

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

„Eine Art Untergangsstimmung“ empfindet „Die Welt“ angesichts der aktuellen Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) und empfiehlt den Freunden des „gepflegten Grusel(s)“ die Lektüre des IWF-Reports zur Weltwirtschaft.

Tatsächlich schildern die Experten die derzeitige globale wirtschaftliche Situation als Gemengelage zahlreicher Risiken. Der Aufschwung setze sich zwar fort, dies aber immer schleppender und mit steigender Fragilität. Neben ökonomischen Risiken lasten auf der Weltwirtschaft immer mehr humanitäre, politische und ökologische Probleme, wie etwa die Flüchtlingskrise, Angst vor Terrorismus, Gefahr von wachsendem Nationalismus bis hin zu Protektionismus sowie der Klimawandel. So ist es nicht verwunderlich, dass der IWF zum zweiten Mal in diesem Jahr seine Prognosen für 2016 und 2017 nach unten korrigiert hat.

Im aktuellen „World Economic Outlook“ vom April 2016 prognostiziert der Fonds für das laufende Jahr ein Wachstum der Weltwirtschaft in Höhe von 3,2%. Für 2017 zeigen sich die Fachleute ebenfalls pessimistischer und haben die Vorhersage auf +3,5% gesenkt – eine Reduktion um 0,2 bzw. 0,1 Prozentpunkte gegenüber dem letzten Bericht vom Januar 2016.

Für Deutschland und die gesamte Eurozone erwartet der IWF aktuell einen konjunkturellen Anstieg von 1,5% in diesem und von 1,6% im nächsten Jahr. Damit wurden die bisherigen Prognosen ebenfalls um jeweils 0,2 und 0,1 Prozentpunkte heruntergeschraubt. Die Vorhersagen für Frankreich und Italien liegen unter dem europäischen Niveau, die für Großbritannien etwas und für Spanien deutlich darüber.

Die weltweit einzige Prognoseanhebung gab es für China. Zwar geht der IWF angesichts des schwierigen Transformationsprozesses, den das Land durchläuft, von einer weiteren Abschwächung der Wirtschaft aus, traut der mittlerweile größten Volkswirtschaft der Welt im laufenden Jahr aber ein konjunkturelles Plus von 6,5% zu, in 2017 sollen es 6,2% sein. Indien bleibt mit unangetasteten 7,5% in den nächsten beiden Jahren der wirtschaftliche Primus.

Auch die USA sind einer Revision nicht entgangen. So wurde die Prognose auf 2,4% für 2016 und 2,5% für 2017 gesenkt. Brasilien und Russland stecken weiterhin tief in der Rezession. Nachdem der IWF zu Beginn des Jahres für Russland eine Verlangsamung der Abwärtsbewegung im laufenden Jahr erwartete, haben die Experten die russische Wirtschaft nun um deutliche 0,8 Prozentpunkte abgewertet. Die Schrumpfung der brasilianischen Wirtschaft soll ebenfalls stärker ausfallen und wird mit -3,8% angegeben. Beide Länder sollen im kommenden Jahr nach Einschätzung des IWF den negativen Bereich verlassen.

Wirtschaftswachstum im Jahresvergleich in %

	2015	2016	2017
		Prognose	
Welt	3,1	3,2	3,5
Industrienationen	1,9	1,9	2,0
USA	2,4	2,4	2,5
Euroraum	1,6	1,5	1,6
Deutschland	1,5	1,5	1,6
Frankreich	1,1	1,1	1,3
Italien	0,8	1,0	1,1
Spanien	3,2	2,6	2,3
Japan	0,5	0,5	-0,1
Großbritannien	1,9	2,2	2,2
Schwellenländer	4,0	4,1	4,6
Russland	-3,7	-1,8	0,8
China	6,9	6,5	6,2
Indien	7,3	7,5	7,5
Brasilien	-3,8	-3,8	0,0
Saudi-Arabien	3,4	1,2	1,9
Nigeria	2,7	2,3	3,5
Südafrika	1,3	0,6	1,2
Welthandel	2,8	3,1	3,8

