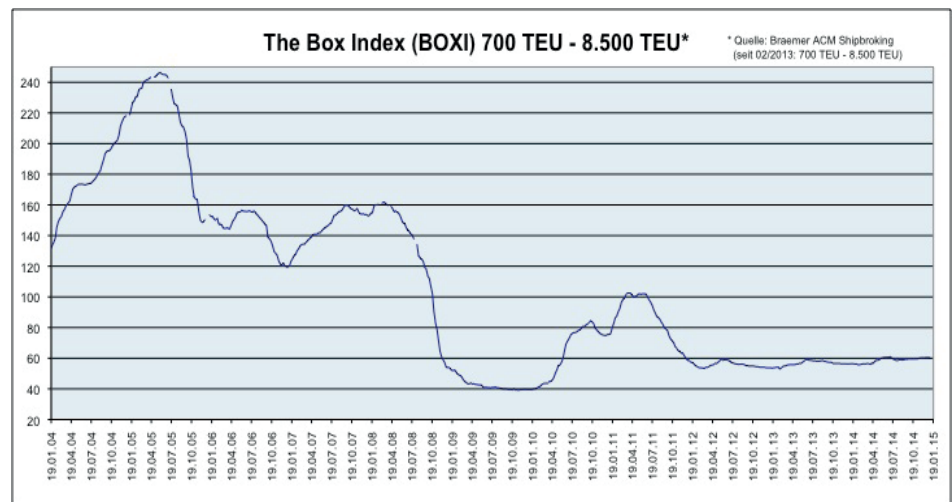


DER CONTAINERMARKT

Im Containerschiffmarkt herrschte im vierten Quartal 2014 saisonbedingt verminderte Aktivität. Dennoch blieben die Charraten überwiegend stabil. Der BOX Index bewegte sich über das Quartal kaum und wies zum Jahresende mit gut 60 Punkten lediglich einen Punkt mehr aus als Ende September.

Kleinere Einheiten unter 2.500 TEU blieben über das Quartal konstant, die größeren Klassen konnten Gewinne im einstelligen Prozentbereich erzielen. Lediglich Schiffe des 2.800 TEU-Segments verloren einen Teil ihrer im dritten Quartal verbuchten Gewinne, konnten sich aber zu Jahresbeginn 2015 wieder erholen. Schiffe der 4.250 TEU Klasse legten Anfang Januar sogar deutlich zu.

Die Zahl der unbeschäftigten Schiffe blieb nach Angaben von Alphaliner im Zeitraum Ende September bis Ende Dezember 2014 nahezu stabil und lag mit 118 Schiffen (ca. 228.000 TEU) um nur ein Schiff über dem Vorquartalsende. Über das gesamte Jahr 2014 verlief die Entwicklung tendenziell zugunsten der größeren Schiffe. So sank die Zahl der unbeschäftigten Einheiten über 3.000 TEU im Laufe des Jahres 2014 von 115 auf lediglich 16 Schiffe. Zwar hat sich die Zahl der aufliegenden Schiffe auch im Segment 1.000 bis 2.000 TEU deutlich von 56 auf 36 verringert, ein Teil der Differenz dürfte sich allerdings eher an den Stränden der Abwrackwerften wiederfinden als in Diensten eines neuen Charterers. Entgegen der Erwartung der Experten ist die Quote der Auflieger in den nachfrageschwächeren Wintermonaten nicht erheblich angestiegen, sondern befindet sich seit Mitte 2014 auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau. Laut Alphaliner wartete zum Jahresende 2013 mit rund 780.000 TEU bzw. 253 Schiffen mehr als die dreifache Kapazität auf Beschäftigung.



Im abgelaufenen Jahr wurden laut Alphaliner 170 Schiffe mit ca. 388.400 TEU Kapazität aus dem Markt genommen. Rund drei Viertel der verschrotteten Schiffe haben den Markt bereits im ersten Halbjahr 2014 verlassen. Aufgrund der Verlangsamung der Verschrottungsaktivitäten im zweiten Halbjahr wurde die Prognose von 500.000 TEU nicht erreicht. Demgegenüber stehen 203 Neubauablieferungen mit rund 1.466.900 TEU. Die Orderaktivität blieb mit 151 Schiffen und einer Kapazität von gut 1.099.200 TEU ca. 40% unter den Schiffsbestellungen des Vorjahres.

