

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nachdem die wirtschaftliche Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf 2016 besser als erwartet ausgefallen ist, hat der Internationale Währungsfonds (IWF) nach dem Brexit-Votum der Briten die Prognose für das Weltwirtschaftswachstum sowohl für das aktuelle als auch das kommende Jahr leicht nach unten korrigiert.

Im aktuellen Update des „World Economic Outlook“ vom Juli 2016 prognostiziert der Fonds für 2016 nun ein Wachstum der Weltwirtschaft in Höhe von 3,1%. Für 2017 zeigen sich die Fachleute ebenfalls pessimistischer und haben die Vorhersage auf +3,4% gesenkt – eine Reduktion um jeweils 0,1 Prozentpunkte gegenüber dem letzten Bericht vom April 2016.

Insbesondere die Industrienationen werden nach Einschätzung des IWF unter dem EU-Austritt Großbritanniens zu leiden haben. So rechnen die Ökonomen im nächsten Jahr nur noch mit einem Wachstum von 1,8%. Vor der Austrittsentscheidung waren es noch 2% gewesen. Für die gesamte Eurozone fällt die Vorhersage mit +1,4% ebenfalls um 0,2 Prozentpunkte geringer aus. Der größte Verlierer der aktuellen Prognoserunde ist allerdings Großbritannien selbst. Die Experten erwarten für das Königreich in 2017 nur noch ein konjunkturelles Plus von 1,3% – eine Abwertung um 0,9 Prozentpunkte gegenüber April. Aber auch Deutschland gerät nach Ansicht des IWF durch den Brexit unter Druck. So soll die wirtschaftliche Entwicklung im kommenden Jahr um 0,4 Prozentpunkte geringer ausfallen und sich mit 1,2% auf einem eher stockenden Niveau befinden.

Insgesamt betont der IWF, dass der bevorstehende Brexit die ohnehin herrschende politische und wirtschaftliche Unsicherheit erhöht und die Herausforderung makroökonomischer Vorhersagen noch verschärft. Die tatsächlichen Folgen des EU-Austritts sind erst im Laufe des Trennungsprozesses abzu sehen und vom Ausgang der Verhandlungen abhängig.

Wenngleich die Auswirkungen eines Brexits außerhalb Europas als gemäßigt erachtet werden, sind auch die USA einer Revision nicht entgangen – dies gilt allerdings nur für das laufende Jahr. So wurde die Prognose um 0,2 Prozentpunkte auf 2,2%. Für 2017 schlagen weiterhin 2,5% zu buche.

Nachdem es im April die weltweit einzige Prognoseanhebung des IWF für China gab, sind die Erwartungen an das wirtschaftliche Ergebnis der größten Volkswirtschaft der Welt noch einmal leicht nach oben korrigiert worden. So wird im laufenden Jahr mit einem Plus von 6,6% gerechnet, dies sind 0,1 Prozentpunkte mehr als im April. Die Erwartungen an 2017 bleiben stabil. Indien wurde dagegen um 0,1 Prozentpunkte herabgestuft, ist mit 7,4% aber weiterhin der globale Wachstumsführer.

Positive Nachrichten auch für Russland und Brasilien. Beide Länder, die im laufenden Jahr noch deutlich in der Rezession stecken, schaffen es nach Analyse des IWF in 2017 mit +1% bzw. +0,5% wieder auf die wirtschaftliche Wachstumsseite. Prekär scheint die Lage für Nigeria, das sein bisher prognostiziertes Wachstumspotenzial im laufenden Jahr im Zuge geringerer Ölausbringungsmengen komplett eingebüßt hat und um über 4 Prozentpunkte auf -1,8% abgewertet wurde. Der IWF erwartet offensichtlich auch für 2017 nur eine bedingte Rückkehr zur Normalität und rechnet mit einem Plus von 1,1%.

