



Am 11. April 2011 hat der Internationale Währungsfonds (IWF) seine aktuelle Prognose zum internationalen Wirtschaftsverlauf vorgestellt. Die Erwartungen haben sich gegenüber der letzten Veröffentlichung vom Januar kaum verändert.

Der IWF rechnet mit einer Fortsetzung der globalen Erholung und einem Weltwirtschaftswachstum von 4,4 Prozent im laufenden Jahr.

Für den Euro-Raum gehen die Experten von einer Steigerung der wirt-

schaftlichen Leistung in Höhe von 1,6 Prozent aus, für die USA wird ein Plus in Höhe von 2,9 Prozent errechnet.

In vielen entwickelten Volkswirtschaften stellen die Staatsverschuldung und die hohe Arbeitslosigkeit Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung dar.

Der ökonomische Verlauf der meisten Schwellenländer gilt weiterhin als robust. Gefahren gehen in diesen Ländern von einer wirtschaftlichen Überhitzung aus.

Viele Entwicklungsländer, speziell im subsaharischen Afrika, zeigen ein tragfähiges Wachstum. Negativ können sich jedoch die steigenden Lebensmittel- und Rohstoffpreise sowie wirtschaftliche und politische Spannungen, insbesondere in Nordafrika und im Mittleren Osten, auswirken.

China bleibt mit +9,6 Prozent der Wachstumsspitzenreiter, Indien folgt mit +8,2 Prozent auf Platz zwei.

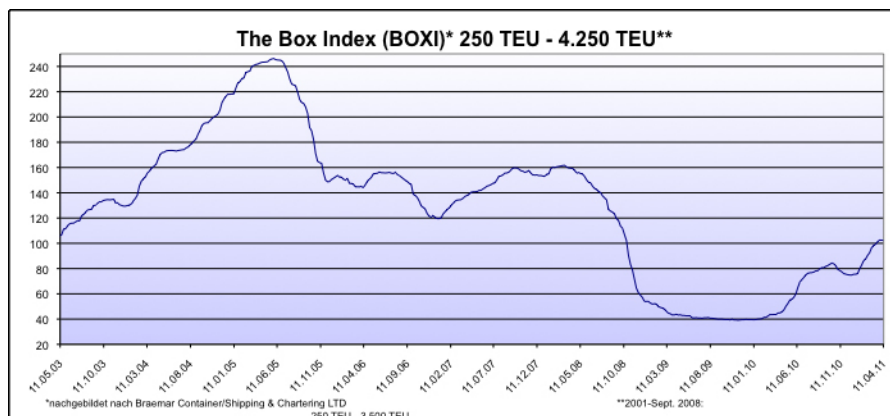
Das Wachstum des Handelsvolumens berechnet der IWF mit +7,4 Prozent.

## DER CONTAINERMARKT

Seit Jahresbeginn haben die Raten für Containerschiffe deutlich angezogen und konnten die saisonal bedingte Delle des vierten Quartals 2010 wieder wettmachen. Der Verlauf gibt Anlass zur Hoffnung auf eine weitere Charratenerholung. Alle relevanten Marktindizes spiegeln die positive Entwicklung wider. So steht z.B. der Box Index per 11. April 2011 bei rund 102 Punkten. Gegenüber dem Jahresbeginn 2011 ist der Index damit um ca. 35 Prozent bzw. rund 27 Punkte gestiegen.

Die Charraten für Containerschiffe verzeichnen das derzeit höchste Niveau seit zweieinhalb Jahren. Gegenüber dem Ratentiefpunkt im Dezember 2009 sind die durchschnittlichen Raten um 200 Prozent gestiegen und befinden sich damit wieder auf dem Stand von September 2008 - bevor die Insolvenz der Lehman Bank die Weltwirtschaft erschütterte.

Das Segment der 1.700 TEU Schiffe startete mit 8.250\* US-Dollar für die Zwölfmonatsperiode in das Jahr 2011 und verzeichnete Anfang April 11.500 US-Dollar. Dieser Wert wurde letztmals im September 2008 erreicht. 2.500 TEU Einheiten steigerten sich seit Jahresbeginn um rund 70 Prozent auf derzeit knapp 16.000 US-Dollar. Die weiteren Klassen konnten



sich um je rund 50 Prozent gegenüber dem Jahresbeginn verbessern: Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 2.800 TEU erzielen derzeit ca. 18.000 US-Dollar. Die nächst größere Klasse der 3.500 TEU Schiffe verdient rund 21.000 US-Dollar. Die HANSA TREUHAND konnte aktuell ein 3.500 TEU Schiff für 3 Jahre zu 22.750 US-Dollar im Markt unterbringen. Größere Einheiten mit 4.250 TEU Tragfähigkeit steigerten sich auf ca. 28.000 US-Dollar.

