

## Containersektor: Welche Fahrt nehmen die 18.000+ TEU Riesen?

• Executive Summary	1
• Containersektor - Allianzen dominieren, neue Fusionen in Diskussion	2
• Großcontainerschiffe im Fokus der Top-Liner	5
• 18.000+ TEU Carrier - Ein Überblick über die Services und Häfen	6
• Hoher Wettbewerb als anhaltende Herausforderung	8
• Fazit: Weniger ist manchmal mehr - ULCS-Bestellungen ebbten ab	10



Bildquelle: JadeWeserPort

### Thomas Wybierek

+49 511 361 2337

thomas.wybierek@nordlb.de

## Executive Summary

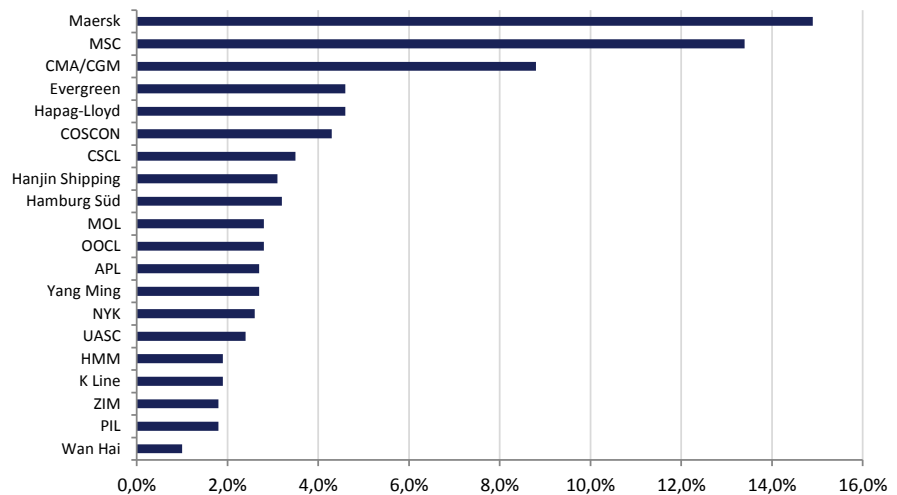
- Die Frachtraten im Containersektor haben sich 2015 erneut enttäuschend entwickelt. Speziell die Fernstrecke von Asien nach Nordeuropa war betroffen. Die Hauptsaison („Peakseason“) verlief auch in diesem Jahr schwächer als ursprünglich erwartet. Die Gründe für die dürftige Nachfrage sind dabei vielschichtig. Einerseits ließ das Wirtschaftswachstum in China nach, andererseits blieb die konjunkturelle Entwicklung in Europa hinter den Erwartungen zurück, da sich lokale Probleme (Griechenlandkrise, Sanktionen gegen Russland usw.) auswirkten. Dementsprechend verringerten sich die (Container-) Importe.
- Auf der Angebotsseite hat sich die Zahl der Großcontainerschiffe dagegen weiter deutlich erhöht. Dies gilt insbesondere für die 2015 in Dienst gestellten Ultra Large Container Ships (ULCS), die über mehr als 18.000 TEU Ladekapazität verfügen und aktuell nur für die Fernstrecke FE-EUR vorgesehen sind. Deren Zahl hat sich gegenüber 2014 annähernd verdoppelt.
- Bisher verfügen nur vier der globalen Top-Liner über ULCS-Schiffen. Insgesamt erteilten mittlerweile fünf weitere im Top-Ranking vertretene Player Aufträge zum Bau weiterer Schiffe dieses Segmentes, sodass auf Sicht alle großen Liner-Allianzen 18.000+ TEU Vessels einsetzen werden. Offen bleibt u.E. noch, ob dabei wirklich jede in einer Allianz organisierte Gesellschaft diese Schiffsart im Eigenbesitz haben wird.
- Aus unserer Sicht bleibt das Marktumfeld im Containersektor kurzfristig unverändert schwierig, da der Wettbewerb weiterhin kaum an Intensität verlieren wird. Dafür sprechen u.E. auch die jüngsten Merger-Aktivitäten. Ob sich die Situation durch immer mehr Schiffe der Größenkategorie zwischen 18.000 TEU und 21.000 TEU verbessern lässt, bleibt für uns fraglich. Um diese Schiffe auszulasten, wird bei konstanten konjunkturellen Rahmenbedingungen um jeden Container gerungen werden. Eine signifikante Verbesserung der Nachfrageseite ist für uns in 2016 vorerst noch nicht erkennbar.

## Containersektor – Allianzen dominieren, neue Fusionen in Diskussion

### Containersektor von großen Playern dominiert

Der Containersektor ist weiterhin gekennzeichnet von der Dominanz einiger großer Player. Dabei verfügen mit Maersk (14,9%), MSC (13,4%) und CMA/CGM (9%) nur die führenden drei Linienreedereien über einen Marktanteil von deutlich mehr als 5%. Evergreen kommt derzeit auf einen Anteil von 4,6%. Aktuell wird der Anteil von Hapag-Lloyd nach der Übernahme der chilenischen CSAV auf 4,6% beziffert, wobei das Hamburger Unternehmen im Jahresverlauf wieder leicht hinter Evergreen zurückgefallen ist. Im Frühjahr verfügte Hapag-Lloyd noch über etwas mehr Kapazitäten. Das Mittelfeld dahinter beginnt mit COSCON (4,3%) und reicht bis UASC (2,4%).

