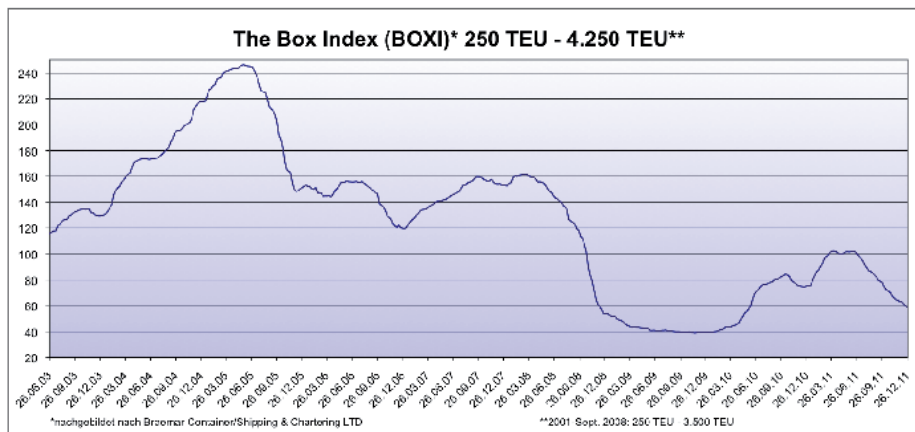


DER CONTAINERMARKT

Nach der schweren Finanz- und Schifffahrtskrise der Jahre 2008/2009 und einer nur kurzen Erholung im Jahr 2010 erreichten die Fracht- und Charraten im vergangenen Jahr selten auskömmliches Niveau und befinden sich seit Mitte 2011 wieder im Abwärtstrend. Auslöser dafür war der ruinöse Wettbewerb der beiden großen Linienreedereien Maersk Line und MSC um Marktanteile. Der Zufluss neuer Tonnage sowie hohe Bunkerpreise belasteten die Branche zusätzlich. Viele Schiffe konnten infolgedessen weder den Kapitaldienst noch die Tilgungen erwirtschaften. In der kurzen Phase der Erholung konnten keine nennenswerten finanziellen Polster aufgebaut werden, so dass die Rücklagen der meisten Schiffe aufgebraucht sind.

Der Start in das Jahr war von verhaltenem Optimismus geprägt. Weltwirtschaft und Schifffahrtsmärkte hatten sich in 2010 schneller erholt als erwartet. Die Rahmenbedingungen, allen voran der Konjunkturverlauf und die damit verbundene Nachfrage, waren zufriedenstellend und sorgten für gut gefüllte Schiffe. Der Box Index kletterte von ca. 75 Punkten im Januar auf gut 102 Punkte im April 2011 und das Ratenniveau stieg über alle Klassen im Durchschnitt um über 40 Prozent, Schiffe der 2.500 TEU-Klasse steigerten sich sogar um ca. 60 Prozent.

Nach einem recht stabilen 2. Quartal gingen die Charraten ab Mitte 2011 auf Abwärtskurs und schlossen das Jahr 2011 mit unterschiedlich starken Rückgängen: Die Segmente der 1.700 und 2.500 TEU Schiffe verloren rund 13 Prozent gegenüber dem Jahresbeginn und verdienten Ende Dezember 7.000 bzw. 8.000 US-Dollar. Die gleiche Rate erzielten 2.800 TEU Einheiten – ein Minus von ca. 32 Prozent. Noch bedrohlicher war die Situation der grö-



ßeren Klassen: 3.500 TEU Schiffe, die mit 7.900 US-Dollar 56 Prozent unter dem Ausgangswert lagen. Mit 8.200 US-Dollar verdienten Panamax-Schiffe mit 4.250 TEU Tragfähigkeit zum Jahreswechsel nur geringfügig mehr und mussten damit eine Einbuße von ca. 55 Prozent hinnehmen. Der BOX Index spiegelte die allgemeine Entwicklung mit einem Stand von ca. 58 Punkten wider.

Laut Clarkson Research sind sowohl das Handelsvolumen als auch die Containerflotte in 2011 um gut 8 Prozent gestiegen. Im Sektor >8.000 TEU ist die Kapazitätsausweitung mit +23 Prozent überproportional. Diese Schiffe werden vorwiegend auf den Haupttrouten, insbesondere im Fernost-Europa-Verkehr, eingesetzt. Hier blieb das Handelswachstum mit 5,2 Prozent jedoch moderat. Da große Schiffe nur dann besonders wirtschaftlich fahren, wenn sie ausgelastet sind, ist die Höhe des Marktanteils von existenzieller Bedeutung. Durch den Tonnageüberhang und den Marktanteilskampf von Maersk und MSC auf der umkämpften Asien-Europa-Route hat sich die Rate im Jahresverlauf fast halbiert. Der Kaskadeneffekt sorgt zudem für Verluste bei nahezu allen Marktteilnehmern. Schiffe mit 4.000 bis 6.000 TEU Tragfähigkeit werden

von den Ost-West-Routen in andere Fahrtgebiete verdrängt und belasten das Ratenniveau der übrigen Segmente.

