



WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das globale Wachstum wird in 2015 geringer ausfallen als bisher angenommen. Dies geht aus dem jüngsten „World Economic Outlook Update“ des Internationalen Währungsfonds (IWF) vom Oktober 2015 hervor.

Zum zweiten Mal in Folge haben die Währungsfonds-Experten die Prognose für die weltweite Konjunktur in 2015 nach unten korrigiert, erneut um 0,2 Prozentpunkte. Aktuell wird nun mit einem Wachstum in Höhe von 3,1% gerechnet. Auch für das nächste Jahr zeigten sich die Fachleute pessimistischer und reduzierten die Vorhersage in gleicher Höhe auf +3,6%.

Den entwickelten Volkswirtschaften werden nach wie vor verbesserte Aussichten bei einem bescheidenen Wachstum bescheinigt. Größere Sorgen macht sich der IWF um die Schwellenländer, die das fünfte Jahr in Folge eine Abschwächung der Konjunktur erleben.

Insgesamt scheinen die Risiken einer Abwärtsbewegung derzeit ausgeprägter zu sein als noch vor einigen Monaten. Die IWF-Vorhersage reflektiert eine Weltwirtschaft, die von drei Abwärtsrisiken bedroht wird: Zum einen dem strukturellen Umbruchprozess Chinas, weg von einer export- und investitionsgeprägten Volkswirtschaft, hin zu einer Konsum- und Dienstleistungsgesellschaft, zum zweiten dem massiven Verfall der Rohstoffpreise, nicht zuletzt als Folge des Wandels Chinas, der das Wachstum vieler öl- und rohstoffexportierender Länder ins Wanken bringt, und drittens, die sich abzeichnende Zinswende in den USA. Bei dieser Gemengelage sieht der IWF die Gefahr einer längerfristigen Wachstumsschwäche, der die politischen Führungen der Länder aktiv entgegen wirken müssten.

Die Wirtschaft Deutschlands und der Eurozone wird laut der Prognose der Währungsfonds in diesem und im kommenden Jahr um 1,5% beziehungsweise 1,6% wachsen.

Auf die USA blicken die IWF-Experten optimistischer. So soll die Konjunktur 2015 stärker anziehen als bislang angenommen, das Bruttoinlandsprodukt werde um 2,5% zulegen. Nächstes Jahr wird ein Plus von 2,8% erwartet.

China wird laut IWF-Analyse die von der Führung in Peking angestrebte Zuwachsrate für das Bruttoinlandsprodukt von 7% für dieses Jahr mit 6,8% knapp verfehlen. 2016 dürfte das Wachstum laut IWF sogar auf 6,3% fallen – die niedrigste Quote seit Jahrzehnten. Indien, das mit 7,3% in 2015 expansionsstärkste Land, wurde vom IWF trotz anhaltend starker Binnennachfrage um 0,2%-Punkte herabgestuft.

Russland und Brasilien stecken in 2015 noch tief in der Rezession. So geht der IWF davon aus, dass die russische Wirtschaft aufgrund der geringeren Einnahmen aus Ölexporten und den politischen Spannungen in diesem Jahr um 3,8% schrumpfen dürfte. Brasiliens Wirtschaftskraft reduziert sich unter anderem aufgrund der hohen Inflationsrate erwartungsgemäß um 3%. Für das nächste Jahr sieht der IWF in beiden Ländern eine Aufwärtsbewegung in Richtung Normalisierung der Bedingungen, wenngleich dies in 2016 zunächst nur eine Verringerung der wirtschaftlichen Schrumpfung bedeutet.

