

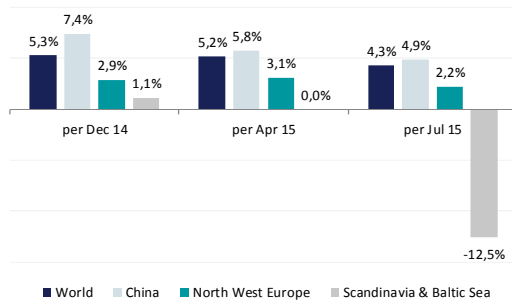
Containersektor – Containerumschlag unterhalb der Erwartungen

Indizes

	Stand per		zuvor	
	17.08.15	1Woche	1Monat	1Jahr
Baltic Dry	1063	1197	1048	1042
Baltic Supramax	908	901	846	889
Baltic Panamax	1057	1028	1162	836
Baltic Capesize	1913	2499	1712	2151
Baltic Handysize	449	443	427	387
Baltic Clean Tanker	678	687	845	549
Baltic Dirty Tanker	665	694	846	749
SCFI	746	750	593	1121
New Context	488	496	531	367

Quelle: Baltic Ex., Shanghai Shipping Ex., VHSS, NORD/LB Sector Research

Chart im Fokus: Prognosen für Containerumschlag reduziert



Quelle: Drewry, HHLA, NORD/LB Sector Research

Durchschnittliche TCE's (USD/day) Bulker

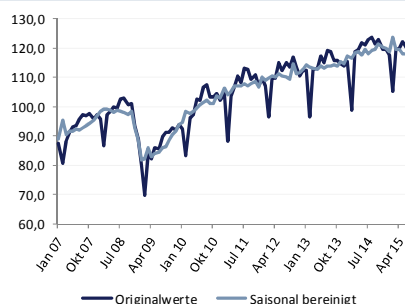
	Stand per		zuvor	
	17.08.15	1Woche	1Monat	1Jahr
Capesize	12.778	18.021	12.885	14.391
Panamax	8.411	8.178	9.261	6.397
Supramax	9.497	9.416	8.844	9.170
Handysize	6.597	6.519	6.300	5.663

TCE Assessment (USD/day) Tanker

	Stand per		zuvor	
	17.08.15	1Woche	1Monat	1Jahr
VLCC	24.188	28.541	70.060	13.092
Suezmax	30.706	31.080	34.696	14.570
Aframax	27.616	27.349	30.584	18.153

Quelle: Baltic Exchange, NORD/LB Sector Research

Chart im Fokus: RWI/ISL-Containerumschlagsindex



Quelle: RWI/ISL, NORD/LB Sector Research

Containerumschlag in Q2 gesunken: HHLA reduziert Erwartungen für 2015 nach erstem Halbjahr

Bereits Anfang Juli hatte die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) die Jahresprognose für das Containergeschäft angepasst. Betrug der Containerumschlag im Q1 2015 noch 1,747 Mio. TEU, ging er im Q2 2015 auf 1,657 Mio. TEU zurück. Von der bisherigen Prognose, das Umschlagsvolumen des Vorjahres von insgesamt 7,480 Mio. TEU leicht zu übertreffen, wurde nun abgerückt. Aktuell wird mit einem moderaten Rückgang der Containermenge 2015 gerechnet, wobei noch ein saisonbedingt etwas besserer Verlauf im zweiten Halbjahr erwartet wird. Speziell die Aussichten der für das Unternehmen relevanten Teilmärkte China und der Ostseeraum haben sich teilweise deutlich verschlechtert. Das Wirtschaftswachstum Chinas kann das bisherige Wachstumstempo nicht halten und wird unterhalb von 7% erwartet. Niedrige Ölpreise sowie die gegen das Land verhängten Sanktionen schlagen sich im Handel mit Russland immer deutlicher nieder. Der Rückgang der Russlandverkehre (Feeder) wurde von der HHLA auf ca. 40% für das erste Halbjahr beziffert. Eine Trendumkehr zeichnet sich aktuell nicht ab. Untermauert wurde der verhaltene Ausblick des Unternehmens mit ebenfalls revidierten Brokerprognosen. So hat beispielsweise Drewry die Schätzungen für die für die HHLA relevanten Regionen signifikant reduziert. Basis für die schwächere Erwartungshaltung sind erneut geringere Prognosen für das diesjährige Weltwirtschaftswachstum seitens des IWF. Aktuell beläuft sich deren Schätzung für das Welt-BIP auf 3,3% (zuvor 3,5%)¹.