Wirtschaftswachstum im Jahresvergleich in %

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

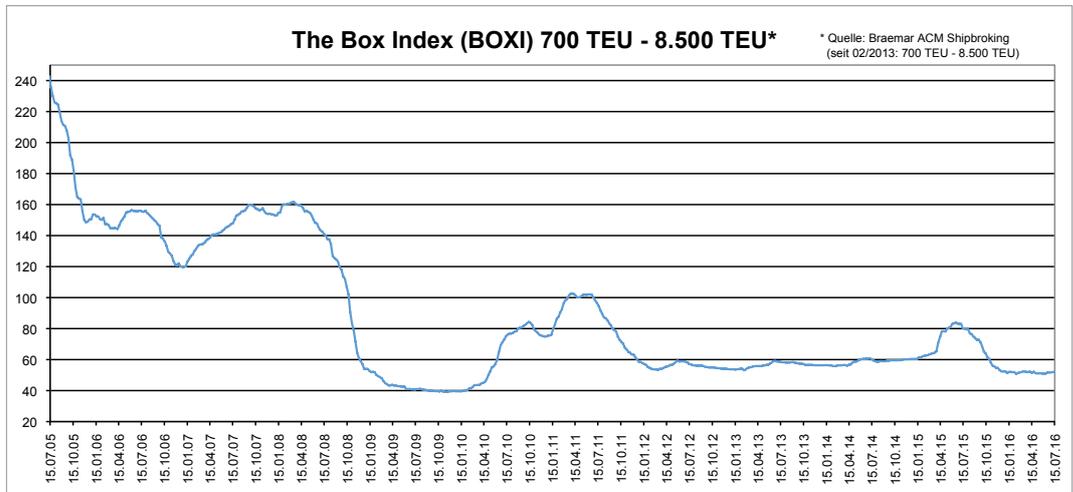
Quelle: IWF, World Economic Outlook, Juli 2016

DER CONTAINERMARKT ALLGEMEIN

Auch im zweiten Quartal 2016 blieben Hinweise auf eine Besserung der wirtschaftlichen Situation im Containerschiffmarkt weiter aus. Die meisten Containerschiffklassen mussten sich mit stagnierenden Ergebnissen zufriedengeben, was für die mehrheitlich ohnehin defizitär fahrenden Schiffe eine Vergrößerung der Existenznot bedeutet. Nur große Schiffe über 8.500 TEU verzeichneten im zweiten Quartal 2016 eine nennenswerte Charratensverbesserung. Im Segment der 4.250 TEU-Schiffe setzte sich die negative Entwicklung mit einem Charratensrückgang von ca. 10% fort. In dieser Klasse machen sich offensichtlich bereits die Effekte der Öffnung des ausgebauten Panamakanals bemerkbar. So werden zunehmend größere Schiffe für die Kanalfahrt disponiert und verdrängen die klassischen „Panamax“, deren Aussichten sich entsprechend eintrüben.

Aufwind für größere Schiffe zeigen auch die Aufliegerzahlen. Laut Alphaliner befand sich das Segment der Schiffe über 5.100 TEU mit 49 Einheiten ohne Beschäftigung Mitte Juli 2016 auf Neun-Monats-Tief. Die Experten gehen davon aus, dass in den nächsten zwei Monaten weitere Schiffe bis 10.000 TEU reaktiviert werden. Insgesamt lagen Mitte Juli 2016 266 Schiffe mit ca. 948.000 TEU auf. Über das Quartal ist dies – saisonbedingt – ein Rückgang um 56 Schiffe bzw. gut eine halbe Mio. TEU.

Große Schiffe profitierten auch von einem leicht verbesserten Handel auf den Routen Asien-Europa. Hier waren die Volumina unter anderem in Folge dramatisch eingebrochener russischer Importe in 2015 um über 3% zurückgegangen. Nun scheint



sich der Asien-Europa-Handel wieder gefangen zu haben, so dass für das laufende Jahr wieder mit einem Wachstum von knapp 4% gerechnet wird. Dies wirkt sich nicht nur positiv auf die Beschäftigungssituation der größeren Schiffssegmente aus, die hauptsächlich hier eingesetzt werden, sondern schlägt sich auch in leicht verbesserten Frachtraten (=Transporterlöse) nieder. So waren im Asien-Nordeuropa-Handel im zweiten Quartal gut 30% höhere Raten als in Q1 zu verzeichnen; Transporte in Richtung Mittelmeer verteuerten sich sogar um rund 60%. Die Erlöse auf den Transpazifik-Routen gingen dagegen weiter zurück. In Richtung US-Ostküste verringerten sich die Frachtraten im zweiten Quartal durchschnittlich um 22%, an die US-Westküste sogar um 28%.

