

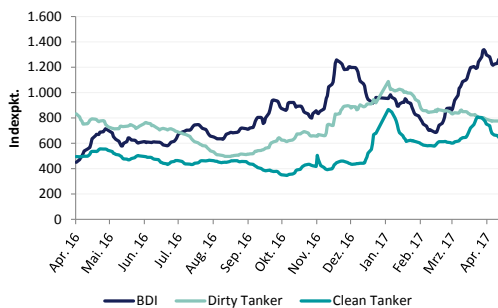
Schifffahrt: Nach durchwachsenem Start 2017 Neubestellungen im Fokus

Indizes

	Stand per		zuvor	
	19.04.17	1Woche	1Monat	1Jahr
Baltic Dry	1278	1282	1205	671
Baltic Supramax	881	881	884	534
Baltic Panamax	1612	1583	1103	746
Baltic Capesize	2130	2252	2466	1065
Baltic Handysize	568	554	510	334
Baltic Clean Tanker	643	639	748	535
Baltic Dirty Tanker	819	790	824	787
SCFI	803	788	778	636
New Contex	397	391	333	342

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

Chart im Fokus: diametrale Frachtratenentwicklung im Dry Bulk- und Tanker Sektor



Quelle: Baltic Exchange, Clarkson, NORD/LB Sector Research

Durchschnittliche TCE's (USD/day) Bulker

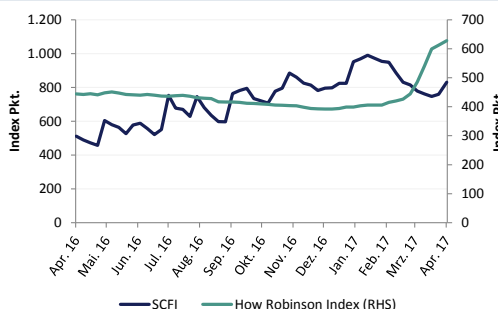
	Stand per		zuvor	
	19.04.17	1Woche	1Monat	1Jahr
Capesize	14.460	15.223	17.016	7.125
Panamax	12.916	12.676	8.875	5.947
Supramax	9.741	9.305	9.245	5.580
Handysize	8.327	8.122	7.499	4.789

TCE Assessment (USD/day) Tanker

	Stand per		zuvor	
	19.04.17	1Woche	1Monat	1Jahr
VLCC	22.503	16.416	10.086	39.795
Suezmax	11.334	10.718	18.617	31.577
Aframax	10.589	9.517	11.983	24.307

Quelle: Baltic Exchange, NORD/LB Sector Research

Chart im Fokus: Ratenentwicklung im Containersektor Ende Q1 2017



Quelle: Clarkson, Howe Robinson, NORD/LB Sector Research

Handelsschifffahrt – Sektoren mit unterschiedlichem Jahresstart

Die drei Kernsektoren der Handelsschifffahrt starteten unterschiedlich in das Jahr 2017. Der Baltic Dry Index hat trotz zwischenzeitlicher Schwäche in Q1 2017 seit Jahresanfang um ca. 32% zugelegt. Gegenüber dem Vorjahr steht ein deutliches Plus von 127%. Allerdings ist dabei zu beachten, dass der Bulkersektor im ersten Quartal 2016 seine Allzeittiefs erreicht hatte. Aufgrund der chinesischen Neujahrsfeierlichkeiten in den ersten beiden Februarwochen entspricht der Rückschlag durchaus dem saisonal üblichen Muster.

Entgegengesetzt entwickelten sich die Tankerindizes der Baltic Exchange. Sie gaben um ca. 28,7% (Dirty) resp. 25,5% (Clean) seit Jahresbeginn 2017 nach. Im Vergleich zum Vorjahr liegen beide Indizes aber noch im Plus. Dabei fiel das YoY-Wachstum beim Clean Tanker Index mit ca. 29,7% jedoch deutlich höher aus als das des Dirty Tanker Indexes (+2,8%). Insgesamt dürfte sich aus unserer Sicht der Abschwung noch fortsetzen. Für beide Tankerkategorien wird 2017 mit einer deutlich über dem Nachfragewachstum liegenden Ausweitung der Angebotsseite gerechnet¹. Damit dürfte der Wettbewerbsdruck anhalten, was wiederum negative Entwicklungen der Ratenlevels impliziert.