Quelle: IWF, World Economic Outlook, April 2016

DER CONTAINERMARKT ALLGEMEIN

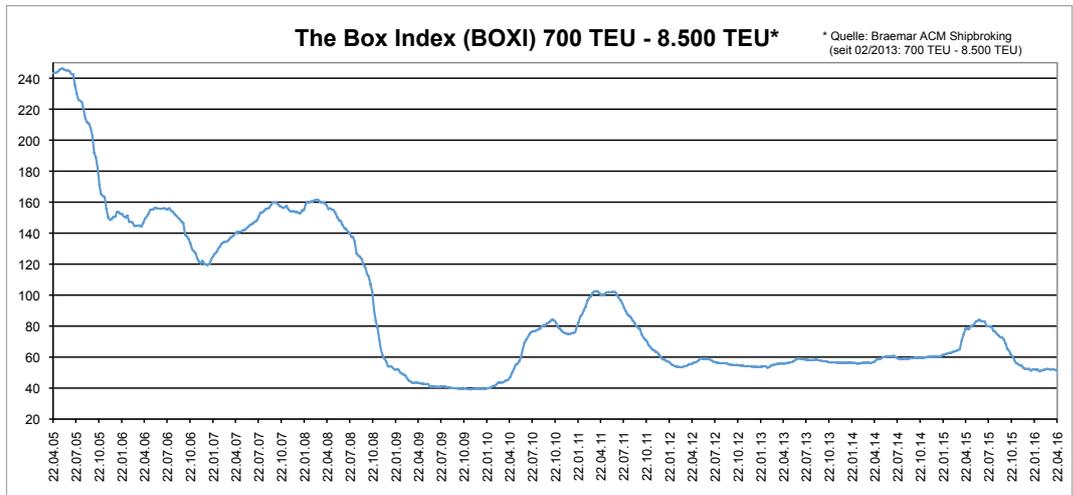
Auch im ersten Quartal 2016 war für die Containerschiffahrt kaum Land in Sicht. Im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2015, als die Charraten sukzessive um rund 30% bis 70% zurückgingen, fielen die Verluste im bisherigen Jahresverlauf allerdings geringer aus und befanden sich in fast allen Klassen im einstelligen Bereich. Diese Schadensbegrenzung ist nur bedingt erfreulich, bedeutet es doch in erster Linie, dass sich die Ergebnisse noch

weiter von einem auskömmlichen Niveau entfernt haben. Gedeckt sind bestenfalls noch die Tages-Schiffsbetriebskosten.

Wie häufig in schwachen Märkten haben sich die Charraten der einzelnen Schiffsklassen einander stark angenähert. Derzeit sind Schiffe mit einer Kapazität von 5.500 TEU sogar billiger zu haben als ein 1.700 TEU-Schiff. Je größer das Schiff desto prekärer scheint die finanzielle Situation.

Die Frachtraten (=Transporterlöse) stehen angesichts der Überkapazitäten und des gedämpften Handels ebenfalls nach wie vor stark unter Druck und haben sich im ersten Quartal 2016 auf den Routen von Asien nach Europa und in die USA durchschnittlich um gut 30% gegenüber dem Vorjahresmittel verschlechtert. Mitte März 2016 kehrten die Raten auf den meisten Strecken zu den historischen Tiefstständen zurück, die im vierten Quartal 2015 notiert wurden.

Ein Negativrekord findet sich auch in der Aufliegerstatistik: Mitte März 2016 warteten 352 Schiffe mit rund 1,57 Mio. TEU auf Beschäftigung – dies entspricht ca. 7,8% der Flotte. Als Reaktion auf die schwache Nachfrage hatten die Linienreederei-Allianzen bereits seit Mitte des letzten Jahres eine Reihe von



Diensten eingestellt. Schiffe, die von den Strecken Asien Richtung Europa, Lateinamerika und Westafrika abgezogen wurden, werden nun auf anderen Routen untergebracht, was wiederum die dort agierenden Schiffe in die Bredouille bringt. Mit fast 100 Schiffen war der Anstieg im Segment der 3.000 bis 5.100 TEU-Schiffe im Vergleich zum Jahresende besonders hoch. Bis Ende April hat sich die Aufliegerkapazität wieder auf ca. 1,4 Mio. TEU bzw. 318 Schiffe verringert. Alphaliner bezeichnet dieses Level aber immer noch als alarmierend hoch, zudem gebe es keine Hinweise auf ein Anziehen der Nachfrage. Lediglich für kleine Schiffe unter 2.000 TEU habe sich Situation leicht verbessert.