### Aktuelle Marktanteile der Top-Liner



Quelle: Alphaliner (November 2015), NORD/LB Sector Research

### Neue Zusammenschlüsse erfolgten erst unter dem Druck der letzten Krisenjahre

Zwar gab es in der Containerbranche schon einige Zusammenschlüsse. Die letzten größeren Übernahmen datieren aber noch aus Vorkrisenzeiten<sup>1</sup>. Im Rahmen der nunmehr bereits über sieben Jahre anhaltenden Krise in der Schiffsbranche kam es erst wieder in der jüngsten Vergangenheit zu vereinzelten Übernahmen. Nachdem die Verhandlungen über eine Zusammengehen von der Oetker-Reederei Hamburg Süd und Hapag-Lloyd abgebrochen wurden, haben sich die beteiligten Unternehmen anderweitig verstärkt. Die Antwort von Hamburg Süd auf den Merger von Hapag-Lloyd und CSAV war Mitte 2014 die Übernahme der kleinen chilenischen Containerreederei CCNI. Da dadurch aber nur das ohnehin vorhandene Exposure auf der Nord-Süd-Strecke verbessert wurde, ging Hamburg Süd auch einen Kooperation mit United Arab Shipping Company (UASC) ein. Dadurch wurde der Eintritt in den Ost-West-Verkehr hergestellt. Da UASC zusammen mit CMA/CGM und CSCS der Ocean Three Allianz angehört, kann auf einen starken Partner auf der wettbewerbsintensiven Strecke Asien-Europa zurückgegriffen werden.

### Chinesische Fusionsvarianten unverändert in der Diskussion....

Auch wenn noch kein Ergebnis verkündet wurde, mehren sich die Anzeichen, dass in China nicht nur über eine Kräftebündelung nachgedacht wird. Vertreter von CSCS und COSCO wurden Ende August 2015 regierungsseitig aufgefordert, einen möglichen Mergerplan innerhalb von drei Monaten auszuarbeiten. Vor dem Hintergrund des Wettbewerbsdrucks, dem sich die beiden Ge-

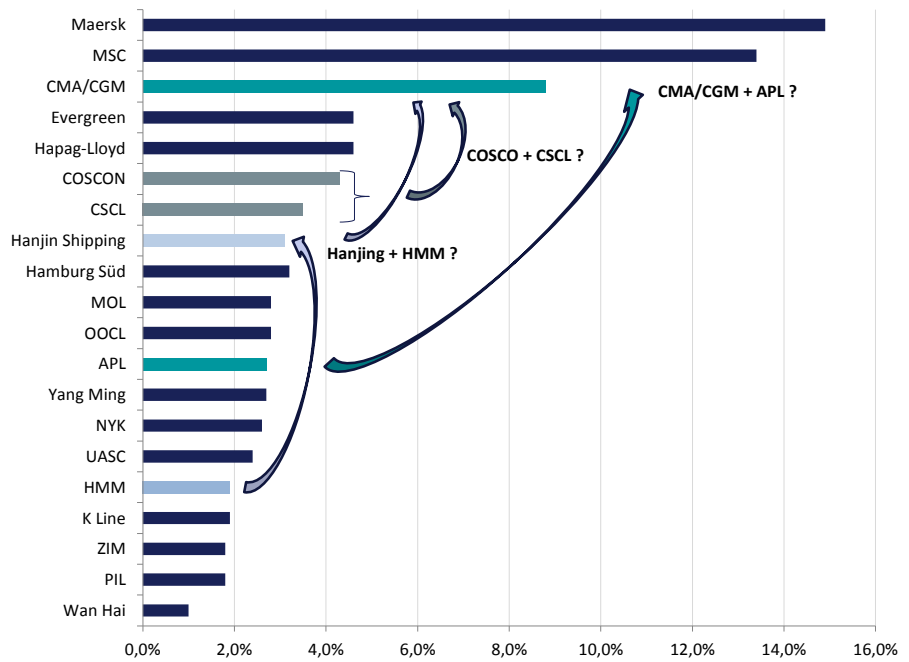
<sup>1</sup> Maersk übernahm die niederländische Royal P&O Nedlloyd N.V. per August 2005. Den Aktionären wurde damals 57 EUR je Anteilsschein offeriert. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Hapag-Lloyd die britisch-kanadische Gesellschaft CP Ships (Kaufpreis: 21,5 USD/Aktie).

sellschaft nicht verschließen konnten, ist die Wahrscheinlichkeit u.E. recht hoch, dass solch ein Plan nicht nur ausgearbeitet, sondern auch umgesetzt wird. COSCO hatte bereits das erste Quartal 2015 mit einem deutlichen Verlust (ca. USD 167 Mio. USD) abgeschlossen. Auch in den beiden Folgequartalen konnten keine Gewinne erzielt werden. CSCL wies zunächst noch einen leichten Gewinn (ca. USD 41 Mio. USD) im ersten Quartal aus<sup>2</sup>, rutsche dann aber ebenfalls in die Verlustzone. Insgesamt belief sich der Verlust nach den ersten neun Monaten auf ca. 162 Mio. USD. Das Zeitfenster für den Merger-Plan schließt sich Ende November. Bisher sind jedoch noch keine weiteren Details veröffentlicht worden.

