

15.07.2014

Investor's Quarterly

Seite 1

Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

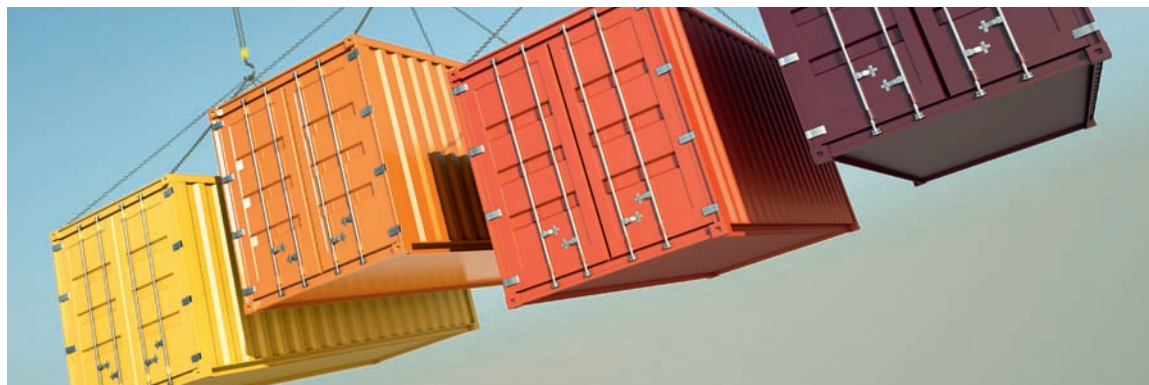
Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web



Liebe Leserinnen und Leser,

heute liegt die neue Investor's Quarterly auf Ihrem digitalen Schreibtisch. Dieser Newsletter soll Ihnen eine bunte Auswahl an Themen und Marktberichten aus dem Schiffsbereich bieten.

Schreiben Sie uns Ihre Meinung dazu. Welche Rubriken und Themen sind für Sie interessant? Möchten Sie mehr Hintergrund- oder weitere Marktberichte? Teilen Sie uns mit, was Ihnen inhaltlich fehlt – wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und werden uns mit jeder Anmerkung weiter verbessern.

Das Sammeln und Speichern von Informationen ist seit langer Zeit in den verschiedensten Lebens- und Wirtschaftsbereichen ein Dauerthema. Wir fügen dem Themenbereich in dieser Ausgabe eine neue Facette hinzu: „Big Data an Bord – wie Datenanalysen die Schifffahrt verändern werden“ beleuchtet die wissenschaftliche Speicherung bzw. Auswertung von Milliarden an Einzelinformationen im Dienste der Schifffahrt und der Ökologie. In unserer Rubrik Investor's Background bieten wir Ihnen einen Ausblick, wohin die Reise geht.

Viel Spaß beim Lesen!

Marktüberblick

Containermarkt –
Steigende Charraten auf niedrigem Niveau

Insgesamt hat die Weltkonjunktur 2014 an Schwung gewonnen. Nachdem im Jahr 2013 der Containerumschlag weltweit stagnierte, hat sich seit dem letzten Herbst in der globalen Containerschifffahrt eine erkennbare Belebung gezeigt.

Nach Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) konnte der Containerumschlag im Vorjahresvergleich um 5,2%, saisonbereinigt um 5,5% zulegen. Dabei zeigt die ISL-Hafendatenbank Zuwächse sowohl in Asien als auch in Europa und Nord- und Süd-Amerika: „Eine Projektion auf das Gesamtjahr 2014 unter Berücksichtigung der durchschnittlichen saisonalen Verläufe

und der bisherigen Erwartungen zur Entwicklung von Weltwirtschaft und -handel lässt einen Zuwachs von gut 6% erwarten.“ Dieser Zuwachs würde im Vergleich mit dem Vorjahr fast doppelt so hoch sein.