Nach Schätzung des Analysehauses Clarkson beträgt der Tonnagezuwachs über alle Klassen in 2014 rund 5,3% (Schätzung Alphaliner: 6,3%); das Wachstum der Containerladungsmengen wird mit ca. 6,1% beziffert. Für 2015 geht Clarkson von einem Tonnageplus in Höhe von ca. 5,2% und einem Ladungszuwachs von ca. 6,7% aus. Für den leichten Nachfrageüberhang sind in erster Linie die Haupttransportstrecken verantwortlich. Die Volumina auf der Strecke Asien-Europa erhöhten sich in den ersten zehn Monaten des Jahres 2014 um 7,8% gegenüber dem Vorjahr, die US-Importe aus Asien stiegen im selben Zeitraum

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	19.01.2015
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	7.300
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	7.500
2.000 TEU (gl.) *	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	7.250 *
2.500 TEU (grd.)	9.250	8.000	6.500	7.850	7.100	7.100
2.800 TEU (gl.)	11.750	8.000	6.000	7.250	8.000	8.000
3.500 TEU (gl.)	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	8.500
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	10.750
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000	16.500	16.500
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000	29.000	29.000

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

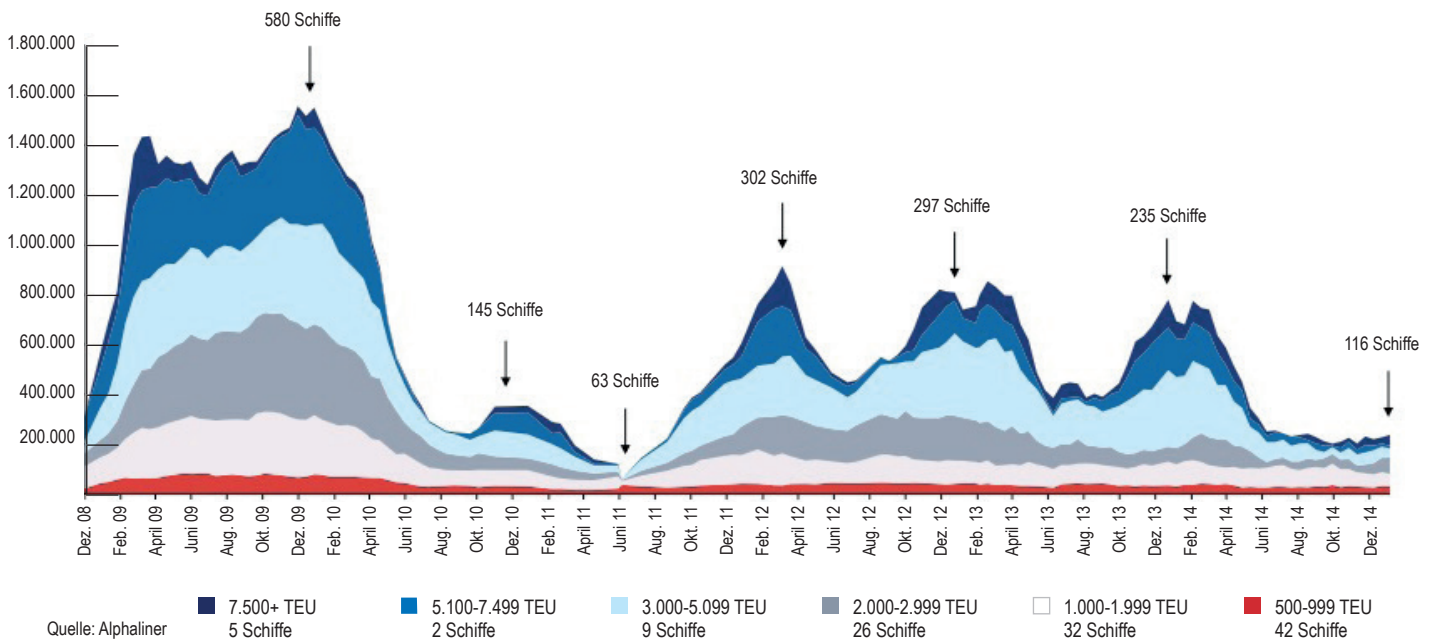
um 6,1%. Nach Analysteneinschätzung setzt sich das Wachstum auch in 2015 in ähnlicher Höhe fort.