Nachdem die Anzahl der verschrotteten Schiffe in 2015 verhältnismäßig gering ausfiel, war im ersten Quartal 2016 – trotz verbesserter, aber immer noch verhältnismäßig niedriger Schrottpreise – ein deutliches Anziehen der Verschrottungsaktivitäten zu verzeichnen. Bis Ende April 2016 hat bereits ca. 86% der im gesamten Vorjahr verschrotteten TEU-Kapazität den Markt verlassen. Wurden in den letzten Jahren in erster Linie kleine, ältere Einheiten aus dem Markt genommen, trifft es nun auch zunehmend größere und jüngere Schiffe. Wie Alphaliner berichtet, sind im bisherigen Verlauf des Jahres

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	12/2015	22.04.2016
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	7.000	7.000
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	7.600	7.250
2.000 TEU (gl.)	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	7.300 *	6.500 *
2.500 TEU (grd.)	9.250	8.000	6.500	7.850	7.100	6.000	6.250
2.800 TEU (gl.)	11.750	8.000	6.000	7.250	8.000	6.750	6.500
3.500 TEU (gl.)	14.000	7.900	7.000	7.400	8.100	6.250	5.750
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	5.850	5.200
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000 **	16.500 **	7.000 **	6.000 **
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000 **	29.000 **	8.500 **	8.250 **

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

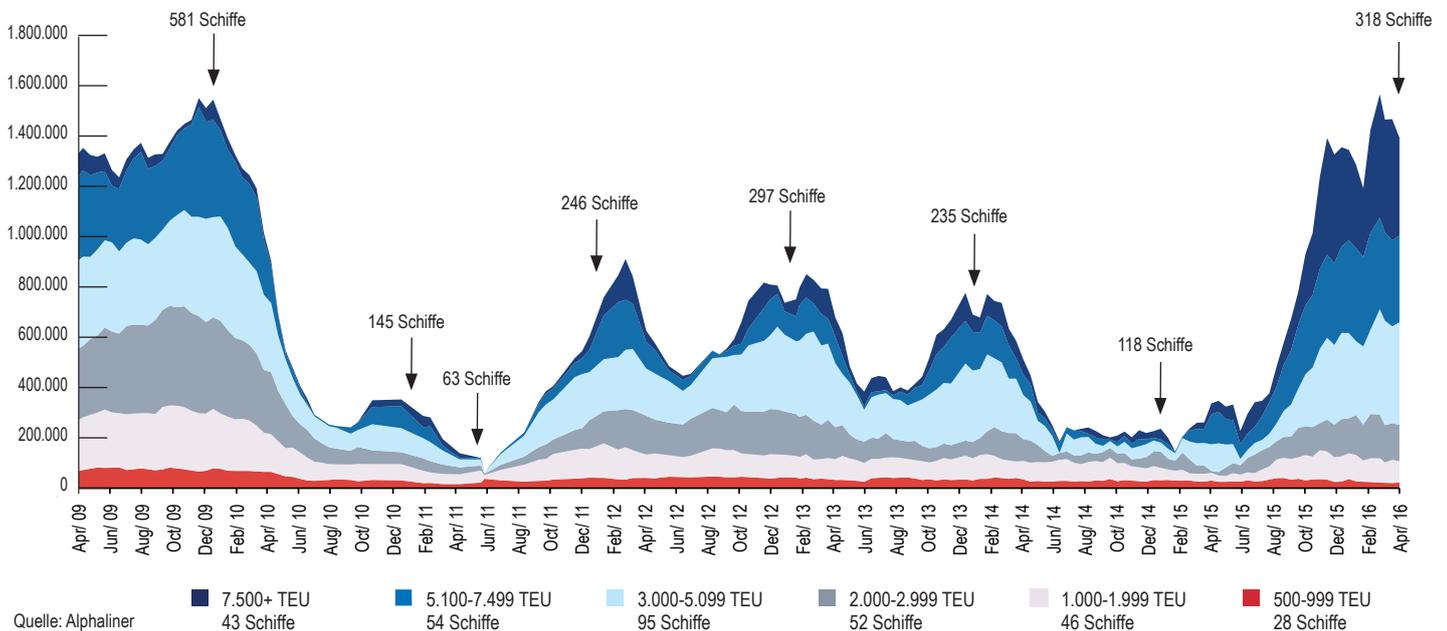
bereits neun Schiffe in der Klasse von 5.400 bis 6.500 TEU abgebrochen worden, darunter ein erst 14 Jahre altes Containerschiff. Der Altersdurchschnitt der verschrotteten Tonnage liegt derzeit unter 20 Jahre.