Grundlage hierfür ist die Zunahme der Dynamik in den Industrieländern und allen voran den USA. Der Konsum spielt dabei eine wesentliche Rolle. Die Schwellenländer und auch die Containerschifffahrt werden voraussichtlich von dieser Situation profitieren. Erste feine Anzeichen für eine Erholung lieferte der kontinuierliche Anstieg des Charratenindex New ConTex auf aktuell 366 Punkte. Das derzeitige Rateniveau ist aber nach wie vor unbefriedigend.

Seite 1
Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5
Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7
Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8
265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9
Investor's Update

Seite 10
Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

New ConTex – Der Index für den Containerschiffmarkt

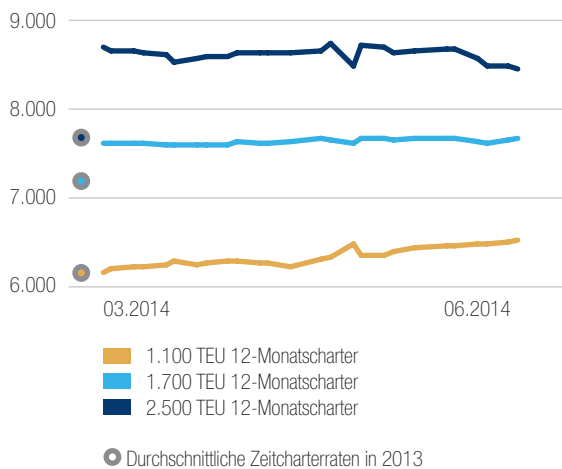
Der New ConTex ist ein unternehmensunabhängiger Index für Zeitcharterraten. Er basiert auf der Einschätzung der aktuellen Tages-Charterraten für sechs ausgewählte Containerschiffstypen, die repräsentativ für die jeweiligen Schiffsklassen sind. Die Einschätzung der Typen 1.100 TEU und 1.700 TEU erfolgt jeweils auf der Basis einer 12-Monatscharter, bei den Typen 2.500, 2.700, 3.500 und 4.250 TEU wird eine Charter für 24 Monate unterstellt.

Seit August 2011 enthält der New ConTex nicht nur die Daten für die genannten Schiffstypen, sondern es werden auch die Markteinschätzungen der teilnehmenden

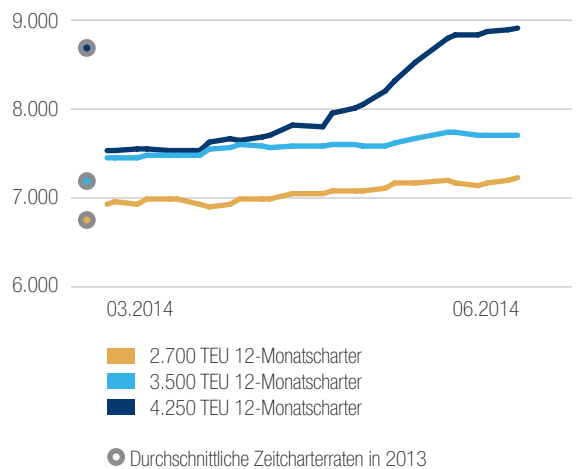
Panelisten für die Typen 2.500 TEU (geared), 2.700 TEU (gearless), 3.500 TEU (gearless) und 4.250 TEU (gearless) jeweils auf der Basis einer 12 Monatscharter veröffentlicht. Diese Daten fließen nicht in die Berechnung des New ConTex ein. Vielmehr stellen sie zusätzliche Informationen dar, mit denen die gegenwärtige Marktsituation noch präziser dargestellt werden soll.

Der ConTex (Container Ship Time Charter Assessment Index) wird seit Oktober 2007 von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (VHSS) veröffentlicht. Im Mai 2010 wurde der Index erweitert und in New ConTex umbenannt.