Nachdem in den ersten drei Monaten keine Neubaufträge bei den Werften kontrahiert wurden, ist in den letzten Monaten trotz der schwierigen Rahmenbedingungen wieder eine stärkere Neubauaktivität zu verzeichnen. Clarkson berichtet von 30 Bestellungen, die zwischen April und Mitte Juni aufgegeben wurden. Geordert wurden ausschließlich Schiffe der kleineren Klassen, hauptsächlich von 1.700 TEU bis 3.300 TEU.

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

Schiffsgröße	12/2010	12/2011	12/2012	12/2013	12/2014	12/2015	15.07.2016
1.700 TEU (grd.)	8.100	7.000	6.200	7.600	7.300	7.000	6.650
1.740 TEU (grd.)	8.200	7.250	6.400	7.700	7.500	7.600	7.300
2.000 TEU (gl.)	8.250	7.650	6.350	6.500 *	7.250 *	7.300 *	6.250 *
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	6.000
4.250 TEU (gl.)	18.250	8.200	8.250	7.400	9.900	5.850	5.100
5.500 TEU (gl.)			20.000 **	11.000 **	16.500 **	7.000 **	6.750 **
8.500 TEU (gl.)			32.500 **	22.000 **	29.000 **	8.500 **	11.000 **

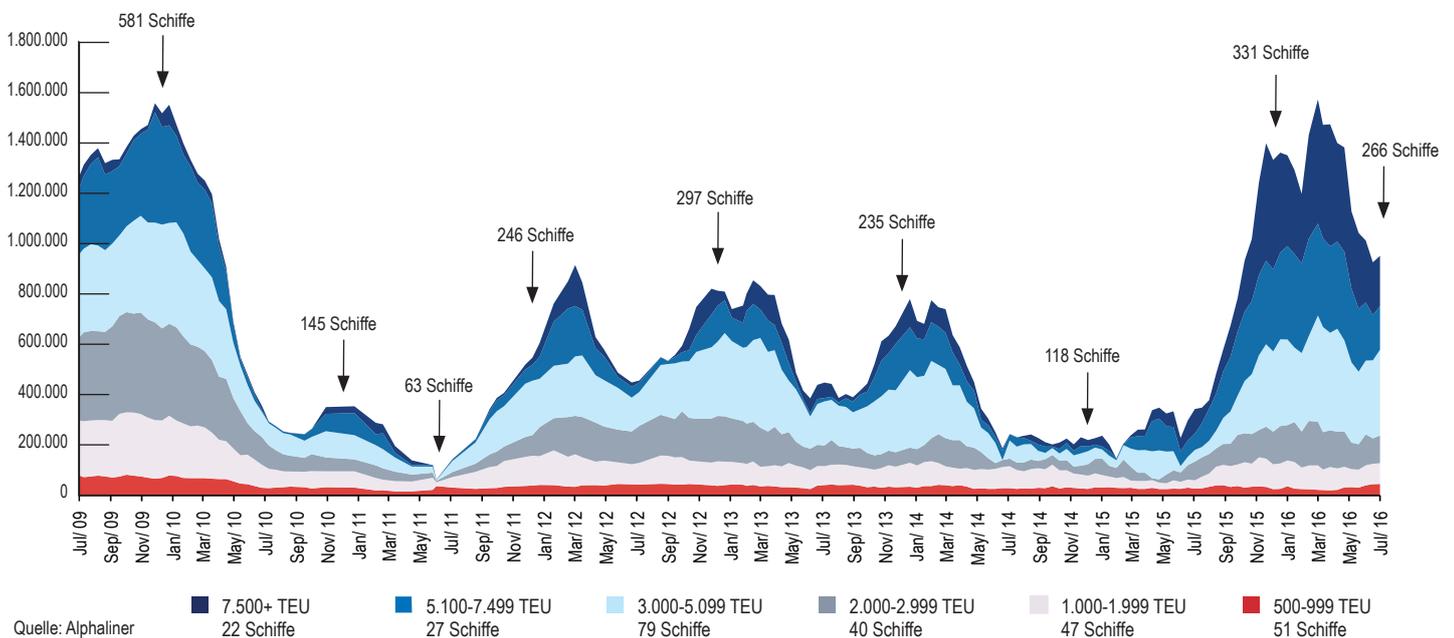
Quellen: Braemar ACM Shipbroking, *Clarkson Research, **seit 2/2013, grd.= geared (mit Kränen), gl.=gearless (ohne Kräne)