Laut Branchendienst Alphaliner schrieben 14 der Top-15-Reedereien im dritten Quartal 2011 rote Zahlen. Lediglich Hapag Lloyd konnte Verluste vermeiden. Branchenführer Maersk Line meldete für das dritte Quartal einen Verlust von 297 Millionen Dollar. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurde noch ein Gewinn von rund einer Milliarde Dollar erwirtschaftet. Zwar konnte Maersk die Zahl der transportierten Container im Vergleich der beiden Quartale um 16 Prozent steigern, der Verfall der Frachtraten konnte dadurch jedoch nicht kompensiert werden.

In den letzten Wochen zeigte sich, dass die übrigen Reedereien nicht länger gewillt sind, dem Preiskampf und damit der Abwärtsspirale der Frachtraten tatenlos zuzusehen. Zunächst schloss MSC mit der Nummer 3 der Linien, CMA CGM, zum 1. Dezember 2011 eine Allianz, die laut Alphaliner über 22 Prozent Marktanteil im Asien-Europa-Markt verfügt. Ende des Jahres folgte dann der Zusammenschluss von Hapag Lloyd mit fünf weiteren Reedereien bzw. Reederei-

*Quelle: Braemar Seascope Containers. Alle Charratenangaben im Container-, Tanker- und Bulkermarktbericht verstehen sich pro Tag.

allianzen zur „G6 Alliance“, die auf der Route einen Marktanteil von 24 Prozent hält und dadurch mit Maersk Line (26 Prozent) beinahe gleichzieht. Die neue Konkurrenzsituation zeigt Wirkung: So hat Maersk Line angekündigt, die Frachten von Fernost nach Europa zum 15. Januar um 200 Dollar pro TEU anzuheben, was auf ein Ende des Preiskampfes hoffen lässt.

DER TANKERMARKT

Der hohe Ölpreis, die Abschwächung der globalen Konjunktur und die politischen Unruhen in Nordafrika haben die Lage am Tankermarkt im Jahr 2011 erheblich verschärft. Darüber hinaus hat das stetig steigende Überangebot an Schiffstonnage zu einem erheblichen Verfall der Charraten geführt. Dies gilt insbesondere für das Segment der großen Tanker, der VLCC, deren Verdienste häufig nicht einmal zur Deckung der operativen Betriebskosten ausreichen.

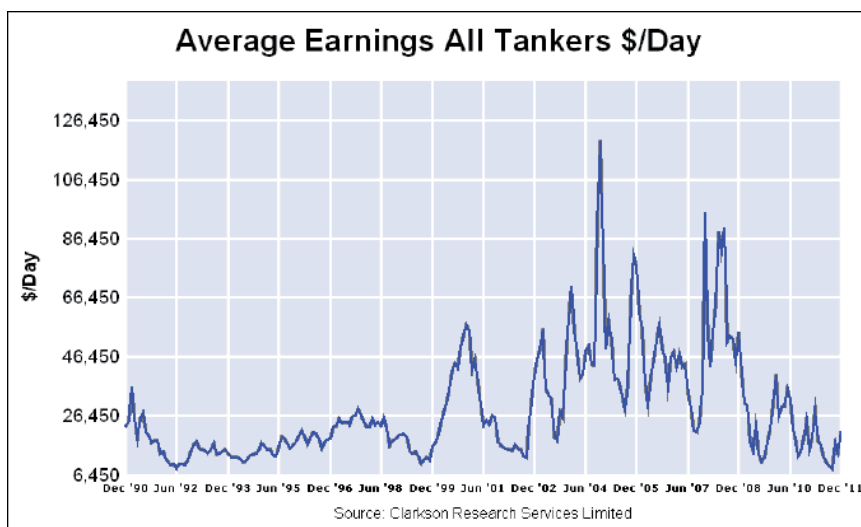
Zwar haben sich die Spot-Raten Ende des Jahres insbesondere im VLCC-Segment erhöht, dies ist jedoch auf die Heizperiode der Nordhalbkugel und nicht auf eine Trendwende zurückzuführen.

Im Zeitchartermarkt starteten Tanker der VLCC-Klasse mit 30.000 US-Dollar in das Jahr 2011 und beendeten es mit 17.000 US-Dollar. Suezmax-Tanker verdienten im Januar 2011 noch 23.500 US-Dollar, im Dezember konnten nur noch 15.000 US-Dollar erzielen. Aframax-Tanker notierten Ende des Jahres bei 13.000 US-Dollar, Anfang Januar wurde diese Schiffsklasse noch für 18.000 USD verchartert. Die Angaben für die Zeitcharter sind in erster Linie theoretische Größen, da nur wenige Tanker für längere Zeiträume kontrahiert werden.