Entwicklung der Zeitcharterraten (mit Ladegeschild)
März-Juni 2014 (Angaben in USD/Tag)



Entwicklung der Zeitcharterraten (ohne Ladegeschild)
März-Juni 2014 (Angaben in USD/Tag)



The brand NewConTex is copyrighted by Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. („VHSS e.V.“) and is protected by law. The NewConTex may be published only with the source reference VHSS e.V. It is distributed to the general public for information purposes only and cannot be relied upon as a trading recommendation and does not constitute a solicitation to trade. The reported information is obtained from market sources. While every effort has been made to ensure the accuracy and the completeness of the NewConTex, VHSS e.V. makes no representations, conditions or warranties of any kind, express or implied, about the completeness, accuracy, reliability, or suitability

of the NewConTex. Any reliance you place on the NewConTex is therefore strictly at your own risk. Neither VHSS e.V. nor any of its subsidiaries or affiliates nor any employee of the foregoing shall be liable or have any responsibility for any loss, liability or damage, cost or expense including without limitation, indirect or consequential loss or damage, or any loss or damage whatsoever arising from loss of data or profits arising out of, or in connection with, the use of and the reliance on the NewConTex, save for death or personal injury arising from VHSS e.V. negligence and fraudulent misrepresentation that cannot, under German law, be excluded.

Seite 1
Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5
Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7
Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8
265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9
Investor's Update

Seite 10
Big Data an Bord

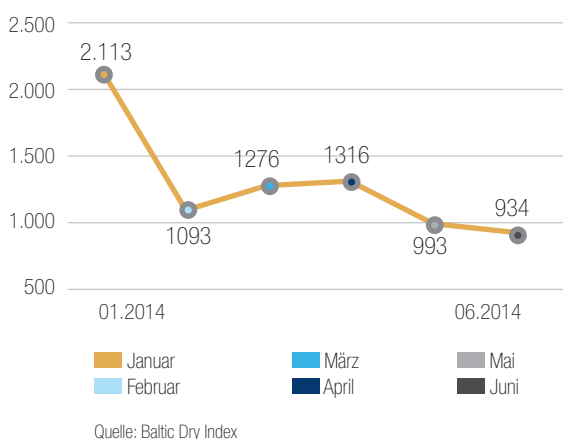
HCI Capital AG im Web

**Bulkermarkt –
Schwache Frachtraten versus stabile Zeitcharterraten**

Die Hoffnung der Reeder auf nachhaltig steigende Frachtraten in der Bulkschifffahrt hat sich bisher nicht erfüllt.

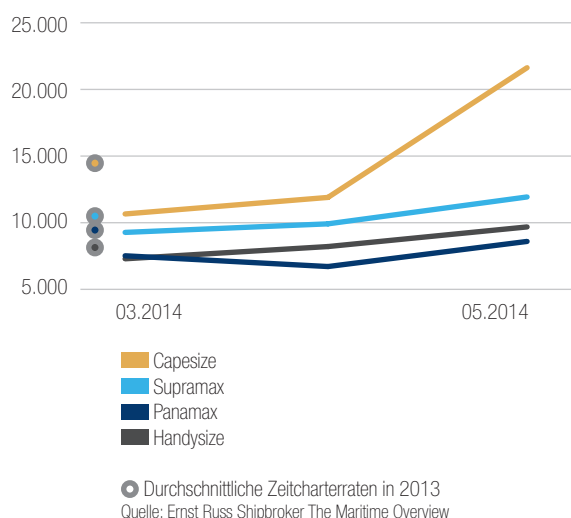
Obwohl die Marktbeobachter eine deutliche Zunahme der Frachtabschlüsse für Eisenerz nach China verzeichneten, liegen die Durchschnittsraten für Massengutschiffe weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Dry Bulk-Frachtraten sind in den ersten Monaten dieses Jahres stark unter Druck geraten. Der Baltic Dry-Index fiel im April 2014 von dem Höchststand des letzten Jahres (2.337 Punkten im Dezember 2013) unter die 1.000 Punkte-Marke.