**...wirft aber einige Fragezeichen auf**

Für uns stellt sich zunächst die Frage nach der weiteren Marktpositionierung der oberen fünf oder sechs Unternehmen des aktuellen Rankings. Bei den beiden chinesischen Unternehmen COSCO und CSCL handelt es sich aktuell nach Marktanteilen um die sechst- und siebgrößte Reederei. Rein nach den aktuellen Kapazitäten gerechnet würde eine fusionierte CSCL/COSCO-Gesellschaft zur weltweiten Nummer 4 hinter Maersk, MSC und CMA/CGM aufrücken und damit Evergreen verdrängen. Vorübergehend war Evergreen von Hapag-Lloyd nach der CSAV-Übernahme überholt worden. Nach der durchgeführten Flottenerneuerung und dem Verkauf von älteren Schiffen wurde der Platz 4 von Hapag-Lloyd aber wieder eingebüßt. Da Evergreen über ein wesentlich stärker gefülltes Orderbuch als Hapag-Lloyd verfügt, wird im Falle eines tatsächlich stattfindenden Zusammenschlusses von CSCL und COSCO Hapag-Lloyd per saldo im Ranking der Top Liner auf Platz sechs zurückfallen. Die neue Entwicklung um APL könnte bereits in dem Zusammenhang gesehen werden. Einen „China-Merger“ hätte die Franzosen auf Sicht kapazitätstechnisch überflügelt, da das Orderbuch von CMA/CGM geringer ist als das von COSCO und CSCL.

**Einfluss möglicher Zusammenschlüsse auf Top-Liner-Ranking**



Quelle: NORD/LB Sector Research

<sup>2</sup> Vgl. Alphaliner Newsletter, issue 18/2015

**Allianzen-Mix**

Problematisch bleibt für uns die unterschiedliche Allianzenbindung der Fusionskandidaten. CSCL ist derzeit Mitglied der „Ocean Three“ und kooperiert mit CMA/CGM sowie UASC. COSCO hingegen ist neben K-Line, Yang Ming, Hanjin Shipping und Evergreen Mitglied der „CKYHE“. Beispielsweise einen neuen Großverbund („Ocean Eight“) sehen wir kartellrechtlich unverändert als nicht umsetzbar. Ähnliches hätte auch für die koreanische Fusionsversion, über die zeitweise spekuliert wurde, gegolten. Im Markt kursierten Gerüchte über Gespräch zwischen Hanjin und Hyundai Merchant Marine, die beide unter dem hohen Wettbewerbsdruck in dem Containersektor leiden. Hanjin ist in der CKYHE-, HMM in der G6-Allianz organisiert. Auch hier wäre unklar gewesen, welche Auswirkungen es auf die beiden Allianzen gegeben hätte. Allerdings wurde bereits verneint, dass die Unternehmen zu Gesprächen über einen Merger aufgefordert worden seien<sup>3</sup>.

**Spekulation über Koreanische Variante**

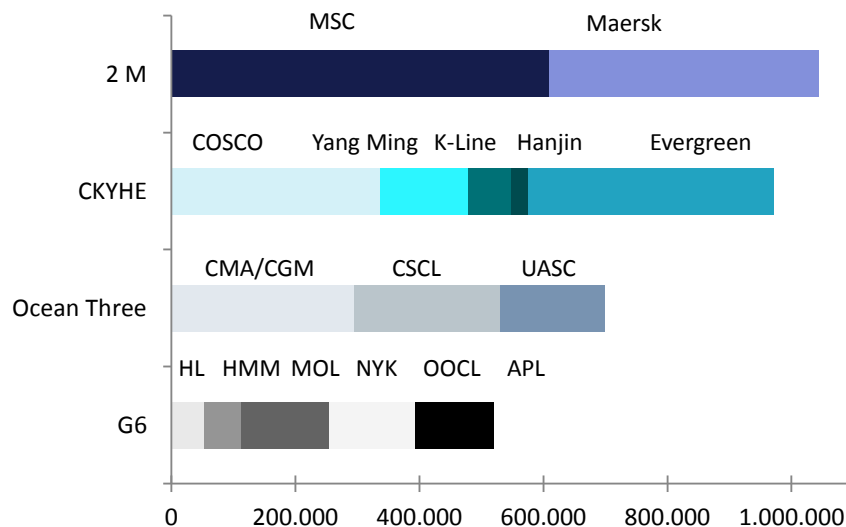
**Wird APL von CMA/CGM übernommen?**

Ein weiteres Fragezeichen steht hinter der Zukunft von APL. Nachdem bereits Anfang November 2015 die Muttergesellschaft NOL veröffentlicht hatte, mit Maersk und CMA/CGM Gespräche zu führen, gab CMA/CGM jüngst bekannt, Exklusiv-Gespräche mit den Hauptanteilseignern zu führen. Bis Anfang Dezember sollen Details geklärt werden<sup>4</sup>. APL hat seit längerem keine Neubaufträge mehr erteilt und Marktanteile verloren. Ein Pluspunkt für APL ist u.E. ein relativ hoher Anteil auf dem Fahrgebiet ME/ISC (25%). Der Kapazitätsanteil von CMA/CGM beträgt hier nur 11%.

**Vier Allianzen dominieren den Markt**

Insgesamt bleiben die Allianzen im Containermarkt dominierend unabhängig von leichten Gewichtsverschiebungen im Ranking. Dabei ist aber beispielsweise Marktführer Maersk seiner Linie bisher immer treu geblieben und hat seinen Marktanteil verteidigt. Sowohl 2011 als auch im laufenden Jahr konnte dies beobachtet werden. Aktuell ist er allerdings im Vergleich zum Frühjahr 2015 leicht unter 15% gesunken. Zudem ist die massive Ordertätigkeit des 2M-Partners MSC bemerkenswert. Zu Maersk schließt MSC aber Kapazitätsseitig nicht auf.

