

### WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Experten des Internationalen Währungsfonds (IWF) gehen in ihrem aktuellen „World Economic Outlook“ vom April 2015 unverändert von einem globalen konjunkturellen Wachstum in Höhe von 3,5% in 2015 und 3,8% in 2016 aus. Die Wachstumsaussichten verlaufen jedoch uneinheitlich. Während der IWF die Prognosen für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften nach oben korrigiert hat, sind die Erwartungen an einige Schwellenländer, die über viele Jahre zuverlässig die Wachstumsmotoren der Weltwirtschaft gestellt haben, gesunken.

Für den Euroraum geht der IWF von einem Plus in Höhe von 1,5% in 2015 und 1,6% in 2016 aus. Die Erholung im Euroraum – wie auch in anderen Wirtschaftsräumen – wird zum einen durch den stark gefallen Ölpreis und die infolgedessen geringeren Kosten für Unternehmen und steigende Kaufkraft der Verbraucher befeuert, zum anderen habe das niedrige Zinsniveau positive Effekte. Der deutlich verbilligte Euro begünstigt durch erhöhte Absatzchancen zudem die Exporte. Selbst krisengebeutelte Länder wie Spanien oder Italien verzeichnen laut IWF ein spürbares Plus beim Bruttoinlandsprodukt. Für Deutschland hat der IWF seine Prognose gegenüber der letzten Schätzung vom Januar 2015 um 0,3 Prozentpunkte erhöht und geht nun von einem konjunkturellen Wachstum von 1,6% im laufenden Jahr und 1,7% in 2016 aus.

Die Wachstumsvorhersage für die USA liegt aufgrund der starken heimischen Nachfrage und der moderaten Haushaltspolitik für 2015 und 2016 bei 3,1%. Dennoch ist dies eine Rücknahme der um 0,5 Prozentpunkte höheren Prognose vom Januar 2015. Hintergrund dürfte die Aussicht auf steigende Zinsen sowie der Exportdruck im Zuge der Aufwertung des US-Dollars sein.

In China, der zweitgrößten Volkswirtschaft, die 2014 mit 7,4% so langsam wuchs wie seit 24 Jahren nicht mehr, soll das Wachstum in diesem Jahr auf 6,8% fallen. Für 2016 werden 6,3% erwartet. Indien ist mit 7,5% sowohl im laufenden als auch im nächsten Jahr das expansionsstärkste Land.

Die Aussichten für Russlands Wirtschaft wurden erneut nach unten geschraubt. Der IWF schätzt, dass die dortige Wirtschaft wegen der geringeren Einnahmen aus Ölexporten und den politischen Spannungen in diesem Jahr um 3,8% schrumpfen dürfte.

Trotz der aktuell verbesserten Aussichten sieht der IWF die europäische Entwicklung längerfristig von der Schuldenkrise belastet und erwartet ein im historischen Vergleich geringes Wachstum. Die Überalterung der Bevölkerung, der Mangel an Investitionen sowie schleppende Investitionsfortschritte dämpfen nach Einschätzung des IWF das Wachstumspotenzial sowohl in den fortgeschrittenen als auch den aufstrebenden Volkswirtschaften.

Insgesamt haben sich makroökonomische Risiken wie Rezession und Deflation nach Ansicht der IWF-Ökonomen verringert, finanzielle und geopolitische Gefahren hätten dagegen zugenommen. Der Rückgang der Ölpreise könnte einen größeren Impuls für das globale Wachstum haben als erwartet. Eine weitere starke Dollar-Aufwertung berge die Gefahr von Spannungen an den Finanzmärkten, vor allem in den Schwellenländern.