Entwicklung des Baltic Dry Index Januar-Juni 2014



Von dem Rückgang der Frachtraten waren insbesondere die großen Bulker wie beispielsweise die Capesize-Schiffe betroffen. Auch die Panamax-Bulker, die zu dieser Jahreszeit wegen der Getreideexportaison in Südamerika eigentlich hoch im Kurs stehen sollten, hatten Einbußen zu verzeichnen. Einige Makler sehen im Atlantik erste Anzeichen für eine Stabilisierung des Ratenniveaus. Der Blick auf die Zeitcharterraten zeigt nach einem deutlichen Anstieg im ersten Quartal leichte Rückgänge auf ein stabiles Niveau im Verlauf des zweiten Quartals 2014.

Entwicklung der Zeitcharterraten März-Mai 2014
(Angaben in USD/Tag)



**Tankermarkt:
Tankermarkt zeigt sich schwach**

Der Tankermarkt zeigt sich 2014 unerwartet schwach. Die Frachtraten, die sich von November bis Januar gut erholt hatten, sind zum Jahresanfang eingebrochen.

Die weltweite Ölnachfrage für das Jahr 2014 wird nach aktuellen Schätzungen um 1,2% im Vorjahresvergleich auf 91,7 Millionen Barrel pro Tag (mb/d) steigen. Für Nordamerika bleibt die Nachfrage bei 23,4 mb/d. Der konjunkturbedingt höhere Verbrauch der USA dürfte aufgrund der massiven Ausweitung der Erdölförderung in Nordamerika keine positiven Impulse liefern.

Die Russische Föderation wird ihren Bedarf um zwei Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 4,5 mb/d steigern, hauptsächlich wegen höherer russischer Investitionen

in den petrochemischen Bereich und der gestiegenen Nutzung von Kraftfahrzeugen. Besondere Wachstumsimpulse werden aus China und Indien erwartet. Indien hat Japan als drittgrößte Ölimportnation nach den USA und China mittlerweile abgelöst.

Die Hochrechnung für die weltweite Produktion im Jahr 2014 ist etwas nach unten korrigiert worden und liegt nun bei 92,2 mb/d (im Vergleich zum Vorjahr + 1,7%). Auffällig ist der starke Anstieg der Ölproduktion speziell in Angola, nach aktuellen Prognosen um 6% auf 1,9 mb/d. Die CLOV-Felder von Total und der von Eni betriebene Block 15/06 vor der Küste von Angola werden noch 2014 die Produktion starten und damit die abfallenden Förderleistungen älterer Felder auffangen.

15.07.2014

Seite 1
Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5
Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7
Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

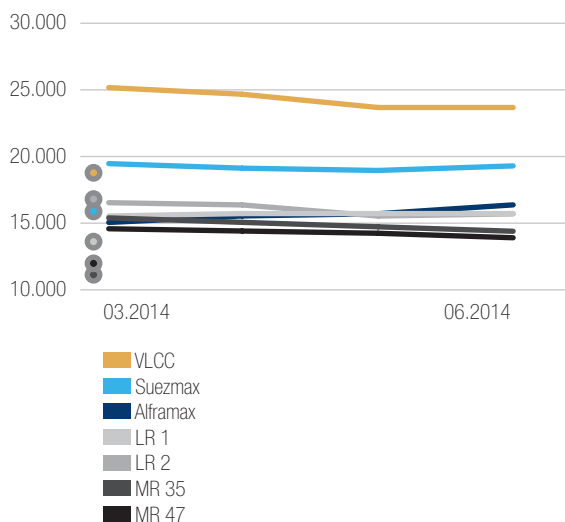
Seite 8
265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9
Investor's Update