RWI/ISL-Umschlagsindex: Negativtrend setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2015 fort

Der vom Rheinisch-Westfälischen Institut (RWI) und dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) berechnete Containerumschlagsindex untermauerte zuletzt die von der HHLA aufgezeigte Schwäche im Containergeschäft. Der Rückgang vom im Februar 2015 verzeichneten Höchststand (123,8 Punkte) setzte sich auch zum Ende des ersten Halbjahres fort. Der auf vorläufigen Umschlagsdaten basierende Index lag per Juni bei 118,1 Punkten. Insgesamt verdeutlicht der Index trotz der Erholung im Frühjahr 2015 eine abnehmende Dynamik. Wir erwarten auch in den kommenden Monaten eher eine Seitwärtsbewegung. Vor dem Hintergrund der jüngst ausgebauten Kapazitäten der Containerterminals in Nordeuropa dürfte sich der Wettbewerbsdruck aus unserer Sicht für die Betreiber zuspitzen. Im Frühjahr hatte beispielsweise der Hafen Rotterdam die Aktivitäten über Maasvlakte 2 ausgeweitet. Sowohl die Maersk-Tochter APM Terminals als auch der Rotterdam World Gateway hatten neue Terminals in Betrieb genommen. Die Containerumschlagsmenge entwickelte sich hier in H1 2015 jedoch eher moderat².

¹ Vgl. IMF: World Economic Outlook Update (09.07.2015)

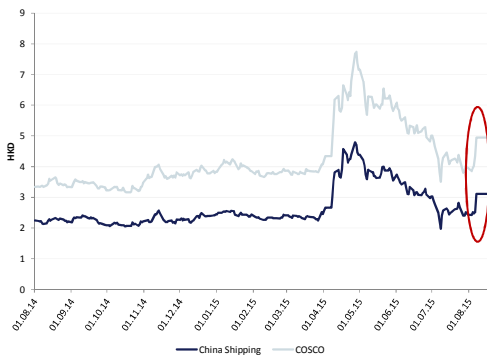
² Vgl. Pressemitteilung Port of Rotterdam: "Throughput grows by 6.8" (17.07.15)

	Stand		zuvor	
	17.08.15	1Woche	1Monat	1Jahr
Fujairah 180 cst	315	321	346	629
Fujairah 380 cst	263	277	320	593
Rotterdam 180 cst	342	346	359	596
Rotterdam 380 cst	244	254	294	567
Singapur 180 cst*	278	301	328	609
Singapur 380 cst*	262	273	315	589

	Stand	Prognose		
	17.08.15	3M	6M	12M
Spot Price Brent**	47,52	50	57	65
Spot Price WTI**	41,87	47	54	64

Quelle: Bloomberg, *= Data from Glanders/Cockett,**= NORD/LB Research E&S

Chart im Fokus: CSCL/COSCO-Listings ausgesetzt



Quelle: Bloomberg, NORD/LB Sector Research

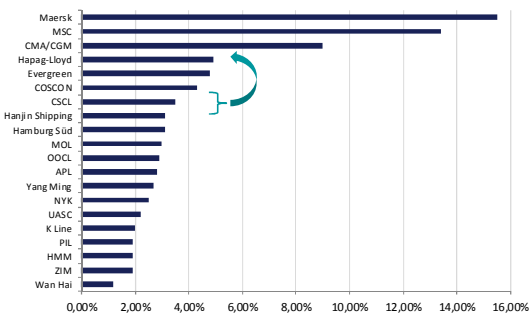
	Per August 2015		Orderbook	
	No.	m dwt/m TEU	No.	m dwt/m TEU
Container	5.111	19,37 m TEU	490	4,10 m TEU
Bulker	10.535	768,59 m dwt	1.644	133,41 m dwt
Tanker	7.816	531,98 m dwt	942	85,99 m dwt

