



WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

„Langsameres Wachstum in den Schwellenländern – allmähliche Erholung in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften“, so lautet das Fazit des Internationalen Währungsfonds (IWF) in seinem „World Economic Outlook Update“ vom Juli 2015.

Gegenüber dem letzten Update vom Frühjahr 2015 haben die Experten die Prognose für das globale konjunkturelle Wachstum in 2015 um 0,2 Prozentpunkte auf 3,3% leicht nach unten korrigiert. Für 2016 werden unverändert 3,8% erwartet. Hauptverantwortlich für diese Abwärtskorrektur ist Nordamerika. So reduzierte der IWF die Prognose für die USA um 0,6 Prozentpunkte auf 2,5% im laufenden und 3,0% im nächsten Jahr. Die Erwartungen an das kanadische Wachstum wurden mit minus 0,7% sogar noch deutlicher nach unten geschraubt. Nach Ansicht der IWF-Ökonomen ist der unerwartet starke Einbruch in den USA allerdings in erster Linie auf temporäre Effekte wie den ausgesprochen strengen Winter, die Streiks in vielen US-Häfen sowie stark gedrosselte Investitionen im Ölsektor zurückzuführen. Insgesamt seien die zugrunde liegenden Wachstumskräfte intakt.

Trotz der Griechenland-Krise sieht der IWF die konjunkturelle Entwicklung im Euroraum weiter positiv und geht unverändert 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 gefallen Ölpreis und die infolgedessen geringeren Kosten für Unternehmen und steigende Kaufkraft der Verbraucher befeuert, zum anderen habe das niedrige Zinsniveau positive Effekte. Der verbilligte Euro begünstigt durch erhöhte Absatzchancen zudem die Exporte. Mit 3,1% weist das krisengeschüttelte Spanien das stärkste Wachstum in Europa auf. Aber auch in Italien soll die Entwicklung im laufenden Jahr wieder in den positive Bereich drehen. Für Deutschland geht der IWF von einem konjunkturellen Wachstum in Höhe von 1,6% in 2015 und 1,7% in 2016 aus.

Die konjunkturelle Dynamik in den meisten Schwellenländern, den zuverlässigen Wachstumsmotoren der Weltwirtschaft der vergangenen Jahre, hat sich verlangsamt. 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. Der kürzliche Einbruch des chinesischen Leitindex Shanghai Composite, der innerhalb eines Jahres um ca. 150% in die Höhe geschossen war und seit seinem Höchststand Mitte Juni binnen kurzer Zeit rund 30% an Wert verloren hatte, schlägt sich in der Prognose noch nicht nieder, dennoch sei die Entwicklung Chinas mit größerer Unsicherheit behaftet.

Indien ist mit 7,5% sowohl im laufenden als auch im nächsten Jahr das expansionsstärkste Land.

Die Aussichten für Russlands Wirtschaft wurden gegenüber der letzten Prognose leicht nach oben korrigiert. Dennoch geht der IWF davon aus, dass die dortige Wirtschaft wegen der geringeren Einnahmen aus Ölexporten und den politischen Spannungen in diesem Jahr um 3,4% schrumpfen dürfte.