#### Wirtschaftswachstum im Jahresvergleich in %

	2013	2014	2015	2016
			<b>Prognose</b>	
<b>Welt</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,6</b>
<b>Industrienationen</b>	<b>1,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>
USA	2,2	2,4	3,1	3,1
Euroraum	-0,5	0,9	1,5	1,6
Deutschland	0,2	1,6	1,6	1,7
Frankreich	0,3	0,4	1,2	1,5
Italien	-1,7	-0,4	0,5	1,1
Spanien	-1,2	1,4	2,5	2,0
Japan	1,6	-0,1	1,0	1,2
Großbritannien	1,7	2,6	2,7	2,3
<b>Schwellenländer</b>	<b>5,0</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>4,7</b>
Russland	1,3	0,6	-3,8	-1,1
China	7,8	6,8	6,6	6,3
Indien	6,9	7,2	7,5	7,5
Brasilien	2,7	0,1	-1,0	1,0
Saudi-Arabien	2,7	3,6	3,0	2,7
Nigeria	5,4	6,3	4,8	5,0
Südafrika	2,2	1,5	2,0	2,1
<b>Welthandel</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>3,7</b>	<b>4,7</b>

Quelle: IWF, World Economic Outlook April 2015

## DER CONTAINERMARKT ALLGEMEIN

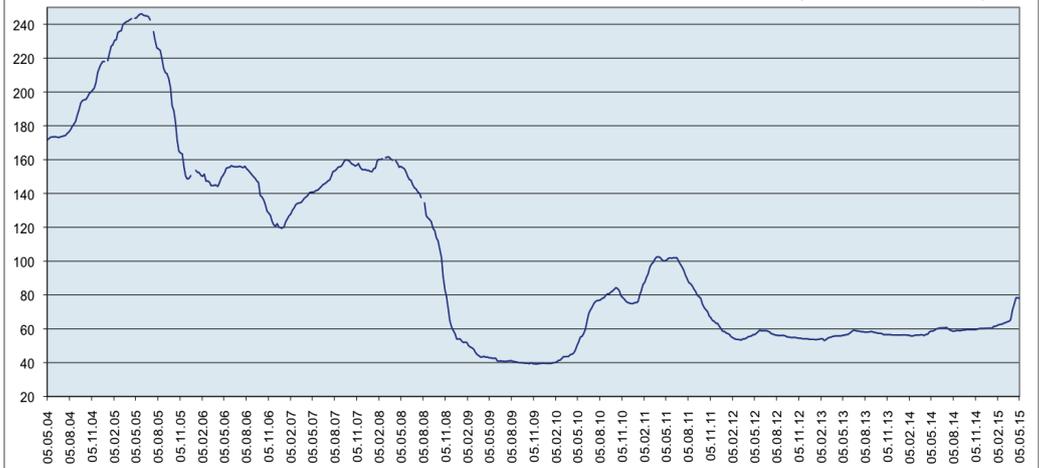
Die Erholungstendenz in der Containerschifffahrt hat sich im ersten Quartal 2015 weiter fortgesetzt. Die Charraten fast aller Containerschiffklassen steigerten sich spürbar. Lediglich kleine Schiffe mit 1.700 TEU blieben konstant. Zu Beginn des zweiten Quartals war noch einmal ein deutlicher Gewinnsprung zu beobachten, den auch die 1.700-Klasse mitmachte und um gut 30% zulegen. Insgesamt verzeichneten die Segmente 2.500/2.800/3.500 TEU bis Anfang Mai 2015 Ratenhöhen um rund 70%.

Schiffe der Panamaxklasse konnten ihre Einnahmen um knapp die Hälfte steigern. Charraten in dieser Höhe hat die Containerschifffahrt zuletzt im dritten Quartal 2011 gesehen. Größere Schiffe über 5.500 TEU sowie Megacarrier über 8.500 TEU entwickelten sich mit Plus 6% bzw. 12% unterproportional. Der BOX Index zeigte sich entsprechend beflügelt und lag Anfang Mai 2015 durchschnittlich bei rund 78 Punkten – 18 Punkte mehr als zum Jahresende 2014.