Aber auch die höhere Verschrottungszahl kann den Markt nicht ausreichend entlasten. Allein im laufenden Jahr wird ein Zufluss von rund 1,2 Mio. TEU erwartet; bei Verschrottungsprognosen der Analysten, die derzeit von 360.000 bis 450.000 TEU reichen, wird deutlich, dass im laufenden Jahr kaum mit einer Verbesserung der Marktsituation gerechnet werden dürfte.

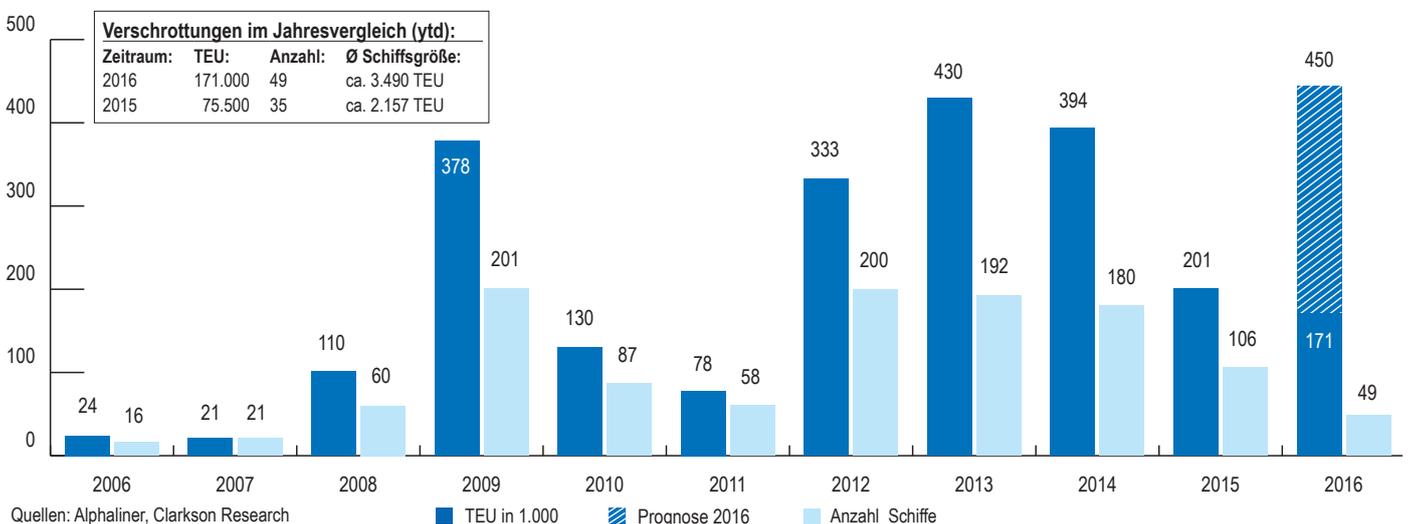
Insgesamt wird über alle Containerschiffklassen nach Verschrottungen ein Tonnagezuwachs (Angebot) von etwa 3,9% in 2016 erwartet. Der Anstieg des weltweit zu transportierenden Containervolumens wird mit 4,1% angegeben. Diese Prognose ist allerdings stark vom weiteren Verlauf von Weltwirtschaft und Welthandel sowie insbesondere der konjunkturellen Entwicklung Chinas abhängig.

Positiv ist anzumerken, dass aufgrund der schlechten Marktlage seit Jahresbeginn keine Neubaufträge bei den Werften kontrahiert worden sind.