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 %

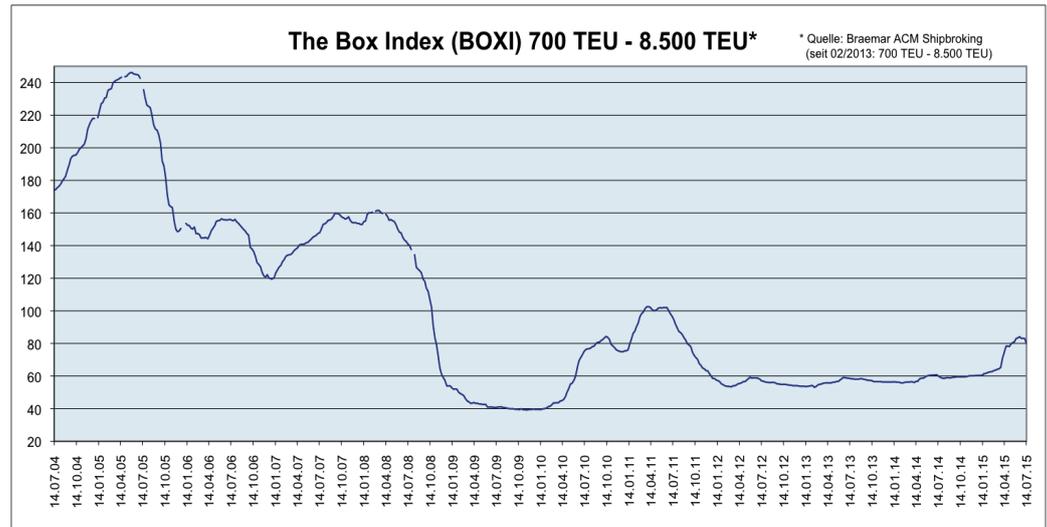
	2013	2014	2015	2016
			Prognose	
Welt	3,4	3,4	3,3	3,8
Industrienationen	1,4	1,8	2,1	2,4
USA	2,2	2,4	2,5	3,0
Euroraum	-0,5	0,9	1,5	1,7
Deutschland	0,2	1,6	1,6	1,7
Frankreich	0,3	0,4	1,2	1,5
Italien	-1,7	-0,4	0,7	1,2
Spanien	-1,2	1,4	3,1	2,5
Japan	1,6	-0,1	0,8	1,2
Großbritannien	1,7	2,6	2,4	2,2
Schwellenländer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

Quelle: IWF, World Economic Outlook Update Juli 2015

DER CONTAINERMARKT ALLGEMEIN

In der Containerschifffahrt blieb die Stimmung im zweiten Quartal 2015 weitgehend positiv. Die seit dem Jahreswechsel herrschende Aufwärtsbewegung hat sich in den Segmenten bis ca. 4.250 TEU in zum Teil deutlich gestiegenen Raten fortgesetzt. Aufgrund eines zu dieser Zeit des Jahres eher unüblichen Abflauens der Aktivitäten mussten fast alle Segmente zum Ende des zweiten Quartals allerdings wieder leichte Einbußen hinnehmen. Diese Entwicklung setzte sich im Juli weiter fort. Insgesamt verzeichneten die Segmente bis 4.250 TEU im bisherigen Jahresverlauf aber dennoch Ratenerhöhungen von ca. 40% bis 60%. Hier macht sich die Angebotsverknappung resultierend aus Verschrottungen und niedrigen Ablieferungszahlen bemerkbar. Größere Schiffe über 5.500 TEU sind einer erheblich stärkeren Konkurrenzsituation ausgesetzt und haben entsprechend größere Probleme die Raten zu halten. Der BOX Index lag Mitte Juli 2015 bei rund 80 Punkten und damit um ein Drittel über dem Jahresende 2014.

Der zum Quartalsende wachsende Druck zeigt sich auch in der Zahl der Auflieger. Nachdem die Zahl der unbeschäftigten Schiffe von Ende des ersten Quartals bis Mitte Juni von 103 Schiffen (ca. 261.100 TEU) auf 82 Schiffe (228.400 TEU) gesunken war – der numerisch niedrigste Stand seit rund fünf Jahren –, stieg die Zahl bis Ende Juni wieder auf 108 Schiffe (297.600 TEU). Die schwächerer Nachfrage schlug sich in allen Klassen nieder. Angesichts der beginnenden Ferienzeit in weiten Teilen der Welt, rechnen die Experten nicht mit einer kurzfristigen Belebung der Aktivität.