Der Containersektor zeigte unterdessen ein unterschiedliches Muster bei den Ratenverläufen. Einerseits verlief die Entwicklung der Frachtraten in den ersten drei Monaten des Jahres negativ. Der SCFI Index reduzierte sich 2017 bis Anfang April insgesamt um ca. 14%. Dabei hatten sich die Frachtraten um den Jahreswechsel durchaus weiter verbessert. Die Geschäftsbelegung ist auf das in 2017 relativ früh liegende Datum des chinesischen Neujahrsfestes (Ende Januar) zurückzuführen. Andererseits sind jedoch seit Ende Februar signifikante Anstiege der Charraten im Containermarkt zu beobachten. Exemplarisch dafür steht der Verlauf des Howe Robinson Indexes (HRI). Nach einer fast einjährigen Seitwärtsbewegung, in der der HRI mit geringer Volatilität um die Marke von 400 Punkten pendelte, sprang er Anfang Q2 2017 auf über 600 Punkte. YTD liegt die Performance damit bei 57,4%². Darin spiegelt sich eine optimistische Erwartung bzgl. der zukünftigen Nachfrageentwicklung. Gestützt wurde dieser Aufschwung durch anziehende Nachfrage insbesondere in den Kategorien zwischen 2.500 TEU und 6.500 TEU. Dagegen haben die Feeder-Größen zwischen 700 TEU und 2.200 TEU an der Entwicklung nicht partizipieren können. Vor dem Hintergrund einer für 2017 erwarteten Auslieferungswelle und dem Start der drei neuen Liner-Allianzen im zweiten Quartal ist u.E. weiterhin eine gewisse Skepsis angebracht. Dass sich z.B. die jüngst beinahe verdreifachten Charraten³ bei den alten Panamaxen halten lassen, erachten wir weiter für wenig wahrscheinlich.

¹ Einem Flottenwachstum von 5,6% steht eine erwartete Nachfrageausweitung von nur 0,6% im Rohölbereich gegenüber. Für Produktentanker wird mit zwar einem Nachfrageanstieg von 1,9% gerechnet. Die Angebotsseite wird aber um 4,3% zunehmen (Quelle: Clarkson)

² Stand per 12. April 2017 (Quelle: Howe Robinson)

³ Alphaliner berichtete von einem Abschluss von 11.500 USD/day (Newsletter No. 15/2017)

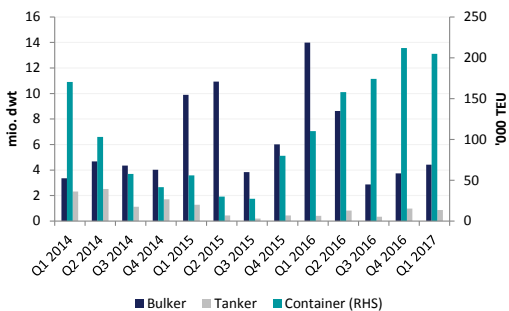
Bunkerpreise in USD/t

	Stand		zuvor	
	19.04.17	1Woche	1Monat	1Jahr
Fujairah 180 cst	357	366	354	213
Fujairah 380 cst	320	324	295	191
Rotterdam 180 cst	363	365	350	295
Rotterdam 380 cst	300	307	276	175
Singapur 180 cst*	333	337	305	203
Singapur 380 cst*	322	332	298	197

	Stand	Prognose		
	19.04.17	3M	6M	12M
Spot Price Brent**	52,27	57	57	60
Spot Price WTI**	50,44	55	57	60

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

Chart im Fokus: Abwrackzahlen im Quartalsvergleich



Quelle: Clarkson, NORD/LB Sector Research

Flottenentwicklung

	per April 2017		Orderbook	
	No.	m dwt/m TEU	No.	m dwt/m TEU
Container	5.094	20,720 m TEU	392	3,009 m TEU
Bulker	11.000	806,42 m dwt	705	64,91 m dwt
Tanker	8.327	579,62m dwt	820	71,15 m dwt