Nach Angaben von Alphaliner sank die Zahl der unbeschäftigten Schiffe von Ende Dezember 2014 bis Anfang Februar 2015 von 118 (ca. 228.000 TEU) auf lediglich 93 Schiffe (ca. 146.000 TEU) und erreichte damit den niedrigsten Stand seit mehr als drei Jahren. Bis Ende April stieg die freie Kapazität wieder auf 110 Schiffe (ca. 345.000 TEU) an, was in erster Linie der Rücklieferung im Panamaxsegment (und darüber) geschuldet ist. Neben der grundsätzlich positiven Nachfragesituation hatten Abfertigungsverzögerungen in einigen Häfen im ersten Quartal 2015 zusätzliche Kapazität gebunden und die Zahl der beschäftigungslosen Schiffe über 3.000 TEU niedrig gehalten. Hier seien insbesondere die monatelangen – mittlerweile beigelegten –

The Box Index (BOXI) 700 TEU - 8.500 TEU\*

\* Quelle: Braemar ACM Shipbroking  
(seit 02/2013: 700 TEU - 8.500 TEU)



Tarifstreitigkeiten der Hafenarbeiter und damit verbundenen Streiks in den Häfen der US-Westküste genannt. Die bevorstehende saisonal bedingte Aufnahme zusätzlicher Services dürfte diese Schiffe wieder in den Markt bringen und sich positiv auf die Chartersituation auswirken. Während die Entwicklung über das gesamte Jahr 2014 tendenziell zugunsten der größeren Schiffe verlief, sanken im bisherigen Jahresverlauf 2015 insbesondere in den Segmenten unter 3.000 TEU die Aufliegerzahlen. Mit 22 Schiffen zwischen 1.000 und 3.000 TEU war Ende April in diesen Größenklassen der niedrigste Aufliegerstand seit Juni 2011 erreicht. Die Verknappung des Angebotes steht ursächlich hinter dem oben erwähnten deutlichen Anstieg der Charraten in diesen Segmenten.

Die Verschrottungsaktivitäten haben sich im bisherigen Jahresverlauf gegenüber dem Vorjahr deutlich verlangsamt. Bis Anfang Mai wurden lediglich 42 Schiffe mit 88.000 TEU aus dem Markt genommen. Im gleichen Vorjahreszeitraum wurde zweieinhalb Mal soviel Kapazität verschrottet. Demgegenüber stehen 70 Neubauten mit 552.000 TEU, die bis Anfang Mai 2015 abgeliefert wurden.

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	05.05.2015
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	9.700
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	9.900
2.000 TEU (gl.) *	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	7.500 *
2.500 TEU (grd.)	9.250	8.000	6.500	7.850	7.100	12.000
2.800 TEU (gl.)	11.750	8.000	6.000	7.250	8.000	13.800
3.500 TEU (gl.)	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	13.500
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	14.300
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000 **	16.500 **	17.500 **
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000 **	29.000 **	32.500 **