Quelle: Clarkson, Alphaliner, NORD/LB Sector Research

Marktindizes	Stand		zuvor	
	17.08.15	1Woche	1Monat	1Jahr
Dow Jones	17.545	17.615	18.086	16.838
EuroStoxx50	3.498	3.674	3.670	3.073
DAX	10.940	11.604	11.673	9.245
GL Container Shipping	95,23	99,28	97,21	103,88
GL Dry Bulk Shipping	94,59	96,76	96,12	112,34
GL Tanker Shipping	124,11	127,83	135,24	130,84

Quelle: Bloomberg, NORD/LB Sector Research

Chart im Fokus: CSCL/COSCO Marktanteile gesamt



Quelle: Alphaliner, NORD/LB Sector Research

Schwaches FE-EUR-Geschäft: 2M reagiert nun ebenfalls

Die sich fortsetzende Auslieferungswelle an Großcontainerschiffen, die vorrangig für die Fernstrecken auf der FE-EUR-Route vorgesehen waren, hinterlässt weiter Spuren. Die Frachtraten ließen sich bisher nicht durch sich wiederholende Ratenerhöhungen stabilisieren. Die Liner haben mittlerweile mit Kapazitätsreduzierungen reagiert und Services ausgedünnt. Bisher hatte sich nur die 2M-Allianz dieser Maßnahme nicht angeschlossen. Da die Auslastungen jedoch hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind, haben nun auch die beiden Marktführer reagiert. Per Mitte September wird ein Service mit wöchentlicher Kapazität von 9.500 TEU laut Angaben von MSC gekappt³.

Konsolidierung im Sektor: Anzeichen für CSCL/COSCO-Merger verdichten sich, es sind aber noch Fragen offen

Bereits mehrfach wurde in der Vergangenheit über einen Zusammenschluss der beiden chinesischen Staatsunternehmen CSCL und COSCO spekuliert. Nach 2012 kamen im Frühjahr 2015 neue Gerüchte auf nachdem die Reeder eher schwache Zahlen für Q1 2015 veröffentlicht und chinesische Medien generell über mögliche Konsolidierungen von Staatsunternehmen berichtet hatten. Dies wurde aber umgehend verneint.⁴ Aktuell mehren sich jedoch wieder Hinweise, dass die beiden Unternehmen doch vor dem Zusammenschluss stehen könnten. Der Handel mit den Papieren beider Unternehmen wurde bereits am 10. August 2015 ausgesetzt nachdem infolge der aufkommenden Gerüchte die Kurse beider Werte um ca. 29% gestiegen waren. Medienberichten zufolge soll die chinesische Zentralregierung eine Gruppe aus drei Managern von der China Shipping Group (CSCL) sowie zwei Verantwortlichen von COSCO beauftragt haben, einen Merger-Plan in den nächsten drei Monaten auszuarbeiten⁵. Offizielle Statements gab es bisher jedoch zu dem Vorgang nicht.