Seite 10
Big Data an Bord

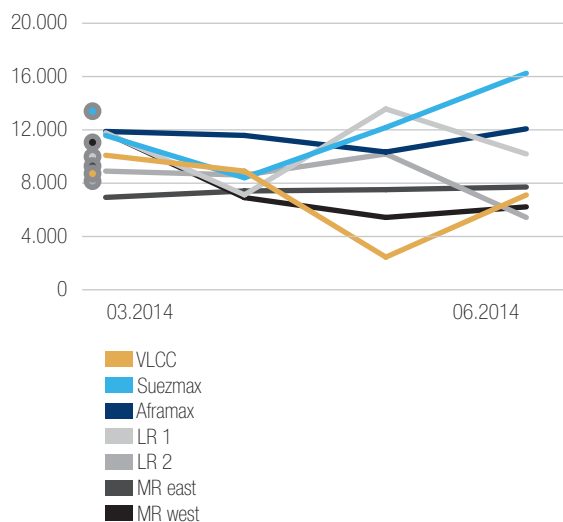
HCI Capital AG im Web

Entwicklung der 12-Monatscharter
März-Juni 2014 (Angaben in USD/Tag)



○ Durchschnittliche Zeitcharterraten in 2013
Quelle: ACM Shipping, London

Entwicklung der Spotraten
März-Juni 2014 (Angaben in USD/Tag)



○ Durchschnittliche Zeitcharterraten in 2013
Quelle: ACM Shipping, London



Seite 1

Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

Aktuelle Entwicklung im Containerverkehrs- und Chartermarkt (Mai 2014)

An dieser Stelle kommentiert das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) regelmäßig aktuelle Trends auf den Containerverkehrs- und Chartermärkten und bezieht dabei relevante Informationen aus den Bereichen Wirtschaft und internationaler Handel, Containerverkehr, Flotte, Schiffbau und Ordertätigkeit ein. Als Quellen für die verwendeten Zahlen dienen verschiedene Charterindizes (Howe Robinson, Clarkson und Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V.), internationale Organisationen (OECD, IWF), Flottendaten von CRSL sowie ISL-eigene Datenbanken.

Erkennbare Erholung im Containermarkt

Die globale Containerwirtschaft scheint sich langsam zu erholen. Nachdem über weite Strecken in 2013 Stagnation beim Containerumschlag weltweit herrschte, zeigt sich seit dem Herbst eine erkennbare Belebung. Dies wird auch durch den gemeinsamen Index von RWI (Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung) und ISL dokumentiert. Bis zum April konnte der Containerumschlag gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 5,2%, saisonbereinigt sogar um 5,5% zulegen. Dabei zeigt die ISL-Hafendatenbank Zuwächse sowohl in Asien als auch in Europa und Amerika (Nord und Süd). Eine Projektion auf das Gesamtjahr 2014 unter Berücksichtigung der durchschnittlichen saisonalen Verläufe und der bisherigen Erwartungen zur Entwicklung von Weltwirtschaft und -handel lässt einen Zuwachs von gut 6% erwarten und damit fast doppelt so viel wie in 2013. Trotzdem ist dieser Nachfragezuwachs natürlich noch kein Anknüpfen an die hohen Wachstumsraten vor und während der ersten kurzzeitigen Erholung nach der tiefen Krise 2009. Im Vergleich zum Wachstum der Flotte von 6,0% in 2012, 5,5% in 2013 und einem erwarteten Zuwachs von knapp 7% in 2014 ist diese Wachstumsrate als gerade noch ausreichend zu bewerten, um nicht eine weitere Entfernung vom Marktausgleich zu erhalten. Hinter dem geschätzten Flottenwachstum steht die Annahme weiterhin hoher Verschrottungen. Anhaltend hohe Bunkerpreise machen den Betrieb von vor allem älteren Schiffen, insbesondere von älteren Panamax-Einheiten, unrentabel. Zudem sind längere Aufliegezeiten für diese Schiffe zu teuer. Reeder dürften angesichts dieser Faktoren weiterhin dazu bereit sein, auch jüngere Schiffe zu verschrotten.

Verschrottungen und Neubestellungen

Clarkson Research meldet für die ersten fünf Monate dieses Jahres die Verschrottung von insgesamt 87 Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 250.000 TEU. Besonders stark ist dabei das kleinere Segment der Handy- bzw. Panamax-Containerschiffe vertreten. Zum Vergleich: In 2013 wurden in den ersten fünf Monaten 84 Einheiten mit einer Kapazität von 180.000 TEU zur Abwrackung verkauft. Bis zum Jahresende 2013 wurden es dann über 440.000 TEU (198 Schiffe).