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

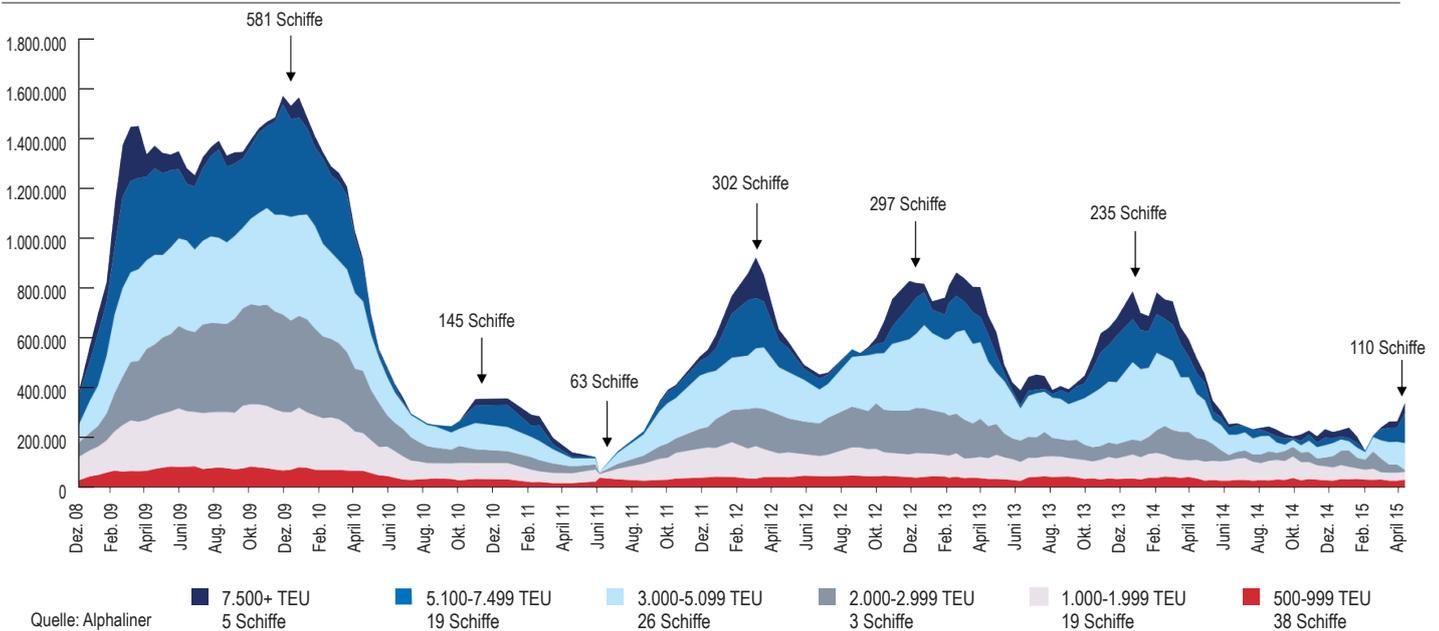
Nach Schätzung des Analysehauses Clarkson wird der Tonnagezuwachs über alle Klassen in 2015 rund 6% betragen; das Wachstum der Ladungsmengen wird für 2016 mit ca. 6,2% beziffert. Für den leichten Nachfrageüberhang sind in erster Linie die Haupttransportstrecken Asien-Europa und Transpazifik sowie die intraasiatischen Verkehre verantwortlich. Für das nächste Jahr wird mit einem deutlicheren Nachfrageüberhang gerechnet. So werden das Tonnagewachstum derzeit mit 4% und die Zunahme der Nachfrage mit 6,5% prognostiziert.

Die Frachtraten (=Transporterlöse; Shanghai Containerized Freight Index) auf den Hauptstrecken stehen weiter unter Druck. Besonders prekär ist der Ratenverlauf auf der Asien-Europa-Route. Seit Mitte Januar sind die Preise für Verschiffungen kontinuierlich gefallen und befanden sich Anfang Mai mit 343 USD für einen 20-Fuß-Container auf dem historisch niedrigsten Ni-