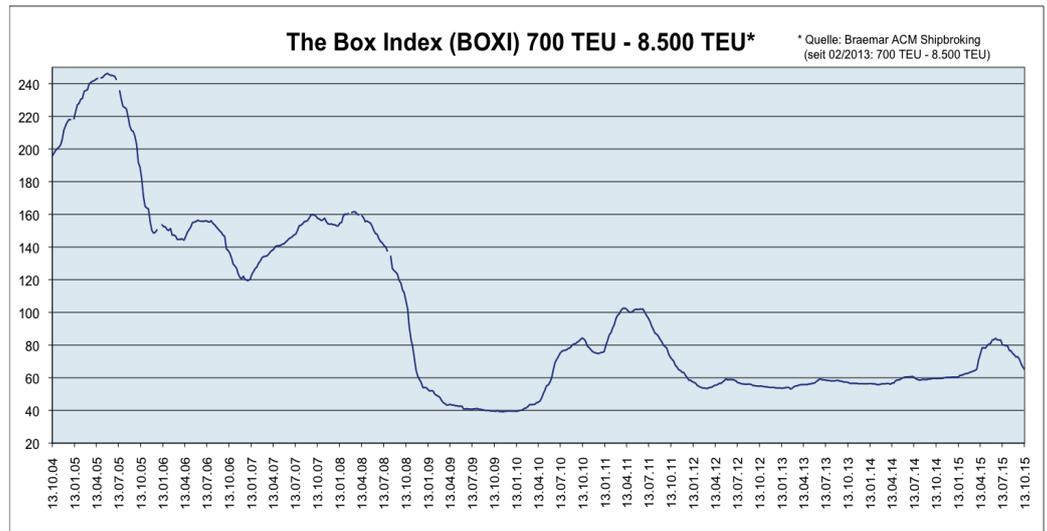
Wirtschaftswachstum im Jahresvergleich in %

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

Quelle: IWF, World Economic Outlook Update, Oktober 2015

DER CONTAINERMARKT ALLGEMEIN

In der Containerschifffahrt trübte sich die Stimmung im dritten Quartal 2015 erheblich ein. Nachdem es in den ersten Monaten des Jahres mit den Charraten stetig aufwärts ging und der Markt zum Teil Ratensteigerungen von bis zu 75% verzeichnete, zeigt die Kurve seit Mitte des zweiten Quartals wieder nach unten. Aufgrund schwacher Nachfrage auf den meisten Verkehrsrouten reduzierten sich die Raten aller Containerschiffklassen über das Quartal zwischen 20% und 30%.



Während die Segmente bis 3.500 TEU im Vergleich zum Jahresbeginn immer noch ein Plus aufweisen, spiegelt sich das Problem der Überkapazitäten bei den großen Schiffklassen über 5.500 TEU mittlerweile sehr deutlich in niedrigeren Raten wider. Die sogenannten Megacarrier hatten am allgemeinen Ratenaufschwung zu Beginn des Jahres kaum partizipieren können, trotz des starken Konkurrenzdrucks blieben die angebotenen Raten aber weitgehend stabil. Im Zuge der saisonal bedingten Einstellung verschiedener Dienste im Fernost-Europa-Verkehr wächst der Druck auf die großen Schiffe seit Ende des dritten Quartals nun spürbar. Insgesamt liegen die Verdienste der Segmente über 5.500 TEU um rund ein Drittel unter dem Jahresbeginn.

Hand in Hand mit sinkenden Charraten gehen steigende Aufliegerzahlen. Die nachlassende Nachfrage und auch die daraus resultierende Aussetzung von Diensten haben zu einem steilen Anstieg der Aufliegerzahlen geführt. Nachdem die Zahl der unbeschäftigten Schiffe Mitte Juni mit 82 Schiffen (228.400 TEU) auf den numerisch niedrigsten Stand seit

rund fünf Jahren gesunken war, stieg die Zahl bis Anfang Oktober mit 245 Schiffe (780.000 TEU) auf den höchsten Stand seit eineinhalb Jahren. Die Zahl der Auflieger ist in allen Segmenten angestiegen. In den Klassen von 3.000 TEU bis 7.500 TEU hat sich die Zahl der Auflieger über das Quartal sogar um mehr als das Vierfache erhöht. Angesichts des Endes der Hauptsaison und des Zuflusses weiterer Tonnage, rechnen die Experten nicht mit einer kurzfristigen Verbesserung der Situation.