Nachdem die Frachtraten (=Transporterlöse; Shanghai Containerized Freight Index) trotz der positiven Entwicklung der Transportmengen bis Ende Oktober 2014 auf der Asien-Europa-Route auf den niedrigsten Stand seit einem Jahr gefallen waren, sorgten Ratenerhöhungen der Linien zum Ende des Monats für einen sprunghaften Anstieg der Raten um rund 88%. Aber auch dieses Mal verhinderte die Konkurrenzsituation und der Tonnageüberhang durch den kontinuierlichen Zufluss weiterer Megacarrier die dauerhafte Implementierung höherer Tarife. Auf den Nebestrecken sorgte der Kaskadeneffekt, sprich die Verdrängung kleinerer Schiffe durch größere Einheiten, die auf den Haupttrouten nicht mehr wettbewerbsfähig eingesetzt werden können, für Druck auf die Raten. Über das gesamte Jahr 2014 war insgesamt eine starke Volatilität der Frachtraten zu beob-

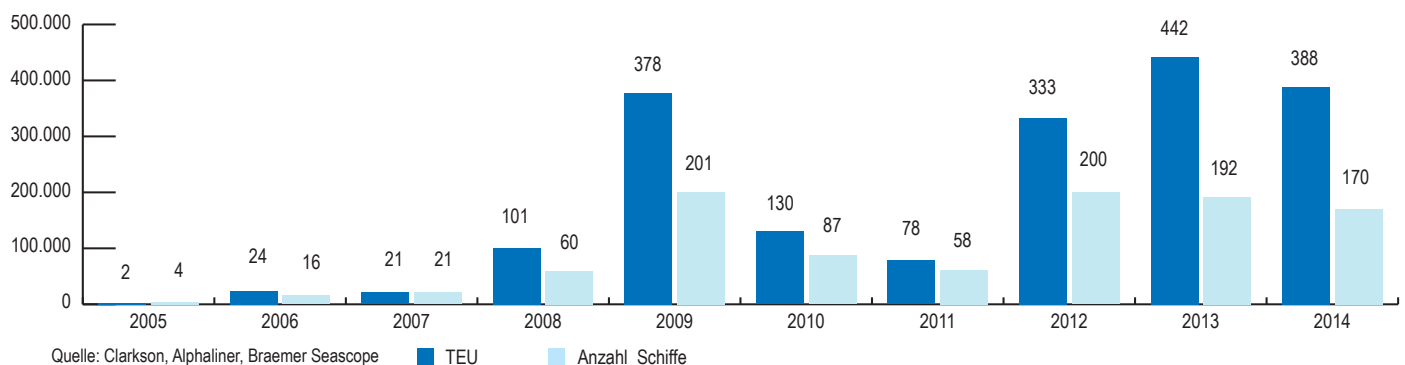
achten. Zum Jahresende 2014 lagen die Frachtraten im Asien-Europa-Verkehr um rund 28% niedriger als zum Ende 2013. Für Transporte von Asien in Richtung US-Küsten musste dagegen mehr bezahlt werden; für Verschiffungen an die US-Ostküste betrug die Preissteigerung annähernd 45%.

Auch wenn sich die Frachterlöse der Containerschifffahrt weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau befinden, sahen Experten zum Jahresende – nicht zuletzt aufgrund der gesunkenen Treibstoffpreise – eine leichte Verbesserung des Marktumfeldes. Dies soll sich auch in 2015 fortsetzen. Eine hohe Verschrottungsquote sowie das dünne Orderbuch in den kleineren Schiffsklassen könnten für positivere Marktbedingungen sorgen. Zudem wird in Betracht gezogen, dass der Kaskadeneffekt allmählich seine Grenzen erreicht haben könnte. Abfertigungsverzögerungen in den Häfen binden zusätzliche Kapazität und tragen auf diese Weise zu einer erfreulich niedrigen Aufliegerquote bei.