Die starken Verschrottungsaktivitäten haben sich auch im zweiten Quartal 2016 weiter fortgesetzt. Bis Mitte Juli 2016 sind bereits mehr als 160% der gesamten Verschrottungstonnage des Vorjahres aus dem Markt genommen worden. Allerdings stehen den 319.500 verschrotteten TEU gut 570.000 TEU an abgelieferter Kapazität gegenüber. Für das gesamte Jahr wird ein Zufluss von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. In den nächsten beiden Jahren werden derzeit jeweils ca. 1,25 Mio. TEU erwartet. Damit ergibt sich für 2016 über alle Containerschiffklassen nach Verschrottungen ein prognostizierter Tonnagezuwachs von etwa 3%.

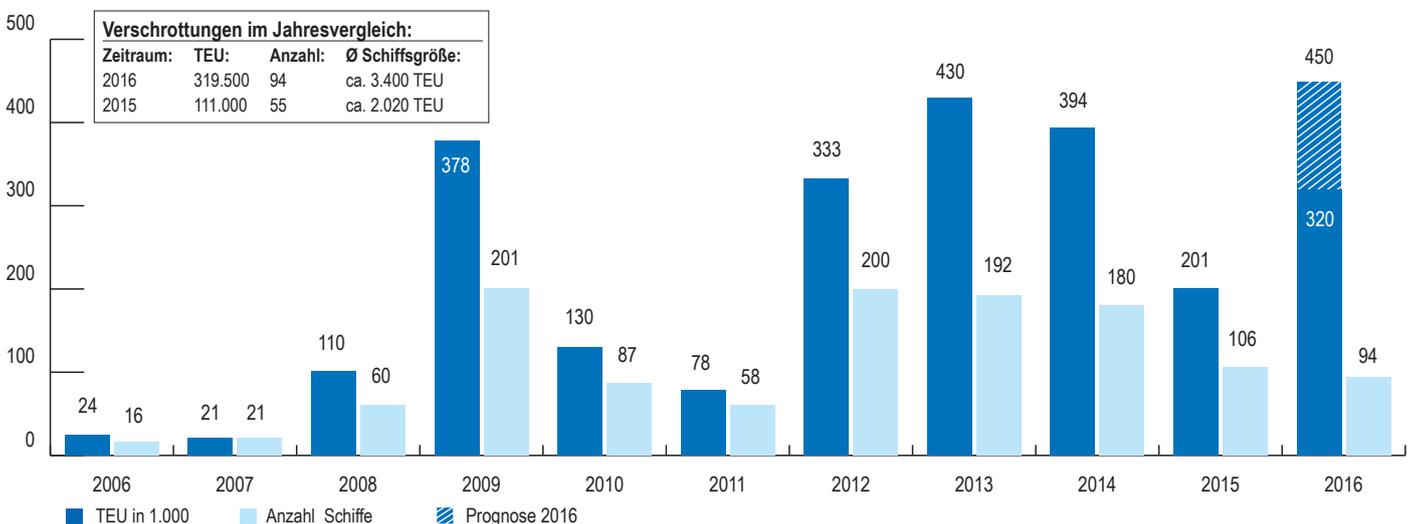
Der Anstieg des weltweit zu transportierenden Containervolumens gibt Clarkson mit 3,8% an; Alphaliner rechnet nur mit einem Wachstum in Höhe von 1,3%. Diese Prognosen sind mit Risiken behaftet und erheblich vom Ausmaß der Prosperität der Weltwirtschaft abhängig.

Um eine nachhaltige Trendwende im Containerschiffmarkt einzuleiten, wären stärkere stimulierende Impulse von der Nachfrageseite erforderlich. Angesichts eines eher verhaltenen Wirtschaftswachstums, dürfte damit kurzfristig nicht zu rechnen sein.

Aufliegertonnage in TEU (Stand: 11. Juli 2016)



Verschrottungen (Stand: 19. Juli 2016)



DER TANKERMARKT ALLGEMEIN

Im zweiten Quartal 2016 machten sich im Tankermarkt sowohl saisonale Effekte als auch das zusätzliche Transportangebot durch Tankerablieferungen in nachgebenden Raten bemerkbar. Diese Entwicklung deutete sich bereits im ersten Quartal an und setzte sich in den letzten drei Monaten fort. Obwohl einige nachdenklich stimmende Ratenausschläge nach unten zu verzeichnen waren, befinden sich die Raten im historischen Vergleich noch auf einem guten Niveau.