**Orderbücher (TEU) der Allianzen im Vergleich**



Quelle: Alphaliner (per November 2015), NORD/LB Sector Research

<sup>3</sup> Vgl. Bloomberg (09.11.2015): Hyundai Merchant drops on report of possible Hanjin merger

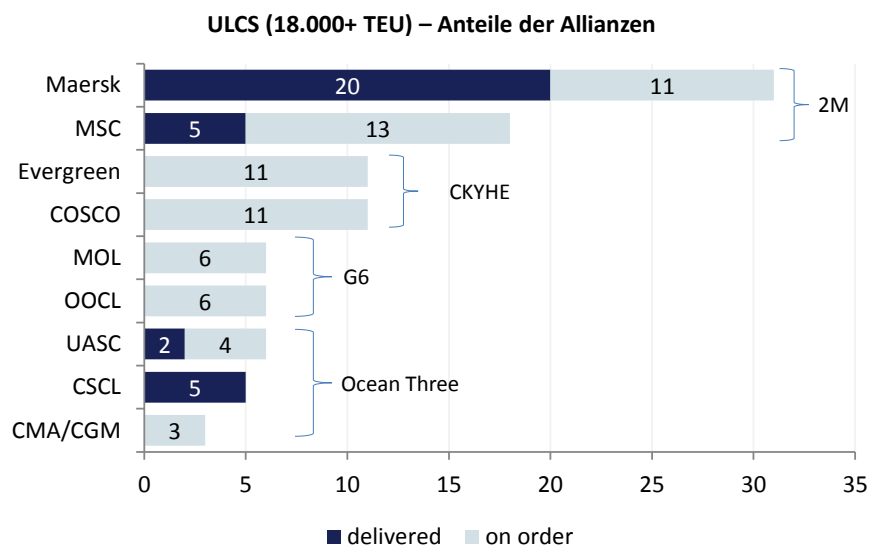
<sup>4</sup> Vgl. Pressemitteilung von CMA/CGM vom 22. November 2015 (CMA/CGM enters into exclusive discussions with Neptune Orient Lines Ltd)

## Großcontainerschiffe im Fokus der Top-Liner

### ULCS im Fokus

Marktführer Maersk Line hat mittlerweile sämtliche 2011 bestellten Megaliner in Dienst gestellt. Insgesamt verfügt das Unternehmen damit aktuell über 20 der sogenannten Triple-E-Class Schiffe. Diese haben den Wettbewerbsdruck auf der Fernstrecke Asien-Europa nochmals intensiviert. Neben Maersk haben bisher nur drei weitere Top-Liner Schiffe mit Ladevolumina von mehr als 18.000 TEU (Ultra Large Container Carrier) im Einsatz<sup>5</sup>. Mit MSC, UASC und CSCL verfügen bisher somit nur die beiden großen Allianzen 2M sowie „Ocean Three“ über ULCS. Da Maersk auf seiner Asien-Europa-Route „AE 10“ bisher mit 11 Triple-E-Class-Schiffen auskam, ist hier eine gewisse Richtgröße für den Bedarf für den einzelnen Service auf der Fernstrecke gegeben. Der AE 10 Loop wird nur mit 18.000 TEU Schiffen bedient, während auf anderen Verbindungen (AE 2 und AE 5) noch die Vorgänger mit geringerer Ladekapazität (15.500 TEU) eingesetzt sind. Im Rahmen von „Vessel Sharing Agreements“ (VSA) bzw. aufgrund der Kooperation innerhalb von Allianzen wird auch auf Großcontainerschiffe der Partner zurückgegriffen. In der jüngsten Vergangenheit haben aber die Wettbewerber reagiert und eine Vielzahl an Bestellungen getätigt. Aktuell liegen bereits von jeder der großen vier Allianzen Aufträge vor.

### 18.000+ TEU Schiffe der großen Liner-Allianzen



Quelle: Clarkson, NORD/LB Sector Research

### Entscheidung über eigene ULCS-Order von Hapag-Lloyd noch offen

Innerhalb der G6-Allianz sind MOL und OOCL die zwei Partner, welche eine Order für Schiffe des ULCS-Segmentes abgegeben haben. Von der japanischen Mitsui O.S.K. Lines wurden sechs 20.150 TEU Schiffe bestellt. Orient Overseas International Ltd. hat sogar sechs 21.100 TEU Carrier in Auftrag gegeben, deren Stückpreise auf 154,9 Mio. USD (MOL) resp. 158,6 Mio. USD (OOCL) beziffert wurden.<sup>6</sup> Damit wäre ein Service/Loop u.E. abgedeckt. Dennoch sind weitere Bestellungen durch die G6 nicht auszuschließen. Hapag-Lloyd verwies bisher allerdings auf die Partner. Eine Entscheidung für eigene Bestellungen sollte eigentlich noch 2015 getroffen werden. Im Rah-

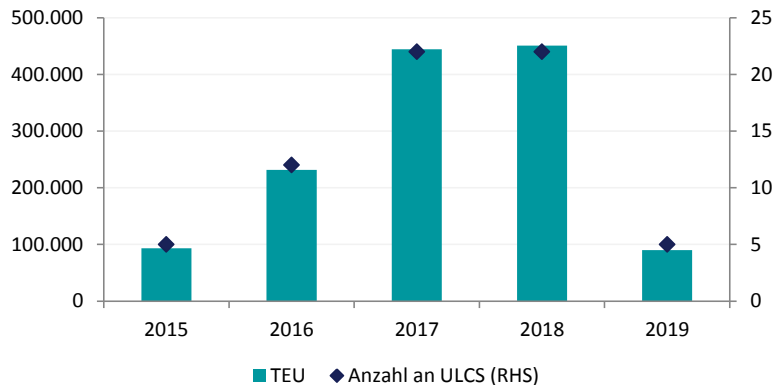
<sup>5</sup> Auch CMA/CGM verfügt bereits über ULCS. Allerdings liegen diese Schiffe knapp unterhalb von 18.000 TEU. Drei Schiffe haben Kapazitäten von 17.722 TEU und zwei 17.859 TEU. Ein weiterer Carrier mit 17.859 TEU steht vor der Ablieferung.