Zwar machen Konsolidierungen innerhalb des Sektors u.E. weiterhin Sinn. Insgesamt hinterlässt die chinesische Merger-Version jedoch eine Reihe offener Fragen. Mit CSCL und COSCO würden sich gemessen an der vorhandenen TEU-Kapazität der sechst- und siebtgrößte Liner zusammenschließen und Hapag-Lloyd im Ranking überholen. Die Hamburger waren nach dem Zusammenschluss mit der chilenischen CSAV jüngst zur weltweiten Nummer 4 aufgerückt. Auf den Ost-West-Verbindungen würden beide Unternehmen zur 2M-Allianz aufschließen. CSCL/COSCO verfügt aktuell auf der FE-EUR-Route mit ca. 47.000 TEU über mehr wöchentliche TEU-Kapazitäten als CMA/CGM. Auf der Pazifik-Strecke würden mit ca. 48.900 TEU sogar die beiden auf der Verbindung führenden Player Maersk (40.300 TEU) und Evergreen (ca. 40.000 TEU) überholt. Nachdem die ursprünglich geplante Großallianz zwischen Maersk, MSC und CMA/CGM an dem Veto Chinas scheiterte stellt sich die Frage, was im Falle eines Mergers von COSCO und CSCL passiert. Beide Unternehmen gehören unterschiedlichen Allianzen an. COSCO ist Mitglied der CKYHE, CSCL der Ocean Three. Eine „Ocean Eight“ halten wir aktuell für nicht umsetzbar.

³ Vgl. MSC Press Release „MSC to cease operation of its condor service“ (13.08.15)

⁴ Vgl. China COSCO Holdings Company Ltd. „Clarification Announcement“ (17.04.2015)

⁵ Vgl. Reuters „COSCO, China Shipping Group in merger talks – source“ (11.08.15)

Ansprechpartner in der NORD/LB

Sector Research

Dr. Martina Noß	Aviation/Head of Sector Research	+49 (511) 361-8701	martina.noss@nordlb.de
Daniel Wenzel	Aviation	+49 (511) 361-9526	daniel.wenzel@nordlb.de
Sylvia Beuing	Real Estate	+49 (511) 361-6391	sylvia.beuing@nordlb.de
Karin Meibeyer	Renewables	+49 (511) 361-2537	karin.meibeyer@nordlb.de
Thomas Wybierek	Shipping (Autor der Studie)	+49 (511) 361-2337	thomas.wybierek@nordlb.de
Dennis Dasselaar	Shipping	+49 (511) 361-6845	dennis.dasselaar@nordlb.de
Martin Kerl	Support	+49 (511) 361-8449	martin.kerl@nordlb.de
Philip M. Tantow	Support	+49 (511) 361-6398	Philip-mats.tantow@nordlb.de

Capital Markets / Kredit Asset Management

Christoph Schellkes	Head of Kredit Asset Management	+49 (511) 361-6309	christoph.schellkes@nordlb.de
----------------------------	---------------------------------	--------------------	--

Schiffsfinanzierungen

Oliver Faak	Global Head of Shipping/Aviation	+49 (511) 361-2214	oliver.faak@nordlb.de
Tobias Zehnter	Global Head of Shipping	+49 (511) 361-2826	tobias.zehnter@nordlb.de
Steffen Blomberg	Head of Shipping Team I	+49 (511) 361-5202	steffen.blomberg@nordlb.de
Alexander Viets	Head of Shipping Team III	+49 (511) 361-6569	alexander.viets@nordlb.de
Claudia Herrmann	Head of Shipping Team IV	+49 (511) 361-2725	claudia.herrmann@nordlb.de
Jessica Wassmann	Head of Shipping Team V	+49 (40) 37655-270	jessica.wassmann@nordlb.de
Aaron Sen	Head of Ship Finance Asia Pacific Shipfinance Department	+65 6420 3890	aaron.sen@nordlb.de shipping@nordlb.de

Financial Markets Sales

Sales Zins- u. Flowprodukte	+49 (511) 9818-9440	Sales RM Öff. KD, Bund, Länder	+49 (511) 9818-4420
Sales MM/FX	+49 (511) 9818-9460	Sales RM Vers., AM, KAG	+49 (511) 9818-5553

Corporate Sales

Sales Schiffe / Flugzeuge	+49 (511) 9818-8150	Sales Firmenkunden	+49 (511) 9818-4003
Sales Immobilien	+49 (511) 9818-8150	Corporate Sales FX/MM	+49 (511) 9818-4006
Sales Strukt. Finanzierung	+49 (511) 9818-8150		