Nach Prognosen des Branchendienstes Clarkson Research wird das Ladungsaufkommen im laufenden Jahr um 9,8 Prozent steigen. Demgegenüber steht eine Ausweitung der Kapazität im Containerschiffbereich von 7,2 Prozent (unter Berücksichtigung aller Container tragenden Schiffe ergibt sich ein Plus von 6,8 Prozent). Allge-

mein wird davon ausgegangen, dass der reale Tonnagezufluss aufgrund von Nichtablieferungen und Verschiebungen noch geringer ausfällt. Von der Verschrottungsseite werden in diesem Jahr nur leichte Effekte erwartet. Insgesamt wird damit gerechnet, dass die Nachfrage das Angebot um rund 2 Prozent übersteigt. Die Bedenken hinsichtlich des Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage über den Gesamtmarkt sind daher mittlerweile weitgehend zerstreut.

Die Schiffe, die derzeit auf den Markt kommen, gehören überwiegend der großen Klassen an und sind für das Fahrtgebiet Asien-Europa bestimmt. Hier gibt es daher ein leichtes Überangebot an Tonnage während das Angebot an Schiffen z.B. auf den Nord-Süd-Routen eher knapp ist.

\*Alle Charratenangaben im Container-, Tanker- und Bulkermarktbericht verstehen sich pro Tag.

Ende März 2011 waren lediglich noch 84 Schiffe bzw. 1,3 Prozent der Flotte in Auflage - der niedrigste Wert seit November 2008. Experten rechnen mit einem weiteren Rückgang der Auffliegerzahl. Diese Zahl dürfte dann als Bodensatz mehr oder weniger konstant bleiben, da es sich hierbei um überalterte, nicht einsatzfähige Schiffe sowie eingemottete Einheiten der US-Flagge handelt.

Im Neubausektor herrschte im ersten Quartal 2011 große Aktivität. Auch hier

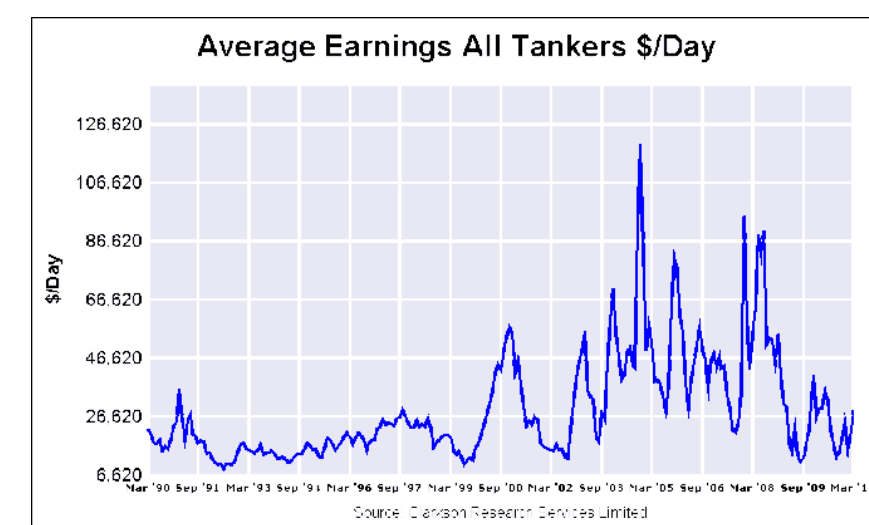
stehen die Sicherung von Marktanteilen und Größenvorteilen im Fokus, so dass viele Containerlinien auf große Schiffe setzen: Den Auftakt machte die dänische Containerlinie Maersk Line, die im Februar die Bestellung von zehn Containerschiffen (plus Option auf 20 weitere Frachter) mit einer Kapazität von jeweils 18.000 TEU bekannt gab. Orient Overseas Container Line (OOCL) aus Hongkong orderte sechs 13.900 TEU Schiffe, Hamburg Süd meldete die Bestellung von sechs Einheiten der 9.700 TEU

Klasse (beide Linien vereinbarten eine Option auf vier weitere Schiffe). Seaspan, Hongkong, hat eine Reihe von bis zu 20 Schiffen à 10.000 TEU geordert. Wenn alle Optionen ausgeübt werden, notieren wir für das erste Quartal 2011 Bestellungen von 70 Schiffen über 9.700 TEU. Ob der Trend sich fortsetzen wird und wie sich die Orderzahlen bei den 3.000 bis 7.000 TEU Schiffen entwickeln werden, bleibt abzuwarten. Insgesamt beweist die Bestellaktivität ein großes Vertrauen in den Marktverlauf.