Die Frachtraten (=Transporterlöse; Shanghai Containerized Freight Index) auf den Hauptstrecken setzten im zweiten Quartal ihre Abwärtsbewegung fort. Auf der Route Asien-Europa war Mitte Juni mit lediglich 205 USD/TEU ein neuer historischer Tiefstand erreicht. Ende 2014 wurde für die Verschiffung eines 20-Fuß-Container auf dieser Strecke noch rund 1.085 USD bezahlt. Nach Berechnungen von Alphaliner benötigen die Linienreedereien Raten von ca. 800 USD/TEU um betriebskostendeckend zu arbeiten. Zum 1. Juli folgte die turnusmäßige Ratenerhöhung einiger Linien, was die Frachtraten wieder auf durchschnittlich 879 USD steigen ließ. Angesichts des kontinuierlichen Zuflusses zusätzlicher Tonnage durch die Ablieferung weiterer, immer größerer Schiffe, ist es fraglich, ob dieses Niveau lange zu halten ist.

Die Verschrottungsaktivitäten haben sich im bisherigen Jahresverlauf gegenüber dem Vorjahr deutlich verlangsamt. So haben bis Mitte Juli lediglich 57 Schiffe mit 114.000 TEU den Markt verlassen. Im gleichen Vorjahreszeitraum wurden mehr als doppelt so viele Schiffe mit knapp drei Mal soviel Kapazität ver-

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	Ende Q1/15	14.7.2015
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	7.300	10.500
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	7.600	11.000
2.000 TEU (gl.)	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	7.500 *	10.250 *
2.500 TEU (grd.)	9.250	8.000	6.500	7.850	7.100	8.800	11.500
2.800 TEU (gl.)	11.750	8.000	6.000	7.250	8.000	8.600	11.250
3.500 TEU (gl.)	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	9.850	13.000
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	14.200	13.500
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000 **	16.500 **	18.500 **	16.000 **
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000 **	29.000 **	32.500 **	31.500 **

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

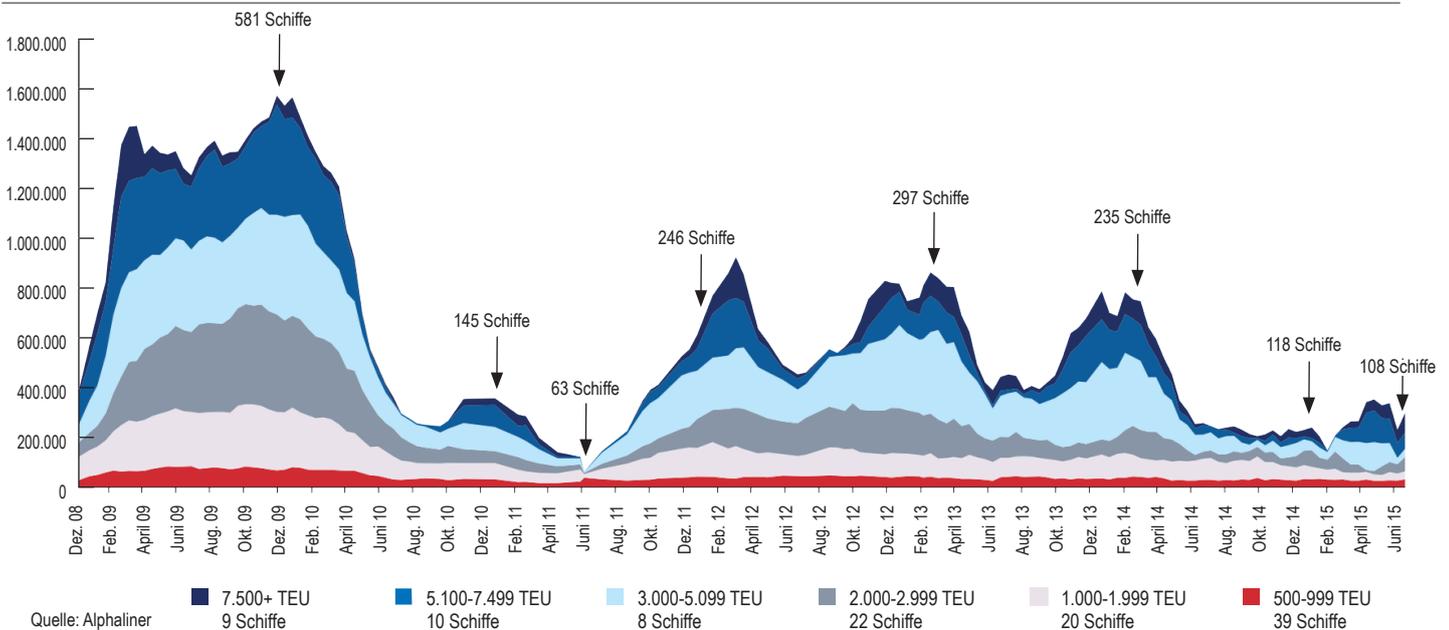
schrottet. Demgegenüber stehen 104 Neubauten mit 867.500 TEU, die bis Mitte Juli 2015 abgeliefert wurden.