<sup>6</sup> Quelle: Clarkson World Fleet Register (per 30.11.15)

men des Börsengangs hatte das Unternehmen angekündigt, erzielte Mittel für solche Schiffe verwenden zu wollen. Jüngst waren jedoch wieder deutlich zurückhaltendere Statements zu vernehmen<sup>7</sup>. Auf dem Hansaforum in Hamburg (November 2015) wurde vom Vorstand des Unternehmens auf das derzeitige schwache Marktumfeld verweisen, welches keine übereilte Entscheidung erfordere. Der Marktführer Maersk hat nach einer Gewinnwarnung im Oktober mit den Q3-Daten verkündet, eine Option auf weitere sechs Bestellungen von 19.630 TEU-Schiffen nicht mehr zu ziehen. Zuletzt hatte Maersk im Juni noch 11 Schiffe der neuen Triple-E-Generation geordert.

### Orderbuch enthält 65 Schiffe mit 18.000+ TEU

#### erwartete Ablieferungen an ULCS (18.000+ TEU)



Quelle: Clarkson, NORD/LB Sector Research

### Auslieferungsspitze in zwei Jahren

Von den sich derzeit im Orderbuch befindenden 18.000+ TEU Containerschiffe werden noch weiter fünf im laufenden Jahr ausgeliefert. Für 2016 sind 12 Neubauzustellungen avisiert. Jeweils 22 Stück stehen 2017 sowie 2018 zur Ablieferung an. Die jüngsten Orders werden erst 2019 (fünf ULCS) vom Stapel laufen. Unter den Bestellungen befinden sich 15 ULCS mit einem Fassungsvermögen zwischen 18.000 und 18.800 TEU. Weitere 30 Schiffe sind mit einer Kapazität zwischen 19.150 TEU und 19.630 TEU beziffert. Insgesamt 14 Stück sollen zwischen 20.000 und 20.600 Standard-Container aufnehmen können. Die Kapazitätsobergrenze liegt momentan bei einem Ladevolumen von 21.100 TEU. Davon sind sechs Schiffe in Auftrag gegeben worden. Diese Riesen sind laut Werftangaben 400 mtr. lang und 58,8 mtr. breit<sup>8</sup>. Angaben über den Tiefgang wurden nicht gemacht. Da die Schiffe aber ähnlich dem 20.100 TEU-Konzept von SHI sein sollen, sind hier u.E. ebenfalls ca. 16 mtr. wahrscheinlich.

## 18.000+ TEU Carrier – ein Überblick über die Services und Häfen

### Aktuell werden 18.000+ TEU Schiffe auf fünf Services der FE-EUR-Route genutzt

Die sich im Besitz der genannten vier Gesellschaften befindenden ULCS sind aktuell in fünf Services im Einsatz. Maersk betreibt mit seinen 20 Triple-E-Schiffen den AE10-Service komplett und setzt weitere Schiffe in den Services AE2 resp. AE5 ein. In den beiden letztgenannten kommen zudem die 19.000 TEU-Carrier vom 2M-Partner MSC ebenfalls zum Einsatz. MSC nennt diese Services Albatros bzw. Swan. UASC und CSCL sind mit Ihren ULCS auf der FE-EUR-Route im AEC1 bzw. AEX1 Service unterwegs.

<sup>7</sup> Aussagen auf dem Hansaforum in Hamburg fielen eher moderat aus. Das derzeitige schwache Marktumfeld erfordere keine übereilte Entscheidung. Vgl. auch Trade Winds 27.11.2015 „Hapag-Lloyd plans waiting game on ULC orders“

<sup>8</sup> Vgl. Samsung Heavy Industries „SHI renews its hold on the world's largest container ship order record“ (PM vom 02.04.2015)



**27 Anlaufhäfen innerhalb dieser Services auf der FE-EUR-Route**

Insgesamt wurden bisher in den unterschiedlichen Services der Liner, die die 18.000+ TEU Schiffe einsetzen, 27 Häfen angelaufen. Aktuell wurde aufgrund der schwachen Nachfrage in der Hauptsaison 2015 auf der Strecke Services von den beiden Partnern Maersk und MSC ausgedünnt. Beispielsweise ist auf dem AE2-Service nun der Port Tangier enthalten, während Dalian, Hong Kong, Le Havre, Rotterdam, Wilhelmshaven<sup>9</sup> und Felixstowe als Stopps herausgenommen wurden. Aarhus und Gothenburg wurden aus dem AE10 Service in den AE2-Service übertragen. Statt Rotterdam wird im AE10-Dienst nun Felixstowe angelaufen.

AEC1 by UASC	AEX1 by CSCL	AE10 by Maersk	AE5 by Maersk	AE2 by Maersk	Albatross by MSC	Swan by MSC	Silk by MSC
Qingdao	Qingdao	Busan	Dalian	Busan	Dalian	Busan	Busan
Shanghai	Shanghai	Kwangyang	Busan	Dalian	Busan	Xingang	Kwangyang
Ningbo	Ningbo	Ningbo	Qingdao	Xingang	Qingdao	Qingdao	Shanghai
Xiamen	Yantian	Shanghai	Ningbo	Qingdao	Ningbo	Shanghai	Ningbo
Yantian	Singapore	Yantian	Shanghai	Ningbo	Shanghai	Ningbo	Yantian
Port Kelang	Port Kelang	Tanjung Pelepas	Xiamen	Shanghai	Xiamen	Yantian	Tanjung Pelepas
Felixstowe	Felixstowe	Algeciraz	Yantian	Hong Kong	Yantian	Tanjung Pelepas	Felixstowe
Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Tanjung Pelepas	Yantian	Tanjung Pelepas	Southampton	Bremerhaven
Hamburg	Hamburg	Bremerhaven	Algeciraz	Tanjung Pelepas	Algeciraz	Antwerp	Gdansk
Zeebrugge	Zeebrugge	Gdansk	Le Havre	Le Havre	Le Havre	Bremerhaven	Rotterdam
		Aarhus	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Gothenburg	Singapore
		Gothenburg	Bremerhaven	Bremerhaven	Bremerhaven	Aarhus	Hong Kong
			Felixstowe	Hamburg (WHV)	Felixstowe	Wilhelmshaven	
				Antwerp			
				Felixstowe			