Aufliegertonnage in TEU (Stand: 18. April 2016)



Verschrottungen (Stand: 22. April 2016)



DER TANKERMARKT ALLGEMEIN

Nach dem fulminanten vierten Quartal 2015 fiel der Jahresanfang im Tankermarkt etwas nüchterner aus. Im direkten Quartalsvergleich verloren die einzelnen Klassen im Spotmarkt durchschnittlich rund ein Viertel. Dies klingt erheblich, liegt aber nicht zuletzt an der hohen Bezugsgröße und reicht immer noch für recht ordentliche Ergebnisse.

Die negative Entwicklungstendenz zeigte sich abgeschwächt auch bei den Zwölf-Monats-Chartern, die im ersten Quartal um durchschnittlich 10% niedriger als in Q4 2015 notierten. Insgesamt liegen die Werte im bisherigen Jahresverlauf im Durchschnitt unter dem Mittel des Vorjahres.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	Ø 2015	bis 22.04.16
VLCC	22.130	19.840	28.120	48.430	45.740
Suezmax	17.360	16.010	22.710	35.880*	33.620
Aframax	13.640	13.290	17.540	26.710*	26.515

Quelle: Clarkson Research

* Die Poolerträge der HANSA TREUHAND-Tanker lagen mit 38.000 (Suezmax) bzw. 31.600 (Aframax) in 2015 deutlich höher.

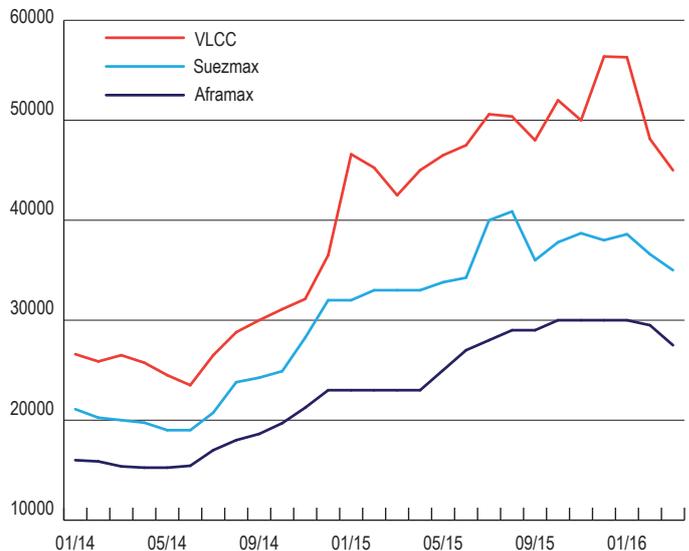
Aktuell geht die OPEC für 2016 von einem Anstieg des Rohölverbrauchs um rund 1,2 Mio. Barrel pro Tag bzw. einem Gesamtkonsum von 94,18 Mio. Barrel pro Tag aus (2015: rund 92,98 Mio. Barrel pro Tag). Dies entspräche einem Anstieg um ca. 1,3%, ist aber, wie die OPEC betont, mit vielen Unsicherheiten behaftet, die neben dem wirtschaftlichen Wachstum der wichtigsten ölimportierenden Länder auch meteorologische Aspekte und die Auswirkungen schwankender Ölpreise umfassen.

Bisher verfolgte die OPEC die Strategie, Marktanteile auch zu Lasten der Ölpreise zu verteidigen und ihre Fördermengen nicht zu verringern. Auch Nicht-OPEC-Staaten wie Russland oder die USA hielten an hohen Ausbringungsmengen fest. Jüngste Verhandlungen der Ölförderländer über eine Deckelung der Produktion, um den Preisverfall auf dem Weltmarkt zu stoppen, scheiterten. Der Iran, der erst vor kurzem durch die Aufhebung der internationalen Sanktionen wieder in den Markt zurückgekehrt ist, hatte einer Produktionsbegrenzung bereits im Vorfeld eine Absage erteilt. Stattdessen will der Iran seine Ausbringungsmengen wieder auf das Niveau vor dem Embargo hochfahren.

Laut aktueller Analyse soll der Anstieg der Nachfrage nach Tankertransporten in 2016 mit ca. 3,1% in etwa auf Vorjahresniveau liegen. Demgegenüber steht eine Prognose des Kapazitätswachstums von 5,3%. Dies liegt deutlich über den Werten der letzten drei Jahre und geht hauptsächlich auf das Konto des VLCC-Segments. Insgesamt stehen – in Tragfähigkeit betrachtet – noch rund 18% der Flotte im Tanker-Orderbuch.