Das Analysehaus Clarkson hat seine Prognose für das Verhältnis von Angebot und Nachfrage deutlich korrigiert. Im bisherigen Jahresverlauf wurde stets ein leichter Nachfrageüberhang angenommen. Angesichts der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringeren Ladungsmengen auf der Strecke Fernost-Europa und eines schwächeren Wachstums auf anderen Hauptstrecken, wird das Ladungsvolumen in 2015 mit +5,2% angegeben; der erwartete Tonnagezuwachs (Angebot) über alle Klassen wird auf ca. 6,6% geschätzt und übersteigt damit die Nachfrage. Für 2016 wird nach derzeitiger Prognose wieder mit einem Nachfrageüberhang gerechnet. So werden das Tonnagewachstum mit 4,4% und die Zunahme der Nachfrage mit 6% prognostiziert. Im Orderbuch

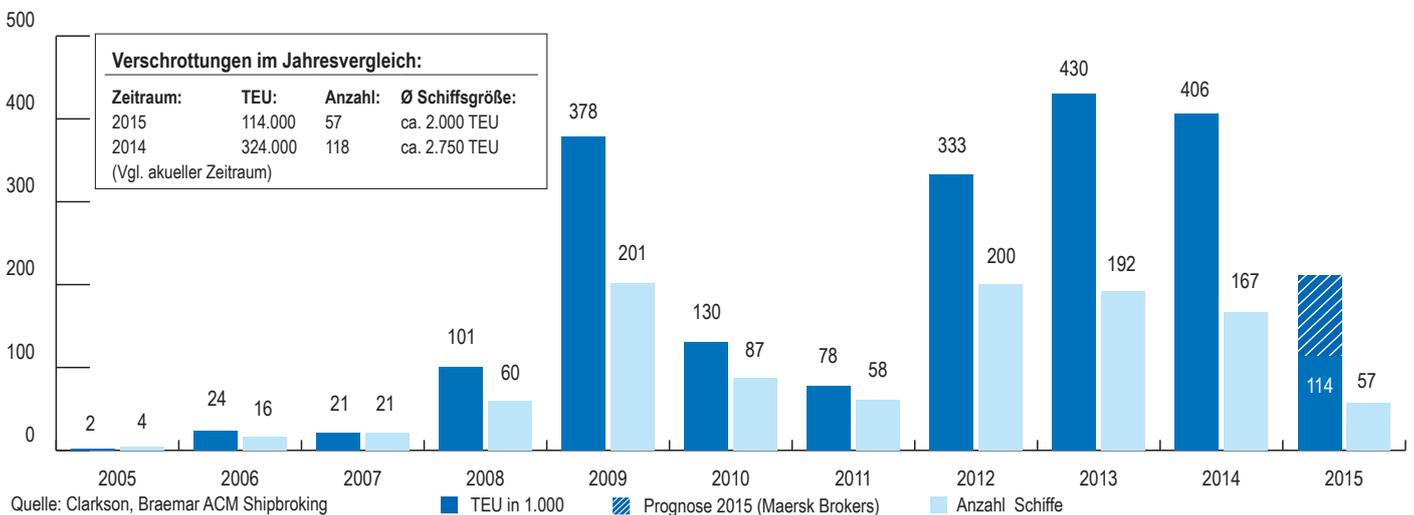
stehen aktuell noch rund 18% der Flotte (ca. 3,43 Mio. TEU). Davon entfallen 87% (ca. 3 Mio. TEU) auf Schiffe über 8.000 TEU. Lediglich 3% der Neubaufträge wurden für Schiffe der Größe 3.000 TEU bis 8.000 TEU erteilt. Entsprechend kann die Containerschiffahrt aktuell als eine Art „Zweiklassengesellschaft“ betrachtet werden – mit erheblichen Überkapazitäten und extrem niedrigen Frachtraten bei den Megacarriern über ca. 8.000 TEU auf der einen Seite und geringeren Ablieferungszahlen, einem dünnen Orderbuch und verbesserten Charraten in den kleineren Klassen andererseits.