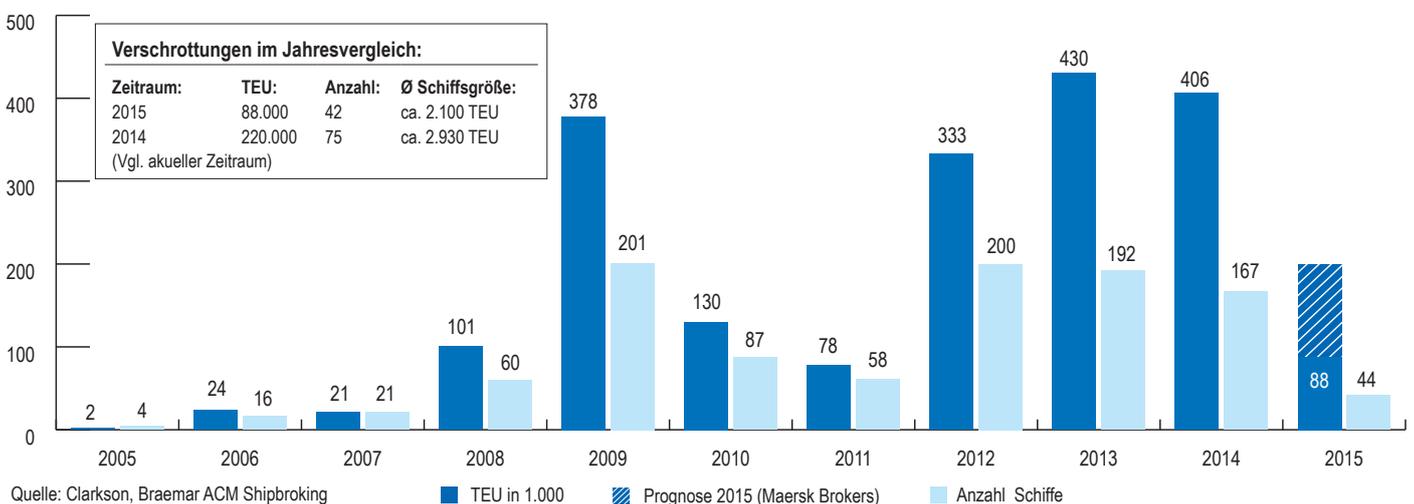
veau. Zum Vergleich: In 2014 wurde ein solcher Container auf dieser Strecke noch für rund durchschnittlich 1.161 USD transportiert. Ratenerhöhungen durch die Linien scheinen aufgrund der Konkurrenzsituation und des Tonnageüberhangs durch den kontinuierlichen Zufluss weiterer Megacarrier derzeit nicht durchsetzbar zu sein.

Auch wenn sich die Frachterlöse der Linien in der Containerschifffahrt weiterhin auf einem außerordentlich geringen Level befinden, ist insgesamt dennoch eine leichte Verbesserung des Marktumfeldes festzustellen, was sich bereits in deutlich verbesserten Charterraten widerspiegelt. In den kleineren Schiffsklassen dürften das dünne Orderbuch und die Verknappung des Angebotes die Verhandlungspositionen der Schiffseigner stärken. Zudem sollte der Kaskadeneffekt zumindest auf den Nebenstrecken allmählich seine Grenzen erreicht haben.

## Aufliegertonnage (Stand: 20. April 2015)



## Verschrottungen (Stand: 05. Mai 2015)



## DER TANKERMARKT ALLGEMEIN

Saisonale Effekte sowie der niedrige Ölpreis in Kombination mit einer Aufrechterhaltung der Fördermengen der wichtigsten Ölexportierenden Länder bescherten dem Tankermarkt in den ersten vier Monaten 2015 eine stabile Nachfrage mit durchschnittlich steigenden Transportraten. Bereits im vierten Quartal 2014 verzeichnete der Tankermarkt vergleichsweise erfreuliche Ergebnisse.

Die durchschnittlichen **Spoteinnahmen ausgewählter Routen\*** der **VLCC-Tanker** stiegen im bisherigen Jahresverlauf 2015 gegenüber dem Q4/2014 von ca. 43.900 USD auf durchschnittlich knapp 51.000 USD. Die Spotraten der **Suezmax-Tanker** verbesserten sich im Mittel im gleichen Zeitraum von rund 40.900 USD auf annähernd 47.500 USD. **Aframax-Tanker** legten von ca. 32.100 USD auf rund 39.250 USD zu.

### Durchschnittliche Spoteinnahmen in USD pro Tag\*

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 01.05.2015
VLCC	18.350	16.200	27.300	51.000
Suezmax	16.900	15.500	27.800	47.500
Aframax	12.550	14.150	24.700	39.250

Quelle: Clarkson Research.

Die o. g. Referenzraten sind nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Poolfahrt.