Aufliebertonnage (Stand: 12. Januar 2015)



Verschrottungen (Stand: 12. Januar 2015)



DER TANKERMARKT

Nachdem sich der Tankermarkt im dritten Quartal 2014 – bis auf eine Schwächeperiode im September – bereits spürbar erholt präsentierte, zeigte die Entwicklungskurve im vierten Quartal weiter nach oben. Neben saisonalen Effekten durch die Heizperiode auf der Nordhalbkugel sorgte die Ausweitung der Fördermengen, z.B. in Russland und im Irak, für höheren Transportbedarf und infolgedessen für steigende Transportraten.

Die durchschnittlichen **Spoteinnahmen ausgewählter Routen*** der **VLCC-Tanker**, die im dritten Quartal 2014 bereits um mehr als 50% gegenüber dem Vorquartal angestiegen waren, haben sich im vierten Quartal 2014 mit 43.900 USD erneut mehr als verdoppelt (Q3 2014: Ø 21.700 USD). Die Transportraten der kleineren Tanker stiegen im vierten Quartal ebenfalls deutlich, so erzielten **Suezmax- und Aframax-Tanker** im vergangenen Quartal auf den Referenzrouten durchschnittlich rund 40.900 USD bzw. 32.100 USD (Q3: 23.350 USD bzw. 22.400 USD). Entsprechend verbessert zeigen sich die durchschnittlichen Jahresergebnisse:

Durchschnittliche Spoteinnahmen in USD pro Tag*

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014
VLCC	18.350	16.200	27.300
Suezmax	16.900	15.500	27.800
Aframax	12.550	14.150	24.700

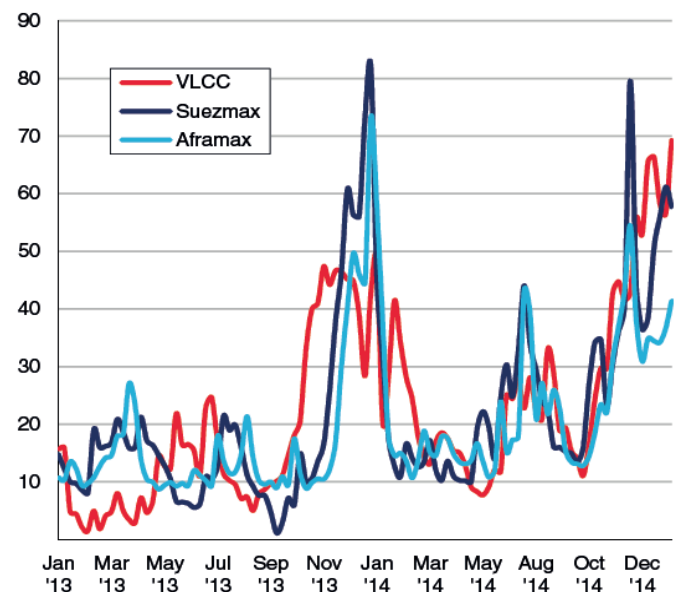
Quelle: Clarkson Research,
Die o. g. Referenzraten sind nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Poolfahrt.

Auch die **Zwölfmonatschartern*** der Rohöltanker-Klassen spiegeln die positive Marktentwicklung wider. **VLCC-Tanker** verbuchten im vierten Quartal 2014 durchschnittlich 33.200 USD (Q3: ca. 28.500 USD). Tanker der **Suezmax-Klasse** steigerten sich auf rund 28.100 USD (Q3: ca. 23.000 USD). Für die **Aframax-Klasse** ging es von ca. 17.900 USD auf rund 21.200 USD bergauf.

Laut aktueller Berechnung der OPEC betrug der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2014 rund 0,95 Mio. Barrel pro Tag, woraus ein Gesamtverbrauch von 91,15 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2013: rund 90 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg um ca. 1,06%. 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. 3,8% angegeben, Lateinamerika und der Mittlere Osten tragen mit jeweils ca. 3,3% zur globalen Nachfrage bei. Der Verbrauch im Euro-Raum ist in 2014 um ca. 1,5% gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für 2015 wird derzeit mit einem Anstieg der globalen Rohölnachfrage um 1,15 Mio. Barrel pro Tag bzw. 1,26% gerechnet.

Nach aktuellen Berechnungen befanden sich Angebot und Nachfrage in Bezug auf die Rohöltransporte in 2014 mit +1,4% bzw. +1,2% nahezu im Gleichgewicht. In 2013 bestand mit einem Nachfragerückgang von 3,1% und einem Flottenzuwachs von ca. 1,8% noch eine deutlich größere Diskrepanz.