Angesichts der anhaltend angespannten Lage geraten auch in der Tankerschiffahrt immer mehr Reedereien unter Druck. So musste kürzlich die US-amerikanische Großreederei General Maritime Insolvenz anmelden.

Auch wenn die Perspektiven der Seeschiffahrt weiterhin positiv sind, gehen die Experten von einer nur langsamen Markterholung aus. Für 2012 werden sowohl für das Wachstum im Transport als auch der Ladekapazität der weltweiten Containerflotte eine Ausweitung von ca. 8 Prozent erwartet, so dass von einer kurzfristigen Verbesserung der Situation kaum auszugehen ist.

Um die Fracht- und Charraten zu stabilisieren, müsste eine größere Anzahl an Schiffen aufgelegt werden. Die Tendenz dazu ist zu erkennen: Die Zahl der Auflieger ist zum Ende des vierten Quartals auf 219 Schiffe bzw. 546.000 TEU gestiegen - der höchste Stand seit Mai 2010. Experten erwarten in den kommenden Wochen nach Beendigung einiger ausgesetzter Dienste einen weiteren Anstieg der Zahl.



Wie in der Containerschiffahrt versuchen auch die Tankerreedereien ihre Kräfte zu bündeln und durch Kooperationen ihre Einnamesituation zu verbessern. So haben die vier Konkurrenten, Maersk Tankers, Mitsui O.S.K., Samco Shipholding PTE und Ocean Tankers PTE angekündigt, Anfang Februar 2012 einen gemeinsamen Pool aufzulegen, in den bis Jahresende 50 Tanker der VLCC-Klasse eingebracht werden sollen.

Laut Angaben der OPEC lag die Ölnachfrage in 2011 bei +1 Prozent und blieb damit hinter den Erwartungen zurück. Grund dafür war die weltweite Abschwächung der Konjunktur, die auch die Schwellenländer erfasst hat und die im Jahr 2010 noch sehr starke Nachfrage dieser Staaten senkte. Die Ölimporte Chinas, dem zweitgrößten Ölkonsumenten, lagen in 2011 mit ca. 4,8 Prozent Zuwachs unter der Vorjahressteigerung von 7 Prozent. Die europäische Nachfrage war sogar rückläufig und sank um ca. 1 Prozent.

Für 2012 wird mit einem globalen Anstieg des täglichen Verbrauchs in Höhe von 1,07 Millionen Barrel, was 1,22 Prozent entspricht, gerechnet.

Ungeachtet der geringen Nachfrage hält das Wachstum der Tankerflotte weiter an. Nach 4,1 Prozent in 2010, lag der Zufluss laut Clarkson im Jahr 2011 bei 5,8 Prozent. Für das Jahr 2012 wird derzeit mit einer Flottenausweitung von 10,5 Prozent gerechnet. Stornierungen, Verschiebungen von Neubauten sowie Verschrottungen alter Tonnage können diese Prognosen zwar noch korrigieren, werden aber keine nennenswerte Reduktion der Überkapazität erreichen.

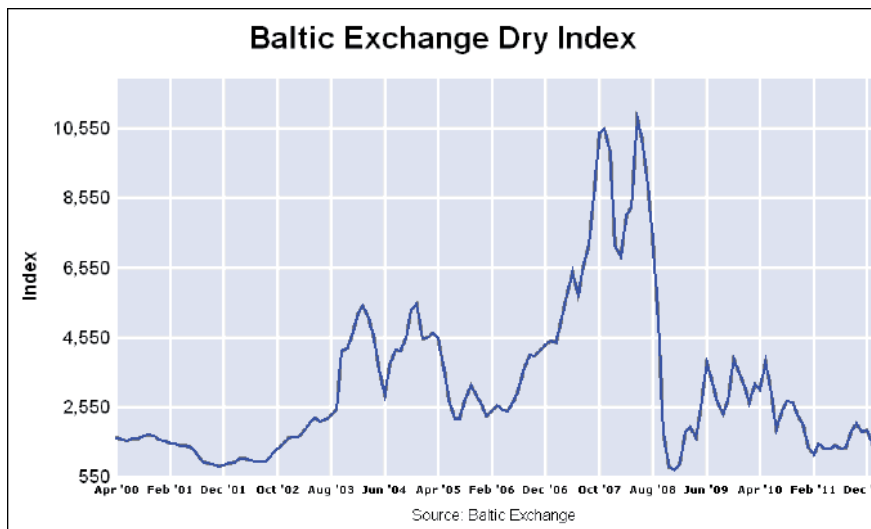
Experten gehen für 2012 zudem von einem weiteren Anstieg der Treibstoffkosten aus, der über den Prognosen für eine Charratenerhöhung liegt. Sollten sich diese Annahmen bewahrheiten, dürfte sich die Situation des Tankschiffahrtsmarktes in 2012 weiter verschärfen.