Quelle: Unternehmensangaben (FE-EUR-Services, „westbound“ inkl. nur auf einer Reise genutzte Häfen), NORD/LB Sector Research

Die Ocean Three-Allianz hat in ihrem AEC2 (UASC) bzw. AEX3 (CSCL) - Service Schiffe mit Kapazitäten zwischen 12.500 TEU und 17.900 TEU im Einsatz<sup>10</sup>. Dazu zählen die CMA/CGM-Schiffe mit 17.700 TEU resp. 17.900 TEU. Neben den bereits aufgezählten Häfen sind noch Anläufe in den Containerterminals in Dünkirchen sowie auf der Rückreise (Eastbound) Malta und Khor Fakkan (VAE) in dem Loop enthalten.

**Asia-Europe Container Service 1 (AEC1)**



Quelle: UASC

**Asia-Europe Roundtrip (AE10)**



Quelle: Maersk

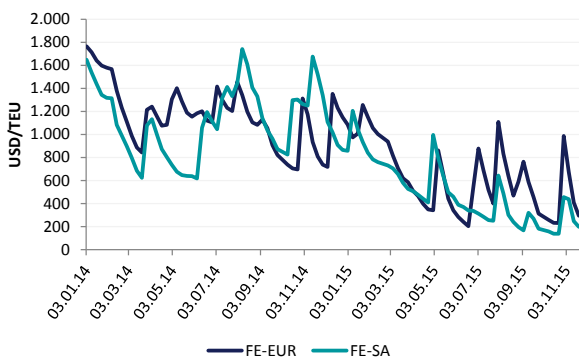
<sup>9</sup> Bei MSC findet sich in der letzten Aufstellung (per 19.08.15) allerdings auch WHV im Swan-Service, dem Äquivalent zum AE2-Dienst.  
<sup>10</sup> Vgl. Alphaliner Monthly Monitor 08/2015

## Hoher Wettbewerb als anhaltende Herausforderung

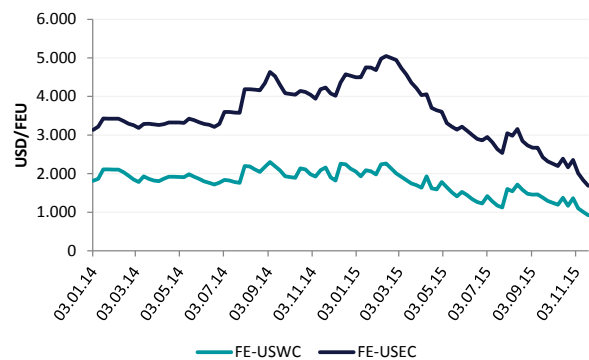
### Frachtraten unter Druck

Im laufenden Jahr haben sich die Frachtraten erneut enttäuschend entwickelt. Gegenüber den Jahresendständen 2014 sind die Frachtraten (SCFI) zwischen 77% (FE-SA) und 57% (FE-USWC) zurückgegangen. Mehrere Versuche der Linienreeder, die Ratenniveaus mittels GRI<sup>11</sup> wieder anzuheben, blieben erfolglos, was die Intensität des Wettbewerbs verdeutlicht. Einzig der parallel laufende Verfall der Treibstoffpreise ermöglichte noch das Erzielen von Gewinnen. Speziell im ersten Quartal 2015 waren sog. Windfall-Profits bei den großen Linern in den Geschäftszahlen erkennbar. Über die drei berichteten Quartale 2015 sanken aber bei den meisten Linern die Gewinne bzw. es wurden sogar Verluste ausgewiesen.

SCFI: FE/Europa+FE/Südamerika



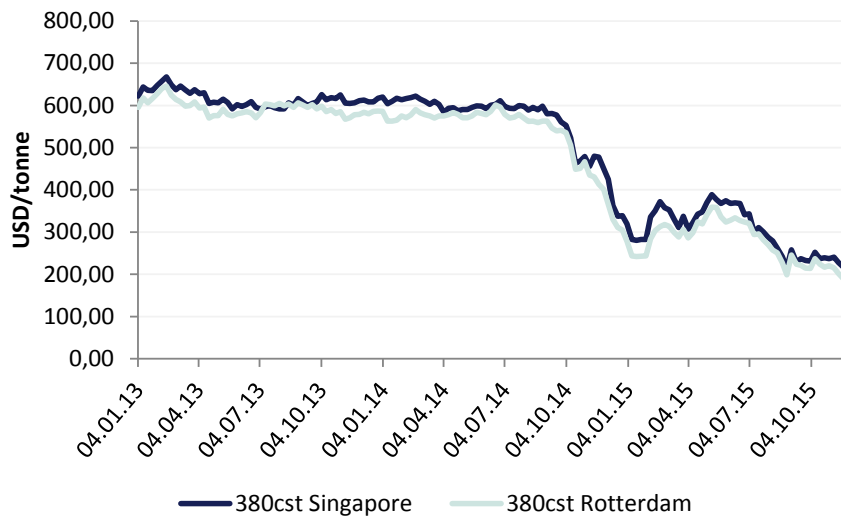
SCFI: FE/US-Küsten



Quelle: SCFI, Clarkson, NORD/LB Sector Research

### Bunker unverändert extrem günstig

Der seit Mitte 2014 anhaltende Ölpreisrückgang führte zu einem massiven Einbruch der Bunkerkosten. Ende August wurde erstmals die Marke von 200 USD/t durchbrochen.<sup>12</sup> Aktuell ist in Rotterdam mit 190 USD/t ein Jahrestief erreicht worden (per November). Insgesamt haben die Bunkerkosten sich im laufenden Jahr um über 35% verringert. Ähnlich niedrige Niveaus gab es zuletzt 2008 in direkter Folge der global um sich greifenden Finanzkrise.