Das Nachfragewachstum nach **VLCC-Transporten** wird für 2016 auf gut 4% geschätzt und liegt damit leicht über dem

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

Vorjahresniveau. Gestützt wird diese Nachfrage unter anderem vom Handelswachstum auf der Route Arabischer Golf-Nordamerika, das in den vergangenen Jahren rückläufig war. Da sich die Förderung von Schieferöl für die US-amerikanischen Produzenten angesichts der niedrigen Ölpreise nicht rentiert, steigen die Importe wieder an. Im Zuge einer Vielzahl von Ablieferungen, gepaart mit niedrigen Erwartungen an die Verschrottungsaktivitäten, wird sich die VLCC-Flotte im laufenden Jahr allerdings voraussichtlich um 6,8% gegenüber dem Vorjahr vergrößern und das Nachfrageplus mehr als neutralisieren.

Auch im **Suezmax-Segment** übersteigt der Tonnagezufluss die Nachfrage. Nach derzeitiger Analyse wird von einem Flottenwachstum in Höhe von 4% ausgegangen. Clarkson prophezeit im nächsten Jahr mit 7% sogar einen noch deutlich höheren Zustrom zusätzlicher Tonnage. Das Nachfrageplus wird in 2016 auf rund 3% geschätzt. Suezmax-Tanker profitieren unter anderem vom Wiedereintritt des Irans in den Ölhandel.

Im Vergleich zu den größeren Klassen fällt die Nachfrage nach **Aframax-Tankern** in 2016 mit knapp 1% nur halb so hoch aus wie im Vorjahr. Der Flottenzuwachs soll in 2016 ca. 4% betragen. Nachdem sich die Transportsituation innerhalb Europas und besonders zwischen den Ostseeanrainern und Großbritannien in 2015 für Aframax-Tanker äußerst positiv entwickelt hatte, fallen die Transportvolumina auf diesen Strecken nach Experteneinschätzung in 2016 voraussichtlich wieder deutlich geringer aus.

Die Aussichten für 2016 sind weiterhin verhalten positiv. Angesichts des prognostizierten Verhältnisses von Flotten- und Nachfragewachstum könnte allerdings mit steigendem Druck auf die Charterraten zu rechnen sein.

DER BULKERMARKT ALLGEMEIN

Der Beginn des neuen Jahres hätte für den Bulkermarkt kaum schlechter laufen können. Tag für Tag stellte der Baltic Dry Index (BDI) neue Negativrekorde auf. So sank das Marktbarometer bis Mitte Februar auf 290 Punkte. Zum Vergleich: Der Durchschnittswert des Vorjahres lag bei gut 710 Punkten. Im Zuge saisonal bedingter Nachfragessteigerungen konnte sich der Index bis Ende April wieder an die 700 Punkte-Marke heran gekämpft. Hauptverantwortlich dafür war das Segment der Capesize-Bulker, das, wie Lloyds List meldete, zu diesem Zeitpunkt wieder Betriebskostenniveau erreicht hat.

Dem Marktverlauf entsprechend, reduzierten sich die durchschnittlichen Bulker-Spotraten* deutlich und sanken im Februar laut Clarkson Research mit 3.666 USD auf ein historisches Tief. Die Raten der **Capesize-Bulker** fielen über das erste Quartal um rund zwei Drittel. Die Abschlüsse bei den **Panamax-** und **Supramax-Bulkern** fielen mit ca. 20% und 30% schmerzhaft, aber nicht ganz so massiv aus. Bei den Zeitchartern war der Rückgang etwas geringer. Im Quartalsvergleich verloren die Zwölf-Monats-Chartern aller Klassen rund ein Viertel. Insgesamt lagen die Verdienste im bisherigen Jahresverlauf 2016 deutlich unter dem Vorjahresmittel.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