Die Frachtraten (=Transporterlöse; Shanghai Containerized Freight Index) auf den Hauptstrecken blieben im dritten Quartal volatil und auf einem durchschnittlich niedrigen Niveau. Kurzfristig hielten die turnusmäßigen Frachtraterhöhungen der Linien die Raten auf der Route Asien-Europa auf über 1.100 USD. Angesichts der Konkurrenzsituation sind die Reedereien jedoch nicht in der Lage, Preise in dieser Höhe für die Verschiffung eines Containers dauerhaft durchzusetzen. Ende des Quartals befanden sich die Raten mit 313 USD wieder weit unter einem auskömmlichen Level.

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	Ende Q2/15	09.10.2015
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	10.500	8.750
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	12.250	9.000
2.000 TEU (gl.)	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	10.300 *	9.250 *
2.500 TEU (grd.)	9.250	8.000	6.500	7.850	7.100	11.500	8.250
2.800 TEU (gl.)	11.750	8.000	6.000	7.250	8.000	13.000	9.000
3.500 TEU (gl.)	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	13.500	9.750
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	13.750	9.000
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000 **	16.500 **	16.000 **	11.000 **
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000 **	29.000 **	31.500 **	20.000 **

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

Die Zahl der verschrotteten Schiffe ist im Vergleich zum Vorjahr weiterhin niedrig. Bis Anfang Oktober haben lediglich 68 Schiffe mit 141.000 TEU den Markt verlassen. Im gleichen Vorjahreszeitraum wurden fast doppelt so viele Schiffe mit ca. zweieinhalb Mal soviel Kapazität verschrottet. Demgegenüber stehen 166 Neubauten mit 1.347.000 TEU, die bis Mitte Oktober 2015 abgeliefert wurden.

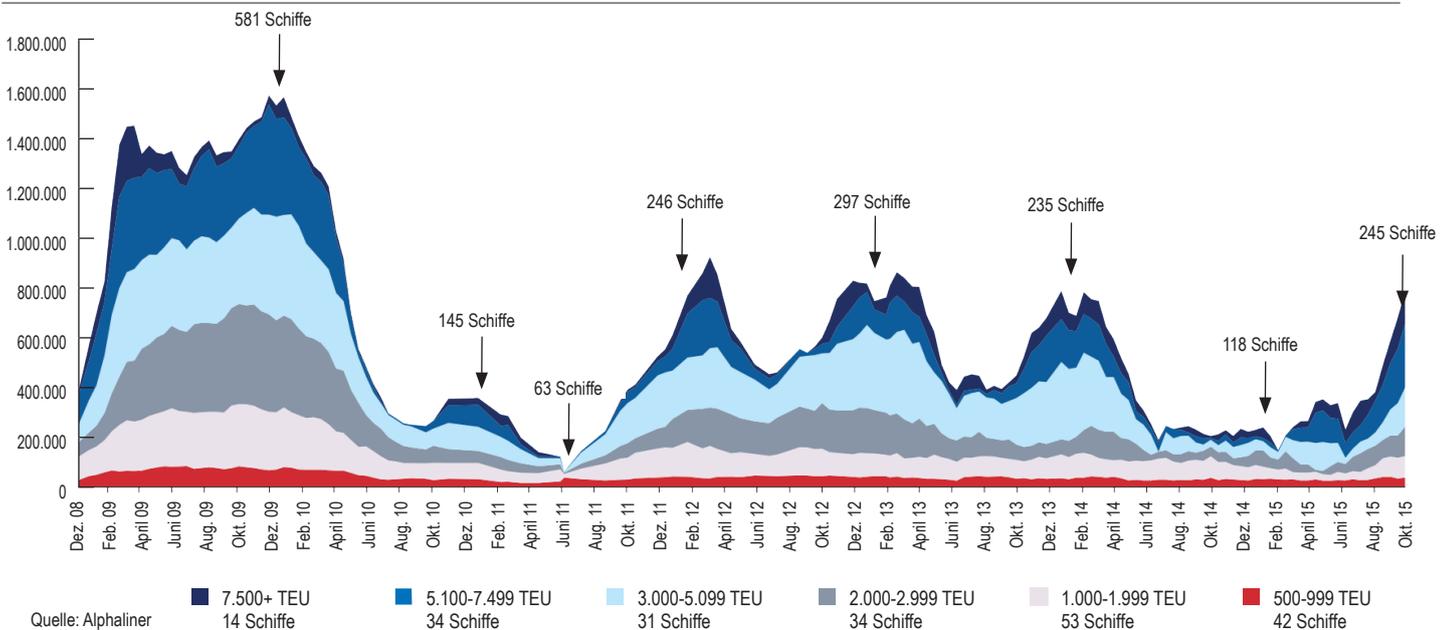
Das Analysehaus Clarkson hat seine Prognose für den Anstieg des weltweiten Containervolumens erneut nach unten korrigiert. Angesichts der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringeren Ladungsmengen auf der Strecke Fernost-Europa und eines schwächeren Wachstums im Intraasien-Handel, wird das Ladungsvolumen in 2015 auf +4,3% geschätzt; der erwartete Tonnagezuwachs (Angebot) über alle Klassen soll ca. 7% betragen und wird zu einem großen Teil von Ablie-