DER BULKERMARKT

Auch die Bulkschifffahrt erlebte ein unbefriedigendes Jahr. Obwohl Bulkschiffe als Rohstofftransporteure weniger von konjunkturell bedingten Konsumschwankungen beeinflusst werden und mit den wichtigsten Rohstoffim- und exporteuren die wachstumstärksten Staaten auf ihrer Kundenliste haben, hat das Jahr 2011 keine spürbare Verbesserung der Einnahmesituation gebracht.

Die erzielbaren Raten für Zeitchartern der Capesize-Bulker verbesserten sich im Dezember auf knapp 21.900 US-Dollar und lagen damit wieder auf dem Niveau des Jahresbeginns. Der Jahresdurchschnittsverdienst von lediglich 16.840 US-Dollar zeigt die Ratentiefen, die das Segment in 2011 durchfahren musste. Während sich die Capesizer in den letzten Monaten des Jahres steigern konnten, sanken die Charraten der Panamax- und Supramax-Bulker über das Jahr stetig. Zu Jahresbeginn konnten noch 17.500 bzw. 15.250 US-Dollar in der kleineren Klasse erzielt werden, zum Jahresende waren es nur noch 12.500 bzw. 12.250 US-Dollar. Aus dem jeweiligen Jahresverlauf errechnen sich Durchschnittswerte von 14.700 bzw. 14.150 US-Dollar. Verglichen mit den Mittelwerten des Jahres 2010, die im Capesize-Segment ca. 50 Prozent und in den kleineren Klassen sogar über 60 Prozent höher lagen, erscheint dies kaum auskömmlich.

Die Ratenentwicklung im Spotmarkt stellte sich für die Capesize-Frachter erfreulicher dar. Nachdem die großen Frachtschiffe im zweiten Quartal häufig unter die 10.000 US-Dollar-Marke – und damit unter die Kostendeckungsgrenze – gefallen waren, stiegen sie im Jahresverlauf und überschritten im vierten Quartal zuweilen die 30.000 US-Dollar-Marke.



Im ersten Halbjahr 2011 haben die Natur- und Umweltkatastrophen in Australien und Japan die Nachfragesituation in der Bulkschifffahrt stark belastet. Das Wiederanlaufen der australischen Minenproduktion sowie die verstärkte Handelstätigkeit Japans führte zu einem zwischenzeitlichen Ratenanstieg – im Oktober 2011 stieg der Baltic Dry Index auf über 2.000 Punkte –, der jedoch in erster Linie auf Nachholeffekte zurückzuführen war.

Die chinesische Stahlindustrie ist nach wie vor der wichtigste Transportnachfrager. So ist beispielsweise die Eisenerz-Nachfrage Chinas im Jahr 2011 um über 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Kohleimporte erreichten im November 2011 sogar ein Rekorniveau und erhöhten sich im Vergleich zur Vorjahresperiode um ca. 60 Prozent.

Experten schätzen den Anstieg der Dry Bulk Nachfrage in 2011 auf ca. 7 Prozent. Für 2012 wird angesichts des anhaltenden Rohstoffbedarfs der asiatischen Länder mit einem Plus in Höhe von ca. 8 Prozent gerechnet.

Einem ausgeglichenen Markt steht wie in den anderen Schifffahrtsmärkten jedoch der Angebotsüberschuss, der durch die vielen Ablieferungen der letzten Jahres verursacht wurde, entgegen.

Nach einem Flottenzuwachs von knapp 17 Prozent in 2010 lag der Zuwachs in 2011 nach aktuellen Berechnungen bei 14 Prozent, für 2012 wird eine Steigerung von 22,7 Prozent erwartet, hier sind mögliche Verschrottungen noch nicht berücksichtigt. Insgesamt enthält das Bulker-Orderbuch derzeit noch über 30 Prozent der fahrende Flotte.

Die Zahl der verschrotteten Schiffe befand sich 2011 auf Rekordniveau. Bis Anfang Dezember wurden insgesamt ca. 22 Millionen tdw an Schiffstonnage aus dem Markt genommen, dies sind 250 Prozent mehr als im Vorjahr. Dennoch reduzierte diese Menge die gesamte fahrende Flotte nur um ca. 3,6 Prozent.

Selbst unter der Annahme einer weiterhin expansiven Entwicklung des asiatischen Marktes kann daher frühestens in 2013 mit einer grundlegenden Verbesserung des Charratenniveaus gerechnet werden.