Crude Tanker Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,154

Insgesamt enthält das gesamte Tanker-Orderbuch derzeit noch rund 14% der Flotte. Die **VLCC-Flotte** hat sich in 2014 nach derzeitiger Analyse um 3,3% erhöht. Die Nachfrage nach VLCC-Transporten legte in gleicher Höhe zu. Gestützt wurde die Nachfrage unter anderem von gestiegenen chinesischen und indischen Rohölimporten. Ein signifikanter Teil des Bedarfs beider Schlüsselländer wird von den großen Tankern aus Westafrika transportiert und sorgt auf diesen Strecken für einen Anstieg der Tonnenmeilen.

Das Nachfragewachstum im Segment der **Suezmax-Tanker** wird für 2014 derzeit mit ca. 2% angegeben. Auch in diesem Segment macht sich der Anstieg indischer Importe positiv bemerkbar und mindert die Auswirkungen des faktischen Wegfalls des Westafrika-Nordamerika-Handels in Folge der gestiegenen US-Ölproduktion und damit einhergehenden geringeren US-Nachfrage. Demgegenüber steht mit 0,3% nur ein marginaler Transportzuwachs. Die aktuelle Prognose für das laufende Jahr nimmt einen noch stärkeren Nachfrageüberhang an, sodass die über Jahre angehäuften Überkapazitäten langsam abgebaut werden dürften.

Die Nachfrage nach **Aframax-Transporten** setzte den Negativtrend der letzten Jahre fort und fiel in 2014 um 3,3%. Als Hauptgrund für diese Entwicklung wird der um ca. 18% rückläufige Handel auf der Karibik-Nordamerika-Route genannt. Auch hier machte sich der reduzierte US-Bedarf bemerkbar. Die weiteren Einsatzgebiete der Tankerklasse stagnierten oder entwickelten sich ebenfalls negativ. Lediglich der intraasiatische Handel verzeichnete ein Wachstum von 4%. Nach Expertenberechnungen ist die Aframaxflotte im vergangenen Jahr um ca. 2,3% geschrumpft. Für 2015 wird in dieser Klasse von einem ausgeglichen Verhältnis von Angebot und Nachfrage ausgegangen.

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

DER BULKERMARKT

Nach einem schwachen dritten Quartal 2014 konnte sich der Bulkermarkt im vierten Quartal wieder leicht erholen. Der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, stieg von Anfang Oktober bis Anfang November um 40% auf 1.484 Punkte. Leider war die positive Entwicklung nicht von Dauer; zum Jahresende fiel der Index auf 782 Punkte und näherte sich damit erneut dem Jahrestiefststand vom Juli 2014 an.

Die leichte Aufwärtsbewegung in Q4 bescherte allen Bulker-Klassen eine verbesserte Quartalsbilanz. Infolge des Ausbaus der Kapazitäten brasilianischer und australischer Minen herrschte auf den Transportrouten in Richtung China insbesondere im November eine verstärkte Aktivität, die die durchschnittlichen **Spotmarkt**-Ergebnisse der **Capesize-Bulker** über das Quartal von ca. 12.000 USD auf rund 15.150 USD angehoben hat. **Panamax-Bulker** konnten ihre Einnahmen im Quartalsvergleich mit rund 8.300 USD sogar annähernd verdoppeln. Die mittleren **Tripcharter-Ergebnisse** der **Supramax-Bulker** erhöhten sich über das Quartal von 7.900 USD auf 8.600 USD. Trotz dieser Verbesserung drückten die geringeren Chartererlöse in den Quartalen 2 und 3 die durchschnittlichen Jahreswerte 2014 unter das Vorjahreslevel.