Quelle: Clarkson, NORD/LB Sector Research

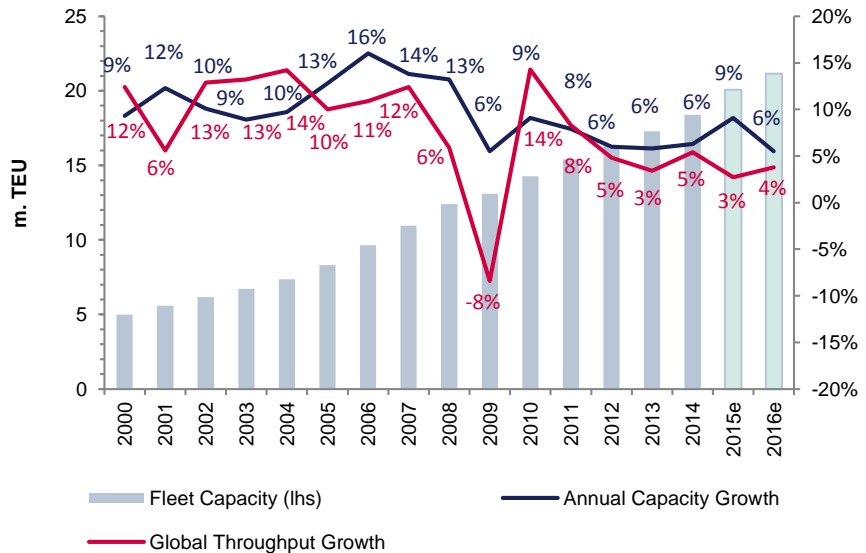
<sup>11</sup> GRI = General Rate Increases (CMA/CGM nennt diese Ratenerhöhung "Rate Restoration")

<sup>12</sup> Vgl. Clarkson: 380cst bunker prices Rotterdam



**Weltwirtschaftswachstum  
2015 bei ca. 3,1%**

Der IWF hat in seinem letzten Ausblick die Erwartungen für das globale Wirtschaftswachstum zum wiederholten Male angepasst. Die konjunkturelle Schwäche in den Emerging Markets macht sich bemerkbar und auch in Europa sowie den USA hat sich die Konjunktur nicht so stark wie erhofft entwickelt. Es wird aktuell noch ein GDP-Anstieg von 3,1% in 2015 gesehen<sup>13</sup>. 2016 beläuft sich die Prognose für das Weltwirtschaftswachstum auf 3,6%.

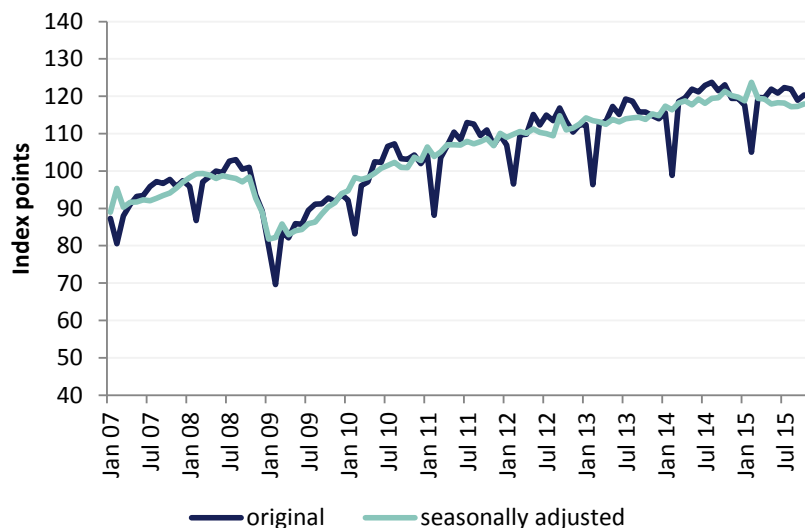


Quelle: Alphaliner (November 2015), NORD/LB Sector Research

**Nachfrageseite 2016 nur mit  
leichtem Wachstum**

Das von den Linern erwartete Wachstum im Containermarkt bewegt sich im laufenden Jahr in einer Range zwischen 2% und 5%. Marktführer Maersk hat beispielsweise seine Prognose mit den 9M-Zahlen nochmals 1%-3% nach unten korrigiert. Ursprünglich lag die Wachstumserwartung zu Jahresbeginn bei 3%-5%. Im abgelaufenen dritten Quartal war sogar nur noch ein Plus von 0% -1% gesehen worden. Wir halten deshalb einen Zieleinlauf am unteren Rand dieser Range (2% - 5%) für eher wahrscheinlich. Der Branchendienst Alphaliner hat seine Prognosen ebenfalls stetig nach unten korrigiert und rechnet derzeit nur noch mit einer Zunahme der Umschlagsmenge um ca. 2,7% in 2015. Für 2016 werden nur noch 3,8% erwartet.