ferungen im Megacarrier-Segment verursacht. Für 2016 wird nach derzeitiger Prognose wieder mit einem leichten Nachfrageüberhang gerechnet. So wird das Tonnagewachstum auf 4,6% und die Zunahme der Nachfrage auf 5,7% geschätzt.

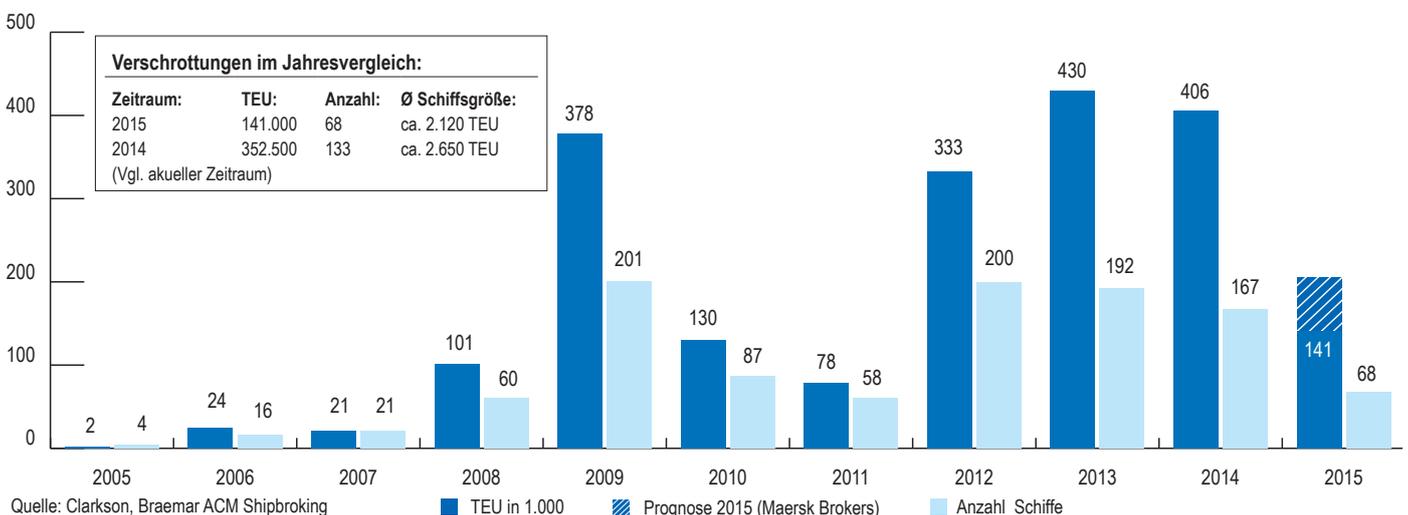
Im Orderbuch stehen aktuell noch rund 18% der Flotte (ca. 3,6 Mio. TEU). Davon entfallen gut 87% (ca. 3,1 Mio. TEU) auf Schiffe über 8.000 TEU. Lediglich knapp 4% der Neubaufträge wurden für Schiffe der Größe 3.000 TEU bis 8.000 TEU erteilt.