Im Spotmarkt verloren die Tanker im zweiten Quartal 2016 durchschnittlich rund 20-30% gegenüber dem ersten Quartal. Die Zwölf-Monats-Chartern gaben um etwa 10% nach. Insgesamt liegen die Werte im bisherigen Jahresverlauf zwar deutlich unter dem Mittel des Vorjahres, aber immer noch über dem der vorherigen vier Jahre.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

Tanker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	Ø 2015	bis 15.07.16
VLCC	22.130	19.840	28.120	48.430	42.410
Suezmax	17.360	16.010	22.710	35.880*	31.220
Aframax	13.640	13.290	17.540	26.710*	24.710

Quelle: Clarkson Research

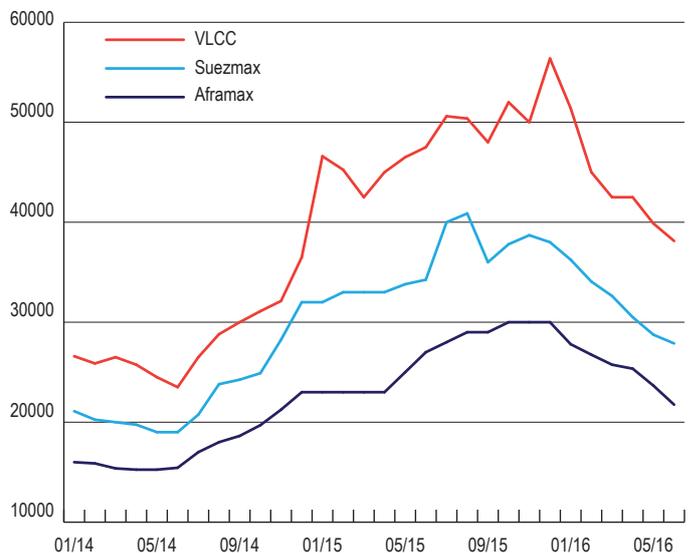
* Die Poolerträge der HANSA TREUHAND-Tanker lagen mit 38.000 (Suezmax) bzw. 31.600 (Aframax) in 2015 deutlich höher.

Die Hochrechnungen der OPEC ergeben für 2016 einem Anstieg des Rohölverbrauchs um rund 1,2 Mio. Barrel pro Tag bzw. einem Gesamtkonsum von 94,18 Mio. Barrel pro Tag (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.

Versuche der führenden Ölförderländer, den Ölpreis durch eine Begrenzung der Ausbringungsmengen zu stützen, scheiterten an der Absage des Irans. Das Land, das erst im Januar durch die Aufhebung der internationalen Sanktionen wieder in den Markt zurückgekehrt ist, lehnt ein entsprechendes Abkommen ab und hat die eigene Ölproduktion mittlerweile fast wieder auf das Niveau vor dem Embargo hochgeschraubt. Eine Förderkappung ohne den Iran würde für die großen Ölproduzenten bedeuten, dem Land widerstandslos Marktanteile zu überlassen. Dass sich das zusätzliche iranische Ölvolumen bisher kaum auf den Markt ausgewirkt hat, liegt an erheblichen Produktionsausfällen z.B. durch Anschläge auf die Ölinfrastruktur in Nigeria, Waldbrände in Kanada oder Unruhen in Libyen. Nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IEA) ist es im Mai 2016 erstmals seit Anfang 2013 sogar zu einem Angebotsrückgang gekommen. Für das dritte Quartal 2016 erwartet die IEA damit, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt.

Nach aktueller Clarkson-Interpretation bedeutet die Branchenentwicklung für die Nachfrage nach Tankertransporten in 2016

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

einen Anstieg um ca. 2,8%, was in etwa dem Vorjahresniveau entspricht. Positiv bemerkbar machen sich das Wiedererstarren des Handels Naher Osten-USA sowie eine robuste Nachfrage Chinas. Die Prognose für das Kapazitätswachstum liegt mit 4,8% allerdings um vier Prozentpunkte über dem Vorjahr und übersteigt auch die Werte der letzten drei Jahre. Hierfür sind das **VLCC-** und das **Suezmax-Segment** verantwortlich, die mit ca. 6% bzw. gut 5% deutlich an Kapazität zulegen. Das **Aframax-Segment** verzeichnet nur ein Wachstum von knapp 2%. Über alle Tankerklassen (10.000+ tdw) umfasste das Orderbuch im Juni 2016 noch 17% der aktuellen Flotte.