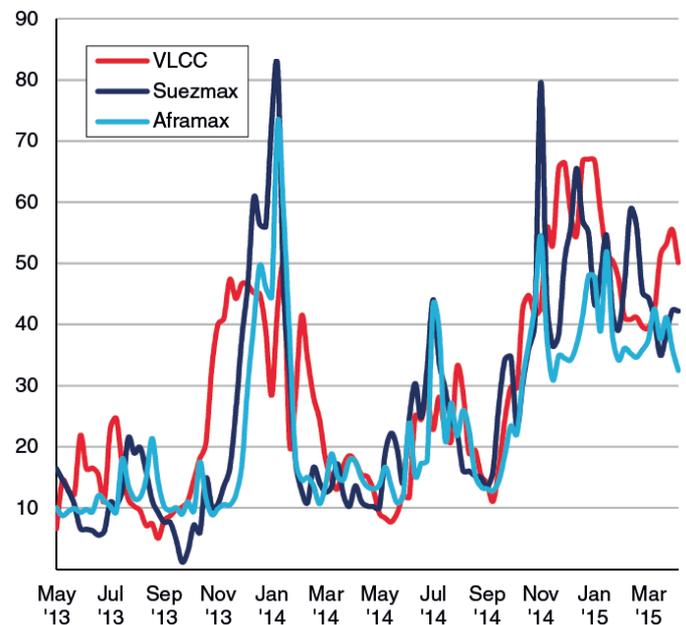
Auch die **Zwölfmonatschartern\*** der Rohöltanker-Klassen spiegeln die positive Marktentwicklung wider. **VLCC-Tanker** verbuchten in den ersten vier Monaten 2015 durchschnittlich 44.950 USD (Q4/14: ca. 33.200 USD). Tanker der **Suezmax-Klasse** steigerten sich auf rund 32.700 USD (Q4/14: ca. 28.100 USD). Für die **Aframax-Klasse** ging es von ca. 21.200 USD auf 23.000 USD bergauf.

Laut aktueller Berechnung der OPEC wird der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2015 rund 1,17 Mio. Barrel pro Tag betragen, woraus ein Gesamtverbrauch von 92,45 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2014: rund 91,28 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg um ca. 1,28%. Das Wachstum wird, wie bereits im vergangenen Jahr, in erster Linie von dem Bedarf der Nicht-OECD-Länder wie Indien und China sowie dem Nahen Osten getragen. So wird der indische Nachfrageanstieg nach aktueller Analyse mit ca. 3,4% angegeben, China und der Nahe Osten tragen mit jeweils rund 3% zur globalen Nachfrage bei. Der Verbrauch im Euro-Raum wird in 2015 um ca. 0,5% geringer als im Vorjahr erwartet.

Das gesamte Tanker-Orderbuch enthält noch rund 14% (sowohl Anzahl Schiffe als auch in tdw) der Flotte. Die **VLCC-Flotte** wird sich nach derzeitiger Analyse um 2,1% erhöhen. Demgegenüber steht ein Nachfragewachstum nach VLCC-Transporten von ca. 3,2%. Gestützt wird diese 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 um ca. 9%. Die Transporte aus der Karibik in Richtung China/Indien sollen sogar um ca. 10% höher ausfallen.

Auch im Segment **Suezmax-Tanker** macht sich die Ausweitung indischer Importe positiv bemerkbar, so steigen die Transporte

### Crude Tanker Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,169

auf der Route Arabischer Golf-Indien in 2015 voraussichtlich um 15%. Nachdem die Nachfrage nach Tankern dieser Klasse im vergangenen Jahr aufgrund des Einbruchs des Westafrika-Nordamerika-Handels in Folge der gestiegenen US-Ölproduktion mit +1,5% relativ gering ausfiel, wird für 2015 ein Anstieg um ca. 4,8% prognostiziert. Demgegenüber steht mit 0,8% nur ein geringer Flottenzuwachs. Aufgrund der verhältnismäßig hohen Bestelltätigkeit in 2014 – sowohl im Suezmax- als auch im VLCC-Segment – werden die Ablieferungen im kommenden Jahr wieder deutlich höher ausfallen.

Die Nachfrage nach **Aframax-Transporten** soll in 2015 nach aktueller Prognose um 2,7% fallen. Ein Grund für diese Entwicklung ist der rückläufige Handel innerhalb Europas; auch die Transporte auf der Route Arabischer Golf-Asien/Australien sollen im laufenden Jahr geringer ausfallen. Ansteigen werden prognosegemäß dagegen die Transporte im Fernen Osten. Bei einer marginalen Verringerung der aktiven Flotte von 0,3% wird sich der Angebotsüberhang in diesem Segment weiter erhöhen.