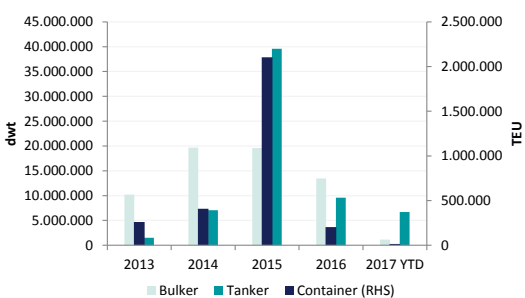
Quelle: Clarkson, Alphaliner, NORD/LB Sector Research

Marktdaten

Stock Indizes	Stand		zuvor	
	19.04.17	1Woche	1Monat	1Jahr
Dow Jones	20.404	20.592	20.906	18.054
EuroStoxx50	3.421	3.469	3.437	3.113
DAX	12.016	12.155	12.053	10.350
GL Container Shipping	65,72	68,40	72,37	75,85
GL Dry Bulk Shipping	54,90	61,19	59,79	45,07
GL Tanker Shipping	91,85	93,93	95,36	108,36

Quelle: Bloomberg, NORD/LB Sector Research

Chart im Fokus: erteilte Neubestellungen



Quelle: Clarkson, NORD/LB Sector Research

Kernsektoren – Flottenwachstum setzt sich fort, Abwrackungen stagnieren trotz steigender Schrottpreise in Q1 2017

Unabhängig von dem Fortschreiten der Schiffskrise sind die Flotten in den Kernsektoren auch 2016 weiter gewachsen. Die globale Tankerflotte stieg YoY um ca. 6,0% und umfasste zum Jahresende ca. 555 Mio. dwt bzw. 6.373 Schiffe. Die Bulkerflotte belief sich auf ca. 794 Mio. dwt (10.865 Bulkcarrier), was einem Plus von 2,2% entsprach. Der Containersektor übersprang die Marke von 20 Mio. TEU (5.161 Schiffe). Somit lag das Flottenwachstum 2016 hier bei moderaten 1,3%. Die Entwicklung setzte sich auch in Q1 2017 fort. Die Bulkerflotte zeigte im Vergleich zum Q4 2016 ein Plus von 1,5%, die Tankerflotte eins von 2,0%. Die Verschrottungen im Bulkersektor stagnierten dabei zu Jahresbeginn und lagen mit 57 Schiffen (4,42 Mio. dwt) in den ersten drei Monaten auf ähnlichem Niveau wie noch in Q4 2016 (57 Schiffe mit 3,75 Mio. dwt). Die erhöhte dwt-Zahl stammt aus der Zunahme aus dem Markt genommener Capesizer. Dem standen jedoch insgesamt 185 Bulker-Neuablieferungen (16,65 Mio. dwt) in Q1 2017 gegenüber. Im Tankersektor blieb die Anzahl der Verschrottungen in Q1 2017 ebenfalls konstant (10 Einheiten). Nachdem in Q4 2016 noch 0,98 Mio dwt abgewrackt wurden, waren es zwischen Januar und März 2017 nur 0,87 Mio. dwt. Die Neutonnage im Tankersektor stieg dagegen in Q1 2017 auf 11,75 Mio. dwt (99 Schiffe). In Q4 2016 betrug die Auslieferungen 7,67 Mio. dwt (71 Einheiten). Währenddessen reduzierte sich die Containerflotte marginal (-0,1% QoQ). Die Zahl der abgelieferten Neutonnage lag mit ca. 182.000 TEU in den ersten drei Monaten 2017 unter den Abwrackdaten, die sich auf ca. 204.000 TEU⁴ summierten. Im Vergleich zum Vorquartal gingen aber im Containersektor die Verschrottungen leicht zurück (Q4 16: ca. 212.000 TEU). Trotz steigender Schrottpreise (+15% seit Jahresbeginn) könnte sich hier eine ähnliche Entwicklung wie im Bulkermarkt abzeichnen. Ab Sommer 2016 nahmen die Verschrottungen hier parallel zur Erholung der Ratenniveaus signifikant ab. Da allerdings im Containermarkt 2017 mehr als 1,3 Mio. TEU an Ablieferungen anstehen, hätte ein zunehmender Rückgang der Abwrackaktivitäten wahrscheinlich negative Wirkung.