**RWI/ISL Containerum-  
schlagsindex**



Quelle: RWI/ISL (Oktober 2015), NORD/LB Sector Research

<sup>13</sup> Vgl. IMW: World Economic Outlook October 2015

- Containerumschlag flacht sich ab** Der RWI/ISL-Containerumschlagsindex gilt als eine Art Frühindikator. Zwar konnte der Index im Oktober wieder minimal zulegen (117,9 Punkte), eine Trendumkehr wird jedoch noch nicht gesehen, da leichte unterjährige Schwankungen die Regel darstellen. Insgesamt gehen die Containerumschläge von 81 internationalen Häfen in die Berechnung ein. Festzustellen ist jedoch, dass sich die Kurve zunehmend abgeflacht hat. Speziell 2015 ist kein Anstieg gegenüber dem Vorjahr mehr erkennbar.
- Flottenwachstum jedoch höher** Demgegenüber wird insbesondere noch in 2015 bedingt durch die hohen Ablieferungszahlen ein Anstieg der Flottenkapazität (insgesamt) um ca. 9,1% gesehen. 2016 setzt sich die Auslieferungswelle fort, sodass mit einem Flottenanstieg um ca. 5,5% gerechnet werden muss. Weitere 1,34 Mio. TEU werden dann bei der verfügbaren Tonnage dazu führen, dass die 21 Mio. TEU-Grenze überschritten werden wird. In dem Zuwachs enthalten sind 250.000 TEU der Kategorie 18.000+TEU Vessels. Laut aktuellem Orderbuch werden 2017 und auch 2018 nochmals in Summe annähernd eine halbe Million an TEU in diesem Subsegment ausgeliefert werden. Somit bleibt nicht nur das Problem der Übertonnage auf Sicht im Markt bestehen, die Zahl der 18.000+ TEU Schiffe wird sich im Zeitraum von 2014 bis 2018 dann annähernd um den Faktor 7 erhöht haben.

## Fazit: Weniger ist manchmal mehr – ULCS-Bestellungen ebbten ab

- ULCS-Order-Spitze scheint vorerst erreicht** Die aktuelle Marktschwäche und der Frachtratenverfall scheinen zumindest vorerst zu einem Umdenken im Orderverhalten geführt zu haben. Das derzeitige Orderbuch beinhaltet 65 weitere ULCS von mehr als 18.000 TEU Fassungsvermögen, die überwiegend in den nächsten drei Jahren zur Auslieferung kommen. Statt immer mehr der Containerriesen zu bestellen, ist in der jüngsten Vergangenheit eher eine gewisse Zurückhaltung erkennbar. Der Marktführer Maersk hat eine Option auf weitere Bestellungen von 19.630 TEU-Schiffen nicht gezogen. Zuletzt hatte Maersk im Juni noch 11 Schiffe der neuen Triple-E-Generation geordert. Die Nachfrage scheint somit abzuebben. Dafür sprechen aus unserer Sicht auch die letzten Andeutungen von Hapag-Lloyd. Anstatt umgehend nach dem erfolgreichen IPO neue ULCS in Auftrag zu geben, zeigt sich das Unternehmen zurückhaltend. Für einen „Loop“ sind innerhalb der G6-Allianz ohnehin ausreichend 18.000+ TEU-Kapazitäten bestellt worden.
- Bedarf an weiteren ULCS-Kapazitäten aktuell limitiert** Vor dem Hintergrund der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung in Europa und der damit einhergehenden Nachfrageschwäche sowie der Neueröffnung des erweiterten Panama-Kanals verlagern sich u.E. die Schwerpunkte in der Branche wieder etwas. Einen gestiegenen Bedarf an 18.000+ TEU Schiffen für die Fernost-Route(n) sehen wir im derzeitigen Wettbewerbsumfeld momentan jedenfalls nicht.
- Branche ohne Anzeichen von Erholung** Die zuletzt schwachen Frachtraten spiegelten das harte Wettbewerbsumfeld wider. Ratenerhöhungen konnten nicht lange aufrecht gehalten werden. Um die vorhandenen Schiffskapazitäten zu füllen, waren die Linienreeder offensichtlich bereit, Abschlüsse zu akzeptieren. Die Auslieferungen von Großcontainerschiffen drückten zudem in einen Markt, der nachfrageseitig 2015 erneut hinter den Erwartungen geblieben ist. 2016 bleibt das Marktumfeld u.E. herausfordernd.

## Ansprechpartner in der NORD/LB

### Sector Research

<b>Dr. Martina Noß</b>	Aviation/Head of Sector Research	+49 (511) 361-8701	martina.noss@nordlb.de
<b>Daniel Weiß</b>	Aviation	+49 (511) 361-9526	daniel.weiss@nordlb.de
<b>Sylvia Beuing</b>	Real Estate	+49 (511) 361-6391	sylvia.beuing@nordlb.de
<b>Thomas Wybierek</b>	<b>Shipping (Autor der Studie)</b>	+49 (511) 361-2337	thomas.wybierek@nordlb.de
<b>Dennis Dasselaar</b>	Shipping	+49 (511) 361-6845	dennis.dasselaar@nordlb.de
<b>Philip M. Tantow</b>	Support/Shipping	+49 (511) 361-6398	philip-mats.tantow@nordlb.de

### Schiffsfinanzierungen

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

### Kredit Asset Management

<b>Christoph Schellkes</b>	Leiter Kredit Asset Management	+49 (511) 361-6309	christoph.schellkes@nordlb.de
----------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------------------

### Financial Markets Sales

<b>Sales Sparkassen /Regionalbanken</b>	+49 (511) 9818-9400	Sales RM Öff. KD, Bund, Länder	+49 (511) 9818-4420
<b>Sales MM/FX</b>	+49 (511) 9818-9460	Sales RM Vers., AM, KAG	+49 (511) 9818-5553

### Corporate Sales

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

### Weitere Ansprechpartner

<b>Origination Fin.Inst</b>	+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

4. Dezember 2015