Über alle Klassen wird in 2015 dennoch mit einer Fortsetzung des positiven Marktverlaufs gerechnet. Die Rahmenbedingungen haben sich im Zuge rückläufiger Ablieferungszahlen in den letzten Jahren sowie eines gesunden Verschrottungsniveaus verbessert. Niedrige Ölpreise sorgen für eine robuste Nachfrage. Die OPEC, allen voran Saudi-Arabien, halten die Ölfördermengen hoch – entgegen früherer Praxis, die Ölpreise durch Reduktion der Quoten zu stützen. Längere Transportwege binden zudem mehr Kapazität. Nach Expertenmeinung könnte das Jahr 2016 die Marktteilnehmer in Folge höherer Ablieferungsquoten allerdings wieder vor größere Herausforderungen stellen.

\*Quelle: Clarkson Research. Charterangaben verstehen sich jeweils pro Tag auf ausgewählten Routen und sind nicht mit den Ergebnissen der Poolfahrt zu vergleichen.

## DER BULKERMARKT ALLGEMEIN

Für die Bulkschifffahrt sind die ersten vier Monate des Jahres 2015 äußerst unbefriedigend verlaufen. Besonders schlecht war die Situation für die Capesize-Schiffe. Nachdem sich der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, von Anfang November 2014 bis zum Jahresende bereits fast halbiert hatte, stürzte der Index bis Mitte Februar 2015 um weitere 35% auf 508 Punkte ab – der niedrigste Wert seit rund 30 Jahren – und notierte Anfang Mai 2015 bei 587 Punkten.

Entsprechend unerquicklich stellten sich die durchschnittlichen **Spotmarkt\***-Ergebnisse aller Schiffs-Klassen dar. Nach Angaben von Clarkson lagen die durchschnittlichen Bulker-Verdiens-te im März 2015 um 25% unter denen des Vorjahreszeitraums und um mehr als die Hälfte unter dem historischen Mittel der letzten 20 Jahre.

**Capesize-Bulker**, die im vierten Quartal noch durchschnittlich rund 15.150 USD verdienten, erzielten auf den betrachteten Handelsstrecken bis Anfang Mai 2015 durchschnittlich nur noch 5.650 USD. **Panamax-Bulker** traf es nicht ganz so hart, ihre Einnahmen fielen im Vergleich von ca. 8.300 USD auf 6.550 USD. Die mittleren **Tripcharter-Ergebnisse** der **Supramax-Bulker** verminderten sich über die ersten vier Monate des Jahres von 8.600 USD auf 6.150 USD. Im Februar sanken die Raten der kleineren Klassen zwischenzeitlich auf das niedrigste Niveau seit sechs Jahren.

### Durchschnittliche Spoteinnahmen in USD pro Tag\*

Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 01.05.2015
Capesize	7.100	15.650	13.300	5.650
Panamax	5.250	6.600	6.250	6.550
Supramax	8.850	9.650	9.100	6.150