Im **VLCC-Segment** wird das Nachfragewachstum für 2016 auf ca. 3,4% geschätzt. Gestützt wird die Nachfrage unter anderem vom Handelswachstum auf der Route Arabischer Golf-Nordamerika, die in den vergangenen Jahren rückläufig war. So sind die US-Ölimporte im ersten Quartal 2016 laut IEA im Jahresvergleich um 17% gestiegen. Negativ wirken sich dagegen die erwähnten Probleme in Nigeria auf das Importvolumen aus Westafrika aus.

Wie im **VLCC-** so übersteigt auch im **Suezmax-Segment** der Tonnagezufluss die Nachfrage um rund zweieinhalb Prozentpunkte. Mit einem Nachfrageplus in Höhe von 2,4% liegt das Segment leicht unter dem Vorjahreswert. Suezmax-Tanker profitieren unter anderem vom steigenden iranischen Handel, das geringere nigerianische Volumen macht sich auch hier bemerkbar.

Bei **Aframax-Tankern** sollen sich in 2016 der Anstieg der aktiven Flotte und der Nachfrage mit jeweils knapp +2% die Waage halten. Das Segment profitierte von einer wachsenden Nachfrage Chinas nach russischem Öl.

DER BULKERMARKT ALLGEMEIN

Der Baltic Dry Index (BDI) beendete im Februar 2016 eine sechsmonatige steile Talfahrt von verhältnismäßig komfortablen 1.222 Punkten auf den bisherigen (Rekord-)Tiefpunkt von 290 Punkten. Im Zuge saisonal bedingter Nachfragesteigerungen konnte sich der Index bis Ende April wieder auf über 700 Punkte verbessern und schloss das zweite Quartal 2016 mit 660 Punkten. Die Verdopplung gegenüber dem historischen Tiefststand darf jedoch nicht über die anhaltend desolante Situation der Bulk-schifffahrt hinwegtäuschen.

Dem Marktverlauf entsprechend, steigerten sich die durchschnittlichen Bulker-Spotraten* über das zweite Quartal zum Teil erheblich. Die Raten der **Capesize-Bulker** verbesserten sich um rasante 130%, **Supramax-Bulker** konnten gut 50% höhere Verdienste verbuchen und **Panamax-Bulker** verzeichnen ein Plus von immerhin rund 25%. In abgemilderter Form zeigte sich die positive Tendenz auch bei den Zeitchartern. So lagen die Erträge der **Capesize-** und **Supramax-Bulker** im Quartalsvergleich jeweils um ca. 20% höher; **Panamax-Bulker** mussten sich mit +8% auch hier mit weniger zufrieden geben. Ein Blick auf den bisherigen Jahresdurchschnitt dämpft die Stimmung jedoch schnell.

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag

Bulker	Ø 2012	Ø 2013	Ø 2014	Ø 2015	bis 15.07.16
Capesize	13.690	15.760	21.750	11.180	7.350
Panamax	9.710	10.100	12.040	7.500	5.420
Supramax	10.130	10.030	11.390	7.620	5.350