Experten gehen davon aus, dass das Jahr 2015 insgesamt angesichts der beschriebenen Rahmenbedingungen, der Konkurrenz um Ladung sowie möglicher Verdrängungsprozesse noch volatil bleiben wird. Die Charraten sollten sich im nächsten Jahr aber wieder im auskömmlichen Bereich stabilisieren können.

Aufliebertonnage (Stand: 29. Juni 2015)



Verschrottungen (Stand: 14. Juli 2015)



DER TANKERMARKT ALLGEMEIN

Auch im zweiten Quartal 2015 verzeichnete der Tankermarkt eine robuste Nachfrage, die verbunden mit moderaten Ablieferungszahlen insgesamt recht erfreuliche Ergebnisse lieferte.

Sowohl die durchschnittlichen Spoteinnahmen* als auch die Zwölf-Monats-Charter der einzelnen Tankerklassen konnten sich im zweiten Quartal 2015 gegenüber den ersten drei Monaten des Jahres weiter verbessern. Insgesamt liegen die Ergebnisse aller Tankersegmente im bisherigen Jahresverlauf 2015 deutlich über denen des Vorjahres und befinden sich derzeit auf einem durchschnittlichen Niveau, das seit 2008 nicht mehr erreicht werden konnte.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 10.07. 2015
VLCC	22.130	19.840	28.120	45.770
Suezmax	17.360	16.010	22.710	33.460
Aframax	13.640	13.290	17.540	24.290

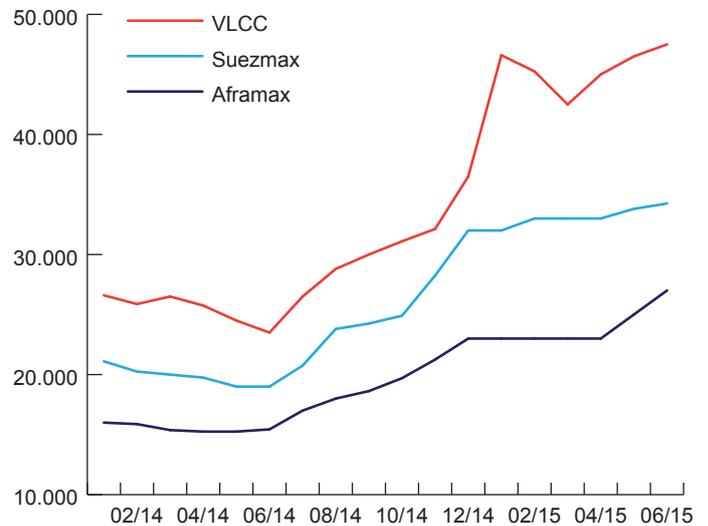
Quelle: Clarkson Research

Laut aktueller Berechnung der OPEC wird der Anstieg der weltweiten Rohölnachfrage in 2015 rund 1,18 Mio. Barrel pro Tag betragen, woraus ein Gesamtverbrauch von 92,5 Mio. Barrel pro Tag resultiert (2014: rund 91,32 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg um ca. 1,29%. 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 trägt rund 3%, der Nahe Osten und Lateinamerika mit jeweils rund 2,5% zur globalen Nachfrage bei.