Durchschnittliche Spoteinnahmen in USD pro Tag*

Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014
Capesize	7.100	15.650	13.300
Panamax	5.250	6.600	6.250
Supramax	8.850	9.650	9.100

Quelle: Clarkson Research

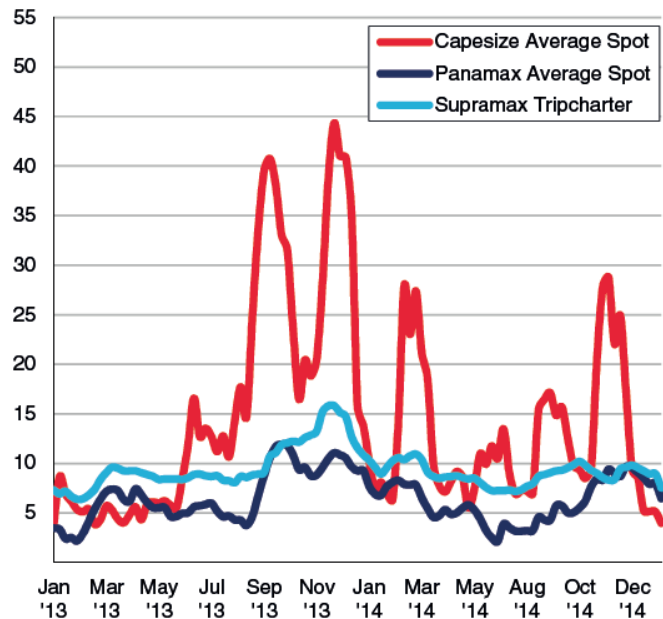
Die ausgewählten Referen

Die durchschnittlichen **Zwölfmonatschartern*** der kleineren Bulker-Klassen lagen im vierten Quartal mit 10.400 USD bzw. 10.000 USD leicht unter den Ergebnissen von Q3. Die **Capesize-Bulker** verschlechterten sich deutlich und verdienten mit 14.950 fast 6.000 USD weniger als im Vorquartal.

Laut Clarkson Research ist die Dry Bulk Nachfrage in 2014 um ca. 3,7% gestiegen. Der Gesamtflottenzuwachs wird für 2014 auf rund 4,7% geschätzt und übersteigt damit die Nachfrage leicht. Ein ähnliches Verhältnis wird auch für das laufende Jahr erwartet. Das Tempo der Tonnageerweiterung hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verlangsamt, dennoch stehen in den nächsten Jahren noch ca. 22,4% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an, die besonders in den kleineren Klassen Druck auf die Charterraten ausüben.

Die Nachfrage nach Eisenerz, dem Haupttransportgut der **Capesize-Bulker**, ist in 2014 um gut 11% gewachsen und überstieg das Capesize-Flottenwachstum von 5% deutlich.

Bulk Carrier Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,154

Die konjunkturelle Entwicklung Chinas, dem mit weitem Abstand größten Eisenerzimporteur, wird vor diesem Hintergrund mit Argusaugen betrachtet. Nach aktuellen Berechnungen des Internationalen Währungsfonds ist die chinesische Wirtschaft in 2014 um 7,4% gewachsen – dies ist zwar das niedrigste Wachstum seit 1990 ist aber nicht zuletzt der Größe geschuldet, die die chinesische Wirtschaft aufgrund des vorangegangenen Booms erreicht hat. Für 2015 wird von einem Plus in Höhe von 6,8% ausgegangen. Der Zuwachs im **Panamax-Segment** ist in 2014 mit ca. 5,1% etwas geringer ausgefallen als über das Jahr prognostiziert und liegt deutlich unter dem Vorjahreszustrom von 9%. Mit ca. 5,2% liegt das Tonnageplus im **Supramax-Segment** fast gleichauf.

Von der Verschrottungsseite sind keine wesentlichen Impulse zur Verbesserung der Marktsituation ausgegangen. Viele ältere Schiffe wurden bereits aus dem Markt genommen, so dass mittlerweile fast die Hälfte der Bulker jünger als 4 Jahre ist. Entsprechend wurde in 2014 knapp ein Drittel weniger Tragfähigkeit verschrottet als in 2013. Bis Dezember 2014 wurden in den Segmenten über 40.000 tdw lediglich 143 Einheiten aus dem Markt genommen, demgegenüber stehen 434 Neubauten, die in den Markt eingetreten sind.

Auch wenn das Jahr 2014 insgesamt hinter den allgemeinen Erwartungen zurückblieb, sehen viele Experten dem Marktverlauf 2015 optimistisch entgegen. Als Gründe dafür werden die weiter steigende Nachfrage nach Eisenerz und Getreideerzeugnissen sowie die rückläufigen Flottenzuwachsrate genannt.

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