Structured Products / Fixed Income Sales Europe

Laurence Payet	Sales Europe	+352 452211-514	laurence.payet@nordlb.lu
-----------------------	--------------	-----------------	--

Weitere Ansprechpartner

Origination Fin.Inst	+49 (511) 361-6600	Origination Corp.	+49 (511) 361-4590
-----------------------------	--------------------	--------------------------	--------------------

Wichtige Hinweise

Die vorstehende Studie ist erstellt worden von der NORDDEUTSCHEN LANDESBANK GIROZENTRALE („NORD/LB“). Die NORD/LB unterliegt der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 20, 60314 Frankfurt am Main und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Straße 108, 53117 Bonn sowie Marie-Curie-Straße 24-28, 60439 Frankfurt am Main. Diese Studie und die hierin enthaltenen Informationen wurden ausschließlich zu Informationszwecken erstellt und werden ausschließlich zu Informationszwecken bereitgestellt. Es ist nicht beabsichtigt, dass die Studie einen Anreiz für Investitionstätigkeiten darstellt. Sie wird für die persönliche Information des Empfängers mit dem ausdrücklichen, durch den Empfänger anerkannten Verständnis bereitgestellt, dass sie kein direktes oder indirektes Angebot, keine Empfehlung, keine Aufforderung zum Kauf, Halten oder Verkauf sowie keine Aufforderung zur Zeichnung oder zum Erwerb von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten und keine Maßnahme, durch die Finanzinstrumente angeboten oder verkauft werden könnten, darstellt.

Alle hierin enthaltenen tatsächlichen Angaben, Informationen und getroffenen Aussagen sind Quellen entnommen, die von uns für zuverlässig erachtet wurden. Da insoweit allerdings keine neutrale Überprüfung dieser Quellen vorgenommen wird, können wir keine Gewähr oder Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der hierin enthaltenen Informationen übernehmen. Die aufgrund dieser Quellen in der vorstehenden Studie geäußerten Meinungen und Prognosen stellen unverbindliche Werturteile unserer Analysten dar. Veränderungen der Prämissen können einen erheblichen Einfluss auf die dargestellten Entwicklungen haben. Weder die NORD/LB, noch ihre Organe oder Mitarbeiter können für die Richtigkeit, Angemessenheit und Vollständigkeit der Informationen oder für einen Renditeverlust, indirekte Schäden, Folge- oder sonstige Schäden, die Personen entstehen, die auf die Informationen, Aussagen oder Meinungen in dieser Studie vertrauen (unabhängig davon, ob diese Verluste durch Fahrlässigkeit dieser Personen oder auf andere Weise entstanden sind), die Gewähr, Verantwortung oder Haftung übernehmen.

Die vorstehenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung dieser Unterlagen und können sich jederzeit ändern, ohne dass dies notwendig angekündigt oder publiziert wird. Eine Garantie für die fortgeltende Richtigkeit der Angaben wird nicht gegeben.

Diese Studie stellt keine Anlage-, Rechts-, Bilanzierungs- oder Steuerberatung sowie keine Zusicherung dar, dass ein Investment oder eine Strategie für die individuellen Verhältnisse des Empfängers geeignet oder angemessen ist, und kein Teil dieser Studie stellt eine persönliche Empfehlung an einen Empfänger der Studie dar. Jeder Empfänger sollte, bevor er eine Anlageentscheidung trifft, im Hinblick auf die Angemessenheit von Investitionen in Finanzinstrumente oder Anlagestrategien, die Gegenstand dieser Studie sind, sowie für weitere und aktuellere Informationen im Hinblick auf bestimmte Anlagemöglichkeiten sowie für eine individuelle Anlageberatung einen unabhängigen Anlageberater konsultieren.

Die Weitergabe dieser Studie an Dritte sowie die Erstellung von Kopien, ein Nachdruck oder sonstige Reproduktion des Inhalts oder von Teilen dieser Studie ist nur mit unserer vorherigen schriftlichen Genehmigung zulässig.

Redaktionsschluss

18. August 2015