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: 05. Oktober 2015)



Verschrottungen (Stand: 13. Oktober 2015)



DER TANKERMARKT ALLGEMEIN

Auch wenn im Zuge begrenzter Nachfrage – und auch turnusmäßiger Wartungen bzw. Stilllegung von Raffinerieanlagen – die durchschnittlichen Einnahmen im Tankermarkt bis Mitte des dritten Quartals gefallen sind, ist die Stimmung im Tankermarkt weiterhin positiv. Zum Quartalsende ging die Tendenz im VLCC- und Suezmax-Segment wieder leicht nach oben. Insgesamt lagen die durchschnittlichen Spoteinnahmen* der einzelnen Tankerklassen unter den Einnahmen des zweiten Quartals, aber immer noch auf einem zufriedenstellenden Niveau. Die Zwölf-Monats-Chartern der VLCC- und Suezmax-Tanker reduzierten sich ebenfalls im Laufe des Quartals, befanden sich aber durchschnittlich über dem Mittel des zweiten Quartals. Im Vergleich zum Vorjahr stehen VLCC-Tanker mit einem Plus von knapp 70% am besten da, die Einnahmen der Suez- und Aframax-Tanker liegen im bisherigen Jahresverlauf um rund 50% über dem 2014er Mittel.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 09.10. 2015
VLCC	22.130	19.840	28.120	47.330
Suezmax	17.360	16.010	22.710	35.160
Aframax	13.640	13.290	17.540	25.830

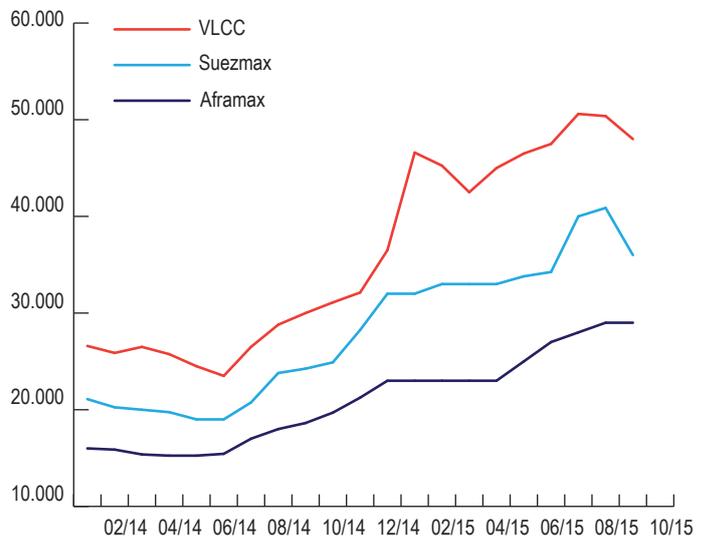
Quelle: Clarkson Research

Die OPEC hat die Prognose der weltweiten Rohölnachfrage für 2015 über das Quartal um gut 20% angehoben und geht aktuell von einem Anstieg des Verbrauchs in Höhe von rund 1,46 Mio. Barrel pro Tag bzw. einem Gesamtkonsum von 92,79 Mio. Barrel pro Tag aus (2014: rund 91,32 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspricht einem Anstieg um ca. 1,6%. Neben den hohen Ölimportmengen Indiens und – trotz reduzierter Expansionskraft – auch Chinas, sind im Zuge niedriger Ölpreise auch die europäischen Rohölimporte deutlich angestiegen, was insbesondere die Nachfrage nach Suez- und Aframax-Tankern ankurbelt.

Im Zuge der positiven Entwicklung im Tankermarkt haben auch die Analysten von Clarkson Research ihre Erwartungen an das Verhältnis von Angebot und Nachfrage angepasst. Nach aktueller Einschätzung wird die Nachfrage nach Tankertransporten in 2015 durchschnittlich um ca. 3,5% höher als im Vorjahr ausfallen. Demgegenüber steht ein Wachstum der Kapazität um ca. 1,4%, welches zu einem großen Teil durch Ablieferungen im VLCC-Segment verursacht wird. In Tragfähigkeit betrachtet enthält das gesamte Tanker-Orderbuch noch rund 17% der Flotte. Für die einzelnen Tankersegmente stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die Nachfrage nach **VLCC-Transporten** wird sich nach gegenwärtiger Analyse im Gesamtjahr 2015 um 4,2% erhöhen. Gestützt wird die Nachfrage unter anderem von den hohen chinesischen und indischen Rohölimporten. Ein signifikanter Teil des Bedarfs beider Schlüsselländer wird von den großen Tankern aus Westafrika transportiert. So wird auf der Route Westafrika-