Nach aktuellen Prognosen soll die Nachfrage nach Tankertransporten in 2015 durchschnittlich um ca. 2,3% wachsen. Demgegenüber steht ein Wachstum der Kapazität um ca. 1,2%, so dass sich ein leichter Nachfrageüberhang einstellen sollte. In Tragfähigkeit betrachtet enthält das gesamte Tanker-Orderbuch noch rund 16% der Flotte. Für die einzelnen Tankersegmente stellt sich die Situation wie folgt dar:

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. 5% bzw. 9%. Die Transporte aus der Karibik in Richtung China/Indien sollen sogar um ca. 10% höher ausfallen.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

Auch im Segment **Suezmax-Tanker** macht sich die Ausweitung indischer Importe positiv bemerkbar, so steigen die Transporte auf der Route Arabischer Golf-Indien in 2015 voraussichtlich um 13%. 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% relativ gering ausfiel, wird für 2015 ein Anstieg um ca. 2,6% prognostiziert. Demgegenüber steht mit 0,9% nur ein geringer Flottenzuwachs.

Im **Aframax-Segment** werden sowohl das Angebot als auch die Nachfrage in 2015 auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Die Transporte auf der Route Arabischer Golf-Asien/Australien sollen im laufenden Jahr geringer ausfallen. Ansteigen werden prognosegemäß dagegen die Transporte zwischen den Ostseeanrainern und Großbritannien sowie im Fernen Osten.

Über alle Klassen wird in 2015 mit einer Fortsetzung des positiven Marktverlaufs gerechnet. Die Rahmenbedingungen haben sich im Zuge rückläufiger Ablieferungszahlen in den letzten Jahren 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 bei gleichzeitig niedrigen Verschrottungsquoten allerdings wieder vor größere Herausforderungen stellen.

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

DER BULKERMARKT ALLGEMEIN

Für die Bulkschifffahrt ist das erste Halbjahr 2015 mehr als unbefriedigend verlaufen. Mitte Februar 2015 war der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, auf 508 Punkte abgerutscht und hatte damit den niedrigsten Stand seit rund 30 Jahren erreicht. Seit Ende des zweiten Quartals gibt es wieder leichte Anzeichen der Besserung. Mitte Juni kehrten die durchschnittlichen Spotmarkt*-Ergebnisse der **Capesize-Bulker** erstmals in diesem Jahr in den zweistelligen Bereich zurück. Auch die **Panamax-Bulker** erzielten Mitte Juli mit durchschnittlich rund 10.500 USD den höchsten Wert seit Mai 2014. Entsprechend kletterte der Baltic Dry Index bis Mitte Juli auf über 1.000 Punkte.

Insgesamt fielen jedoch sowohl die durchschnittlichen Spotraten als auch die Zwölf-Monats-Chartern* im zweiten Quartal geringer aus als in den ersten drei Monaten des Jahres und lagen im ersten Halbjahr 2015 deutlich unter den Mittelwerten der letzten Jahre.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