## DER TANKERMARKT

Im Tankermarkt ist weiterhin keine Erholung in Sicht. Die Charraten sind über das Jahr 2010 kontinuierlich zurückgegangen – ein Trend, der sich in den letzten Monaten noch verstärkt hat. Die stetig wachsende Flotte und das daraus resultierende Kapazitätsüberangebot halten die Charraten auf einem Niveau, das unter dem Durchschnitt der letzten Jahre liegt. Die Krise des Förderlandes Libyen sowie die Unruhen in weiteren arabischen Ländern haben zudem den Ölpreis und damit die Bunkerkosten erheblich ansteigen lassen, so dass viele Tankschiffe unterhalb der Deckung ihrer Betriebskosten fahren.

Im Zeitchartermarkt starteten Tanker der VLCC-Klasse mit 30.000 US-Dollar in das erste Quartal 2011 und beendeten es mit 28.000 US-Dollar. Zieht man den Durchschnittsverdienst des Jahres 2010 von 38.000 US-Dollar zum Vergleich heran, wird die Lage insbesondere der großen Tankschiffe deutlich. Suezmax-Tanker fielen über die Dreimonatsperiode von 23.500 US-Dollar auf 20.000 US-Dollar und liegen damit ebenfalls deutlich unter dem Jahresmittel 2010 von 26.800 US-Dollar. Auch Aframax-Tanker verloren über das Quartal und verdienen nach 18.000 US-Dollar zu Quartalsbeginn nun 15.250 US-Dollar. Der Durchschnitt 2010 betrug 18.700 US-Dollar. Im Spotmarkt machte die VLCC-Klasse nach herben Ratenrückgängen zu Jahresbeginn im Februar wieder Boden gut, konnte das



Niveau aber nicht halten. Nach ebenfalls sehr schwachem Januar steigerte sich die Suezmaxklasse über den Quartalverlauf. Aframax-Tanker verharrten nach passablem Jahresstart auf niedrigem Niveau.

Die jüngste Ankündigung der US-amerikanischen Regierung, die Abhängigkeit der USA von Ölimporten zu verringern, sorgt für zusätzliche Unruhe im Tankermarkt. Die Vereinigten Staaten, mit Abstand der weltweit größte Ölabnehmer, wollen innerhalb der nächsten zehn Jahre das Einfuhrvolumen von derzeit elf Mio. Barrel pro Tag um mindestens ein Drittel reduzieren. Analysten halten diese Zielvorgabe zwar für ehrgeizig, aber nicht für unmöglich.

Experten erwarten, dass diese Maßnahme die ohnehin angespannte

Lage der Tankschiffahrt weiter verschärfen wird.

Nach aktuellen Prognosen des Branchendienstes Clarkson wird für 2011 ein Wachstum der Transportnachfrage von 2,7 Prozent erwartet. Die Tankerablieferungen des Jahres 2011 werden das bisherige Transportangebot um rund 12 Prozent erhöhen. Auch wenn die Zahl durch Verschrottungen und Stilllegungen noch nach unten korrigiert wird, bleibt eine erhebliche Diskrepanz. Das immer noch gut gefüllte Orderbuch wird das Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage in den nächsten Jahren weiter verstärken.

In wieweit sich eine mögliche Ölnachfrageerhöhung aus Japan zur Aufrechterhaltung des Energieversorgungs des Landes auf den Tankermarkt auswirken wird, muss sich zeigen.

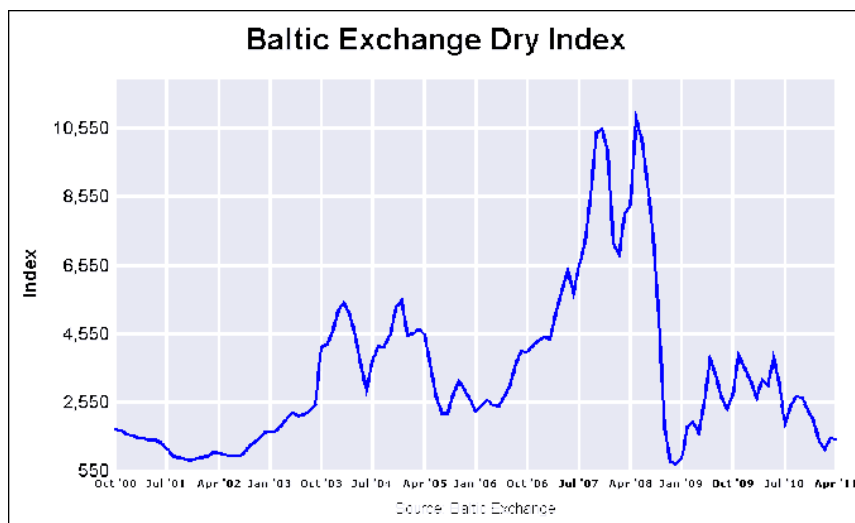
## DER BULKERMARKT

Von Mitte September 2010 bis bis Anfang Februar 2011 ist der Baltic Dry Index kontinuierlich gefallen und hat annähernd zwei Drittel seines Wertes eingebüßt. Im Februar steigerte sich der Index wieder und setzte diese positive Entwicklung bis Ende März fort.