Neubestellungen – Volumen in Q1 2017 noch unbedenklich

Während ein Abflachen der Verschrottungen für die derzeitige Markterholung nachteilig wäre, würde sich ein Anziehen der Bestellungen mittelfristig negativ auswirken. Aktuell scheint im Bulkersektor die Orderdisziplin aber noch zu halten. Bis zum Ende von Q1 2017 waren nur 16 Neubestellungen über 1,12 Mio. dwt bekannt (2016 wurden insgesamt nur 48 Schiffe (13,44 Mio. dwt) neu bestellt, darunter 31 Valemaxe zu jeweils 400.000 dwt). Ebenfalls positiv sind u.E. die aktuellen Bestellaktivitäten im Containersektor zu werten. Nur acht neue Aufträge (15.300 TEU) wurden in Q1 2017 getätigt, waren es 2016 in Summe 81 (ca. 204.370 TEU), was wiederum nur 10% der in 2015 erteilten Orders (2,1 Mio. TEU) ausmachte. Die neu abgegebenen Tankerorders summierten sich dagegen auf 42 Stück (6,71 Mio. dwt). Dies ist bereits mehr als die Hälfte der in 2016 insgesamt bestellten Tonnage (9,60 Mio. dwt).

⁴ Quelle: Clarkson

Ansprechpartner in der NORD/LB

Sector Research

Dr. Martina Noß	Aviation/Head of Sector Research	+49 (511) 361-8701	martina.noss@nordlb.de
Nils Machemehl	Aviation	+49 (511) 361-2456	nils.machemehl@nordlb.de
Daniel Weiss	Aviation	+49 (511) 361-9526	daniel.weiss@nordlb.de
Sylvia Beuing	Real Estate	+49 (511) 361-6391	sylvia.beuing@nordlb.de
Julia Siekmann	Real Estate	+49 (511) 361-9560	julia.siekmann@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
Christian Reuter	Shipping	+49 (511) 361-7052	christian.reuter@nordlb.de
	Shipping Research		shipping-research@nordlb.de

Capital Markets / Kredit Asset Management

Christoph Schellkes	Head of Kredit Asset Management	+49 (511) 361-6309	christoph.schellkes@nordlb.de
Aaron Sen	Head of Ship Asset Trading	+49 (511) 361 5162	aaron.sen@nordlb.de

Schiffsfinanzierungen

Oliver Faak	Global Head of Ship-/Aircraft-Fin.	+49 (511) 361-2214	oliver.faak@nordlb.de
Tobias Zehnter	Global Head of Ship Finance	+49 (511) 361-2826	tobias.zehnter@nordlb.de
Alexander Viets	Head of Ship Fin. Origination I	+49 (511) 361-6569	alexander.viets@nordlb.de
Claudia Herrmann	Head of Ship Fin. Origination II	+49 (511) 361-2725	claudia.herrmann@nordlb.de
Sebastian Schubert	Head of Ship Fin Portfoliomgt. II	+49 (511) 361-6570	sebastian.schubert@nordlb.de
Steffen Blomberg	Head of Ship Fin Portfoliomgt. I	+49 (511) 361-5202	steffen.blomberg@nordlb.de
Florian Wipke	Head of Ship Fin Portfoliomgt. III	+49 (511) 361-6571	florian.wipke@nordlb.de
Rosemary Goh	Head of Ship Finance Asia Pacific	+65 6420 3891	rosemary.goh@nordlb.de
	Shipfinance Department		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		

Corporate Sales Asia

Sebastian Heddergott	Head of Corporate Sales Asia	+65 6420 3131	Sebastian.heddergott@nordlb.de
-----------------------------	------------------------------	---------------	--

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.

Mögliche Interessenkonflikte:

Die NORD/LB könnte Geschäfte mit Unternehmen tätigen, die direkt oder indirekt in dieser Studie betrachtet werden. Folglich sollte dem Empfänger dieser Studie bewusst sein, dass ein möglicher Interessenkonflikt die Objektivität dieser Studie beeinflussen könnte.

Redaktionsschluss

20. April 2017