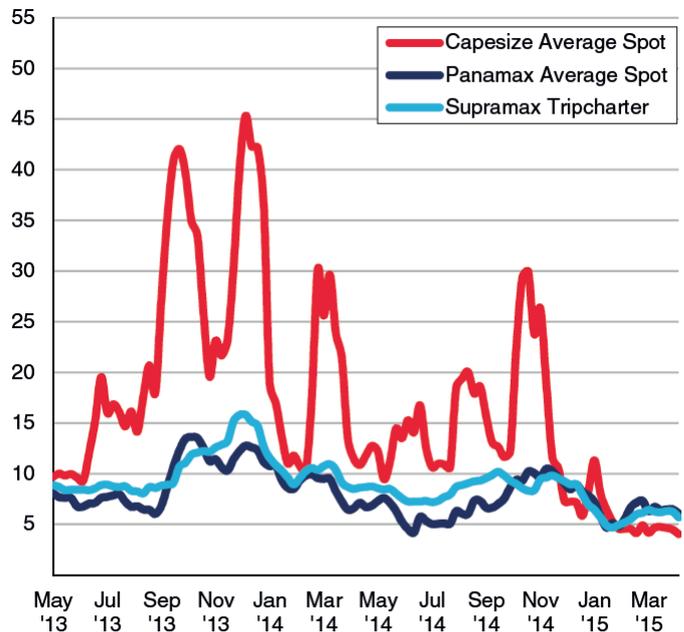
Quelle: Clarkson Research

Entsprechend rückläufig zeigten sich auch die durchschnittlichen **Zwölfmonatschartern\***. Die **Capesize-Bulker** mussten mit 9.950 USD auskommen – rund 33% weniger als im Vorquartal. Die kleineren Bulker-Klassen verdienten ca. 7.800 USD bzw. 8.100 USD und verloren im Quartalsverlauf ca. 25% bzw. 19%.

Nachdem in der Bulkschifffahrt in 2015 laut Clarkson Research ein leichter Nachfrageüberhang bestand, gewinnt in 2015 voraussichtlich wieder das Angebot die Oberhand. So wird das Nachfragewachstum nach aktueller Analyse mit lediglich 2,4% berechnet, die Ausweitung der Flotte soll mit 3,9% leicht unter dem Vorjahr liegen. Obwohl sich das Tempo der Tonnageerweiterung in den letzten Jahren kontinuierlich verlangsamt hat und auch vergleichsweise wenig Orderaktivität herrscht, stehen in den nächsten Jahren noch ca. 20% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an, die weiteren Druck auf die Charraten ausüben.

Die Nachfrage nach Eisenerz, dem Haupttransportgut der **Capesize-Bulker**, ist in 2014 um gut 12% gewachsen. Für 2015

### Bulk Carrier Spot Earnings (1.000 USD/Tag)



Quelle: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Weekly Issue No. 1,169

wird vor dem Hintergrund der Ausweitung der Produktionsmengen, insbesondere in Australien, und des immer noch steigenden Bedarfs Chinas aktuell mit einem Plus in Höhe von 5,5% gerechnet, was das Capesize-Flottenwachstum von ca. 3,1% übersteigt. Das konjunkturelle Wachstum Chinas, dem mit weitem Abstand größten Eisenerzimporteur, wird nach aktuellen Berechnungen des Internationalen Währungsfonds für 2015 mit 6,8% angegeben. Diese Verlangsamung gegenüber früheren Jahren könnte sich negativ auf die Stahlproduktion und den Eisenerzbedarf auswirken.

Der Zuwachs im **Panamax-Segment** in 2015 fällt mit aktuell geschätzten ca. 3% um rund eineinhalb Prozentpunkte geringer aus als im Vorjahr. Lediglich das **Supramax-Segment** wächst im laufenden Jahr nach aktuellen Schätzungen mit 7,4% stärker als in 2014 (5,1%).

Von der Verschrottungsseite sind grundsätzlich keine wesentlichen Impulse zur Verbesserung der Marktsituation zu erwarten, da viele ältere Schiffe bereits aus dem Markt genommen wurden und fast die Hälfte der Bulker mittlerweile jünger als 4 Jahre ist. Dennoch ist in den ersten vier Monaten des Jahres 2015 insbesondere im Capesize-Segment eine erhöhte Verschrottungsaktivität zu beobachten. Bis Ende April haben 44 Schiffe die Flotte verlassen; diese Zahl übersteigt die 25 im gesamten Jahr 2014 verschrotteten Capesize-Bulker bereits jetzt bei weitem. Demgegenüber stehen in dieser Größenklasse 26 Ablieferungen – 20% weniger als im Vorjahr. Insgesamt wurden bis 1. April 2015 in den Segmenten über 40.000 tdw 71 Einheiten aus dem Markt genommen, 139 Neubauten sind in die Flotte eingetreten. Die aktuelle Orderaktivität ist – angesichts der niedrigen Raten wenig überraschend – bisher verhältnismäßig gering.

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