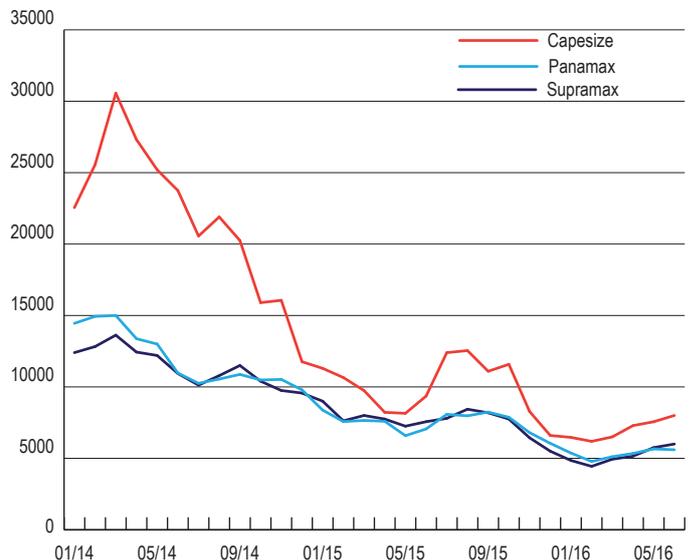
* Quelle: Clarkson Research

Beflügelt wurde der Marktverlauf von chinesischen Eisenerzimporten, die die Erwartungen übertrafen. So fielen die Einfuhren von Januar bis Mai 2016 um 9% höher als im Vorjahreszeitraum aus. China hat die Stahlproduktion angekurbelt, um seine gesunkenen Vorräte wieder aufzustocken. Folglich gehen Experten davon aus, dass diese Rallye nicht von Dauer sein wird und die chinesische Produktion im zweiten Halbjahr wieder abebben wird. Dennoch soll allein diese Aktivität ausreichen, um für einen Anstieg des weltweiten Handelsvolumens in 2016 um 2% zu sorgen.

Die globalen Kohletransporte werden dagegen im laufenden Jahr prognosegemäß um ca. 2,5% fallen. Neben einem wachsenden Umweltbewusstsein, macht sich hier ein Überangebot an Strom in China bemerkbar. Das Land produziert mehr Energie, als es braucht. Als Reaktion darauf hat China in 15 Regionen des Landes einen Baustopp für Kohlekraftwerke verhängt. Wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung berichtet, sollen in den nächsten drei bis fünf Jahren ca. 500 Mio. Tonnen weniger des besonders klimaschädlichen Energieträgers gefördert werden. Gute Nachrichten für die Umwelt, eher weniger gute für die Bulkschifffahrt.

Für Getreide, die Nummer drei der „Major Bulks“, wird in 2016 ein Transportplus in Höhe von 2,6% angenommen, „Minor

Durchschnittliche Zwölf-Monats-Charter in USD pro Tag



Quelle: Clarkson Research

Bulks“ werden mit +1% leicht höher als im Vorjahr berechnet. Über alle Handelsgüter erwartet Clarkson mit +0,7% nahezu eine Stagnation des Transportvolumens. Demgegenüber steht ein Wachstum der gesamten Bulker-Kapazität von prognostizierten 1,1%, das hauptsächlich durch einen Tonnagezufluss im **Supramax-Segment** verursacht wird. Die **Capesize-Flotte** soll sich nach Verschrottungen über das Jahr leicht verringern; das Angebot im **Panamax-Bereich** bleibt nahezu unverändert. Das Bulker-Orderbuch verringert sich allmählich und enthielt Ende Juni 2016 noch Schiffsaufträge, die ca. 15% (in tdw) der derzeit fahrende Flotte entsprechen.

Obwohl sich die Verschrottungsaktivitäten im Mai abgeschwächt haben, deutet das Niveau des bisherigen Jahresverlaufs darauf hin, dass die Rekordzahl von 33 Mio. tdw aus dem Jahr 2012 in 2016 übertroffen werden wird. So wurden in den ersten fünf Monaten des Jahres 262 Schiffe mit gut 20 Mio. tdw aus dem Markt genommen worden. Dies sind bereits zwei Drittel der im gesamten Vorjahr recycelten Kapazität. Das Magazin Fairplay zitierte in diesem Zusammenhang die Goldman Sachs Analystin Justine Fisher, nach deren Ansicht in diesem Jahr Kapazität in Höhe von 45 Mio. tdw und 30 Mio. tdw in 2017 verschrottet werden müsste, um in 2018 Angebot und Nachfrage ins Gleichgewicht zu bringen und den Grundstein für eine nachhaltige Markterholung zu legen. Wie auch im Containerschiffmarkt sinkt das Alter der verschrotteten Schiffe zusehends, was den enormen Druck widerspiegelt, unter dem die Schiffseigner stehen.

Experten hoffen, dass die leichte Aufwärtstendenz im Bulkermarkt nicht zu übertriebenem Optimismus und einer weiteren Abnahme der Verschrottungsaktivitäten und damit zu einer Verzögerung der Markterholung führen wird.