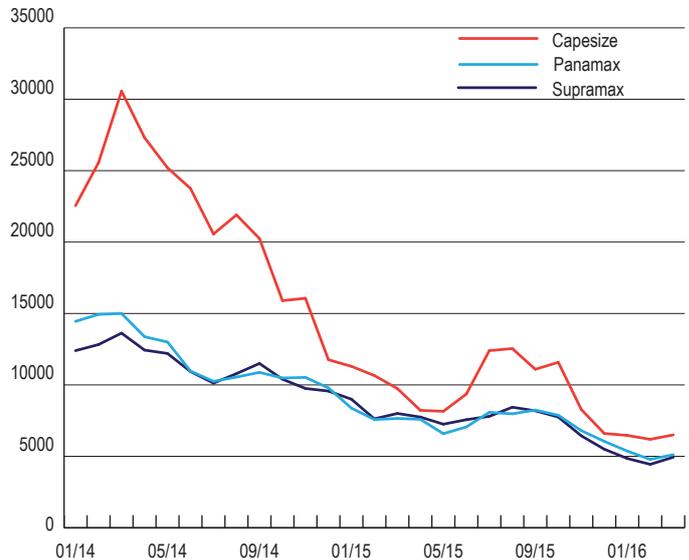
Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	Ø 2015	bis 22.04.16
Capesize	13.690	15.760	21.750	11.180	6.820
Panamax	9.710	10.100	12.040	7.500	5.200
Supramax	10.130	10.030	11.390	7.620	4.900

* Quelle: Clarkson Research

Der schwache Marktverlauf führte sowohl zu einer steigenden Zahl beschäftigungsloser Schiffe, als auch zu einer im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Verschrottungsaktivität. So sind in den ersten drei Monaten des Jahres bereits knapp 16 Mio. dwt aus dem Markt genommen worden, was rund 80% der im gesamten Jahr 2015 verschrotteten Kapazität entspricht. Experten gehen davon aus, dass die zu erwartende hohe Verschrottungsquote den Tonnagezuwachs in 2016 auf ca. 1,5% mindern könnte; in 2017 soll der Anstieg sogar weniger als 1% betragen. Die Orderaktivität war im bisherigen Jahresverlauf angesichts des schlechten Marktes gedämpft, statt dessen bemühen sich Auftraggeber zunehmend um die Stornierung von Bestellungen. Somit dürfte ein Teil des Orderbuchs, das zurzeit ca. 15% der Flotte (in tdw) umfasst, nicht zur Ablieferung kommen.

Im Capesize-Segment blieben laut Clarkson Neubestellungen in den ersten zwei Monaten des Jahres ganz aus. Ablieferungen und Verschrottungen hielten sich in dieser Klasse in den ersten beiden Monaten des Jahres nahezu die Waage. Und auch für das Gesamtjahr wird von einer konstanten Flottenkapazität ausgegangen.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

Das Wachstum im Panamax-Segment soll mit derzeit geschätzten 0,7% in 2016 ebenfalls auf einem geringen Niveau. Lediglich das Supramax-Segment weist im laufenden Jahr mit 5,7% ein spürbares Plus aufweisen.

Selbst der für 2016 prognostizierte moderate Anstieg der Flotte dürfte das Wachstum der Nachfrage nach Bulkertransporten noch übersteigen. So erwartet Clarkson hier lediglich ein marginales Plus von ca. 0,2%. Hauptgrund dafür ist der Rückgang der Handelsvolumina der „Major Bulks“ Eisenerz und Kohle. Im ersten Quartal des Jahres sind die Eisenerzimporte Chinas mit +7% zwar verhältnismäßig hoch ausgefallen, Experten führen dies jedoch auf die niedrigen Rohstoffpreise zurück und sehen darin keinen anhaltenden Trend. Für das Gesamtjahr 2016 wird ein Rückgang der chinesischen Stahlproduktion und im Zuge dessen eine globale Verringerung des Eisenerzhandels um 1% erwartet. In den Jahren 2011 bis 2014 waren die chinesischen Eisenerzimporte noch um durchschnittlich 11% gestiegen. Für den Kohlehandel wird im laufenden Jahr ebenfalls eine Schrumpfung in Höhe von 1% berechnet. Nach fast drei Jahrzehnten war in 2015 im Zuge schwächerer chinesischer und indischer Nachfrage zum ersten Mal ein Rückgang der weltweiten Kohletransporte zu verzeichnen.

Die Marktsituation in der Bulkschifffahrt bleibt vor dem Hintergrund der konjunkturellen Verlangsamung und des strukturellen Wandels der chinesischen Wirtschaft weiterhin sehr schwierig.