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

Fernost derzeit ein Plus von 10% erwartet. Die Transporte aus der Karibik in Richtung China/Indien sollen sogar um ca. 11% ansteigen. Das Wachstum der Flotte beträgt im laufenden Jahr voraussichtlich moderate 2,6%. Im nächsten Jahr verursacht eine Vielzahl von VLCC-Ablieferungen einen Flottenzuwachs von 7,2%, was die wirtschaftliche Situation der Tankschiffeigner wieder schwieriger gestalten dürfte.

Neben den robusten indischen Importen, die in 2015 voraussichtlich für ein Transportplus auf der Route Arabischer Golf-Indien von 13% sorgen werden, profitieren **Suezmax-Tanker** von dem erwähnten Anstieg europäischer Importe. So sind laut Clarkson die Ölimporte Italiens und Frankreichs aus Saudi Arabien in den ersten sieben Monaten des Jahres um 12% bzw. 11% gestiegen. Der Flottenzuwachs in 2015 ist mit ca. 1% auf einem historisch niedrigen Niveau, allerdings erwartet auch dieses Segment in 2016 deutlich höhere Ablieferungen und entsprechend stärkeren Konkurrenzdruck.

Nach einigen Jahren rückläufiger Nachfrage wird im **Aframax-Segment** in 2015 ein leichtes Plus in Höhe von 1,8% bei gleichzeitig konstanter Flottengröße erwartet. Dahinter steht unter anderem die positive Transportentwicklung zwischen den Ostseeanrainern und Großbritannien. So soll die Nachfrage hier in 2015 um ca. 12% höher als im Vorjahr ausfallen.

Über alle Klassen wird in 2015 noch mit einer Fortsetzung des positiven Marktverlaufs gerechnet. Niedrige Ölpreise sorgen für eine robuste Nachfrage und rechtfertigen auch längere Transportwege, die mehr Kapazität binden. Die erwähnten höheren Ablieferungszahlen in Kombination mit niedrigen Verschrottungsquoten, könnten die Marktteilnehmer in 2016 jedoch wieder vor größere Herausforderungen stellen.

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

DER BULKERMARKT ALLGEMEIN

Nachdem das erste Halbjahr 2015 für die Bulkschifffahrt äußerst unbefriedigend verlaufen ist, zeigte die Tendenz im dritten Quartal 2015 wieder leicht nach oben. Von einem niedrigen Verdienstniveau ausgehend, konnten alle Segment im Juli/August im Spotmarkt* „Jahresspitzenwerte“ erzielen. Der Baltic Dry Index spiegelte dies im August mit einem Anstieg auf 1.200 Punkte wider; bis Ende des Quartals sackte der Preisindex allerdings wieder unter die 1.000 Punkte-Marke.

Über das dritte Quartal haben sich die Spotraten insbesondere im **Capesize-Segment** deutlich verbessert. So konnten Capesize-Bulker ihre Einnahmen mit durchschnittlich 14.400 USD mehr als verdoppeln. Aber auch **Panamax- und Supramax-Bulker** verbuchten mit gemittelten Verdiensten von 9.450 USD bzw. 8.350 USD Steigerungen in Höhe von annähernd 40% bzw. 30%. Die durchschnittlichen Zwölf-Monats-Chartern* lagen im dritten Quartal ebenfalls über den Ergebnissen des zweiten Quartals, was nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass sich die Verdienste zum Teil noch deutlich unter den Mittelwerten der letzten Jahre befinden.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