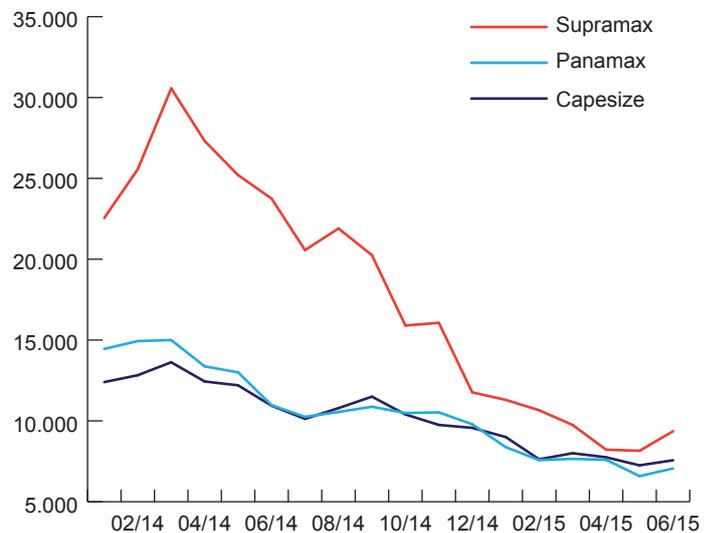
Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 10.07. 2015
Capesize	13.690	15.760	21.750	9.780
Panamax	9.710	10.100	12.040	7.500
Supramax	10.130	10.030	11.390	7.850

Quelle: Clarkson Research

Nachdem die Nachfrage nach Eisenerz, dem Haupttransportgut der Capesize-Bulker, in 2014 noch um über 12% gewachsen ist, wird für 2015 nach aktueller Prognose mit einem Plus in Höhe von 4,5% gerechnet. Die Nachfrage Chinas, dem bei Weitem größten Eisenerzimporteur, wird nach aktuellen Berechnungen um ca. 5% steigen. In jüngster Zeit sind die Importe Chinas allerdings zurückgegangen, was ursächlich auf einen Anstieg der Eisenerz-Preise und infolgedessen die Konzentration der chinesischen Stahlwerke auf die eigenen Bestände zurückzuführen sein dürfte. Nach dem Einbruch der chinesischen Börse gaben auch die Preise für Eisenerz nach, so dass mit einem Wiederaufleben der Importaktivitäten zu rechnen ist.

Der Zuwachs der **Capesize-Flotte** wird für 2015 nach aktuellem Stand auf geringe 0,4% geschätzt. Im **Panamax-Segment** in 2015 fällt das Kapazitätsplus mit aktuell geschätzten ca. 2% um rund zweieinhalb 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%).

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research Services

Obwohl im Bulker-Sektor in den vergangenen Jahre bereits viele ältere Schiffe aus dem Markt genommen wurden und das Alter der Bulker-Flotte im Durchschnitt entsprechend gering ist, war in den ersten fünf Monaten des Jahres 2015 insbesondere im Capesize-Segment eine überraschend hohe Verschrottungsaktivität zu beobachten, die sicherlich der schlechten Einnahmesituation geschuldet ist. Bis Ende Mai haben 62 Capesize-Bulker die Flotte verlassen; mehr als doppelt so viele wie im gesamten Jahr 2014. Demgegenüber stehen in dieser Größenklasse 39 Ablieferungen. Insgesamt wurden bis 1. Juni 2015 in den Segmenten über 40.000 tdw 136 Einheiten aus dem Markt genommen, 211 Neubauten sind in die Flotte eingetreten.

Die Verschrottungsaktivitäten haben die Prognose für das Flottenwachstum in 2015 auf das Rekordtief von ca. 2,4% gedrosselt – laut Clarkson der niedrigste Wert seit 15 Jahren. Aber auch dieses geringe Niveau wird von der Nachfrage noch unterboten, so wird diese im laufenden Jahr auf lediglich 1,6% geschätzt. Obwohl sich nicht nur das Tempo der Tonnageerweiterung in den letzten Jahren kontinuierlich verlangsamt hat, sondern auch vergleichsweise wenig Orderaktivität herrscht, stehen in den nächsten Jahren noch ca. 19% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an, so dass die allgemeine Marktsituation für den Bulk-Sektor weiterhin angespannt bleiben dürfte.

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