Die erzielbaren Raten für Zeitchartern der Capesize-Bulker verschlechterten sich von 21.750 US-Dollar Anfang Januar auf 17.250 US-Dollar zum Quartalsende. Dieser Wert liegt weit unter dem Jahresdurchschnitt 2010 von 33.000 US-Dollar. Panamax-Bulker zeigten sich etwas stabiler, sie starteten mit 17.500 US-Dollar in das Jahr und schlossen das Quartal mit 16.750 US-Dollar. Aber auch diese Klasse liegt deutlich unter dem Vorjahresmittel von 24.600 US-Dollar. Lediglich Supramax-Bulker konnten sich über das Quartal geringfügig verbessern: Sie begannen mit 16.250 US-Dollar und lagen Ende des ersten Quartals bei 16.750 US-Dollar (Jahresdurchschnitt 2010: 20.800).

Im Spotmarkt gab es für die Capesize-Klasse kaum Lichtblicke: Nachdem in 2010 durchschnittliche Raten in Höhe von 31.700 US-Dollar verdient wurden, erreichten die großen Frachtschiffe im ersten Quartal 2011 selten den fünfstelligen Bereich. Die Lage der kleineren Einheiten war Anfang des Jahres kaum besser. Ab Mitte Februar konnten Panamax- und auch Supramax-Bulker von einer stärkeren chinesischen Nachfrage nach Kohle sowie Getreideexporten aus Südamerika nach Asien profitieren.

Die enge Verbindung von Rohstoffnachfrage und Charratenshöhe hat sich aufgrund des Kapazitätsüberangebot in den letzten Monaten zunehmend aufgelöst. Eine besonders enge Korrelation bestand zwischen der globalen Stahlproduktion, d.h. der Nachfrage nach Eisenerz, und dem Bedarf an Capesize-Bulker. Die rapide Expansion der Capesize-Flotte hat dazu geführt, dass die Charratens der großen Frachtschiffe trotz steigender Eisenerznachfrage im März



auf das niedrigste Niveau seit dem Finanzcrash im November 2008 fiel. Im Umkehrschluss würde sich ein Nachfragerückgang allerdings sicherlich negativ auf Fracht- und Charratens auswirken. Darauf könnte der kürzlich veröffentlichte Fünf-Jahres-Plan Chinas hindeuten. China, die Stütze des globalen Wachstum schlechthin, will sein rasantes wirtschaftliches Wachstum in den nächsten fünf Jahren auf sieben Prozent jährlich drosseln. Flankierend fordert die Regierung eine höhere Energieeffizienz, um weniger Rohstoffe zu verbrauchen. Diese Entscheidung ist weniger ökologisch motiviert, als vielmehr ein Versuch Chinas, seine Abhängigkeit von Förderländern zu reduzieren.

Nach wie vor steht im Bulkerbereich eine große Zahl an Ablieferungen an, deren Kapazität die nachgefragten Transportmengen deutlich übersteigt. Nach einem Flottenzuwachses von 16,5 Prozent in 2010 wird für 2011 mit einer Steigerung der Flottentonnage von rund 23 Prozent gerechnet.

Ob von der Verschrottungsseite nennenswerte Erleichterungen zu erwarten sind wird sich zeigen.

Unter den Ablieferungen des Jahres findet sich die „Vale Brasil“ - mit einer Tragfähigkeit von 400.000 Tonnen der bisher größte Bulker. Das Schiff ist eine Bestellung des brasilianischen Bergbaukonzern Vale.

Vale ist mit einem Marktanteil von 35 Prozent der größte Eisenerz-Exporteur der Welt und hat insgesamt 19 Bulker dieses Typs bei Werften in China und Südkorea in Auftrag gegeben. Um die große chinesische Rohstoffnachfrage zu erfüllen, will das Unternehmen die Menge an transportiertem Eisenerz von jährlich 300 Millionen Tonnen auf 450 Millionen Tonnen erhöhen. Aufgrund der langen Transportwege nach China lohnt sich für das Unternehmen die Investition in eigene Schiffe dieser Größenklasse. Das Unternehmen versucht auf diese Weise, den geographischen Nachteil gegenüber der Konkurrenz aus Australien zu kompensieren und die Abhängigkeit von schwankenden Frachtpreisen zu reduzieren.