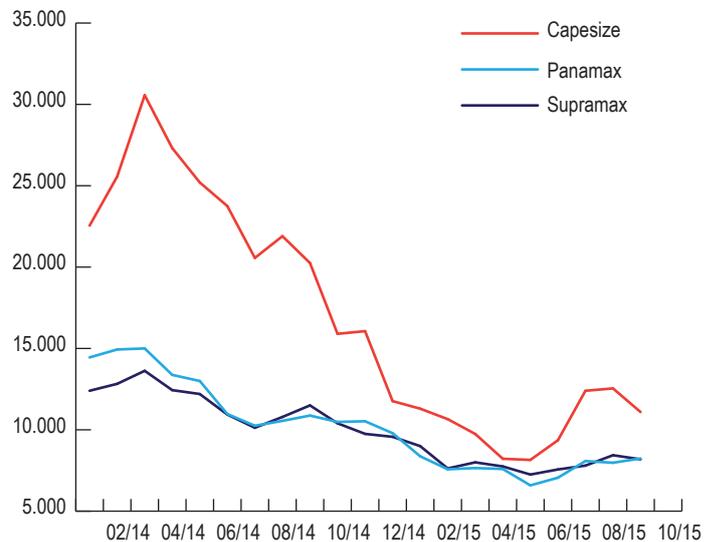
Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	bis 09.10. 2015
Capesize	13.690	15.760	21.750	10.510
Panamax	9.710	10.100	12.040	7.700
Supramax	10.130	10.030	11.390	7.960

Quelle: Clarkson Research

Insgesamt sind die Aussichten für die Bulkschifffahrt vor dem Hintergrund der konjunkturellen Verlangsamung und des strukturellen Wandels der chinesischen Wirtschaft alles andere als gut. Im vergangenen Jahr zeichnete China für 43% der weltweiten Nachfrage nach den Hauptrohstoffen verantwortlich. Mit seinem Rohstoffhunger steht und fällt der Dry-Bulk-Handel. Chinas aktuelles Bestreben, die Umweltbelastungen zu reduzieren und alternative Energien zu fördern, sollen laut Prognose einen Rückgang der Kohleimporte um 30% gegenüber dem Vorjahr zur Folge haben, was zu einem Gesamtrückgang der weltweiten Kohletransporte um 3% führt – der erste Rückgang seit fast drei Jahrzehnten. Auch die Eisenerzimporte Chinas fallen mit plus 2% im laufenden Jahr deutlich geringer aus als noch im Vorjahr (+15%) und drücken den globalen Handel mit +1% auf ein 14-Jahres-Tief.

Im August 2015 fielen die Importmengen von Eisenerz und Kohle aus besonderem Anlass in den Keller: Im Vorfeld der Militärparade zum Gedenken des Endes des Zweiten Weltkrieges hat die chinesische Regierung die Automobil- und Industrieemissionen strikt reguliert. Ca. 2.000 Unternehmen in der Umgebung von Peking mussten auf Regierungsgeheiß vorübergehend die Produktion einstellen, um die Feinstaubbelastung zu reduzieren und am Feiertag für blauen Himmel zu sorgen.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research Services

Das mäßige globale Wirtschaftswachstum und nicht zuletzt das „neue China“ drosseln das Handelsvolumen in der Bulkschifffahrt in 2015 nahezu auf ein Nullwachstum. Dank überraschend hoher Verschrottungsaktivitäten insbesondere im ersten Halbjahr 2015, die sicherlich der schlechten Einnahmesituation geschuldet sind, steht dem nur ein moderates Flottenwachstum von ca. 2,8% gegenüber. Der Zuwachs der **Capesize-Flotte** wird für 2015 nach aktuellem Stand auf geringe 0,8% geschätzt. In den ersten sieben Monaten des Jahres sind in diesem Segment mit 74 Bulkern bereits drei Mal so viel Schiffe aus dem Markt genommen worden wie im Gesamtjahr 2014. Im **Panamax-Segment** fällt das Kapazitätsplus in 2015 mit aktuell geschätzten ca. 2,5% um rund 2 Prozentpunkte geringer aus als im Vorjahr. Lediglich das **Supramax-Segment** wächst im laufenden Jahr nach aktuellen Schätzungen mit 7,3% stärker als in 2014 (5,1%).

Obwohl sich nicht nur das Tempo der Tonnageerweiterung in den letzten Jahren kontinuierlich verlangsamt hat, sondern auch vergleichsweise wenig Orderaktivität herrschte, stehen in den nächsten Jahren noch ca. 17% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung an, die künftig um das Handelsvolumen konkurrieren werden.

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