Für Mai meldet Fearnleys Weekly nur sieben neue Order für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 16.000 TEU; Clarkson weist zwölf neue Kontrakte mit 26.000 TEU aus. Beide Angaben dokumentieren eine aktuell stattfindende Fokussierung auf die Größe zwischen 2.000 und 3.000 TEU, die in den vergangenen Jahren deutlich unterrepräsentiert waren. Hier bestätigt sich die seit langem vertretene Auffassung, dass auch aus Reedersicht ein Betrieb der Containerschiffahrt nur mit den Mega-Schiffen nicht machbar sein wird, sondern kleinere Einheiten als Feeder benötigt werden. Insgesamt zeigt sich bei den Neubaubestellungen nach einem Boom im vergangenen Jahr aktuell eine leichte Entspannung.

Moderate Entwicklungen auf dem Chartermarkt

Im Mai entwickelten sich die Raten am Chartermarkt für Containerschiffe Howe Robinson zufolge im Durchschnitt leicht positiv. Der Gesamtindex von Howe Robinson stieg im Monatsverlauf um fünf Punkte bzw. rund 0,9% auf ein Niveau von rd. 534 Punkten. Insgesamt betrachtet veränderten sich die Chatterraten nach Howe Robinson zwischen -4,7% und +13,9%. Clarkson hingegen vermeldete eine gegensätzliche Entwicklung. Hier werden für fast alle Größenklassen fallende Durchschnittscharterraten angegeben, wobei insgesamt eine Annäherung der Ratenangaben der beiden Brokerhäuser erfolgte.

Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Auf dem Chartermarkt für Schiffe oberhalb von 3.000 TEU war die Ratenentwicklung nach Howe Robinson im Mai unterschiedlich stark positiv oder stagnierend. Die Raten für den Typ 3.500 TEU ohne Ladegeschirr blieben danach im Mai bei US\$ 7.500 pro Tag, wobei im Monatsverlauf auch leicht höhere Raten möglich waren. Der Typ mit 4.500 TEU ohne Geschirr, der Ende April rund US\$

Seite 1

 Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

 Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

 Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

 265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

7.900 pro Tag erzielen konnte, verzeichnete den höchsten Anstieg um US\$ 1.100 und notierte zuletzt um US\$ 9.000 pro Tag (+13,9%). Die beiden inzwischen ebenfalls dokumentierten Typen mit 4.600 und 5.500 TEU (jeweils ohne Geschirr) notierten zum Monatsende bei US\$ 17.250 und US\$ 18.000 pro Tag und damit kaum oder gar nicht verändert.

Clarkson meldet bei den Raten für Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität um 3.500 TEU ohne Ladegeschirr im Mai leicht fallende Raten um 1,3%, auf US\$ 7.750 pro Tag. In der Größenordnung 4.400 TEU wurde das Ratenniveau im Monatsmittel mit US\$ 8.500 pro Tag angegeben und damit 9,7% über dem Vormonat. Auch Clarkson führt inzwischen Indikatoren für Post-Panamax-Schiffe auf: Ein Typ mit 6.800 TEU konnte danach im Mai durchschnittlich US\$ 25.000 bei einer 3-Jahres-Charter erzielen, US\$ 1.000 mehr als im Vormonat. Ein 9.000 TEU fassender Typ wird seit Monaten konstant mit US\$ 40.000 pro Tag angegeben.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

Die Entwicklung bei den Typen innerhalb der Größenklasse mit nominalen Stellplatzkapazitäten von 2.000 bis 3.000 TEU (ca. 1.500 - 2.300 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) bei Howe Robinson uneinheitlich aber ausgeglichen. Der Typ 2.080 TEU ohne Ladegeschirr erreichte danach bei Neuverträgen Ende Mai mit US\$ 7.000 pro Tag etwa US\$ 100 oder 1,4% höhere Raten als Ende April. Das Segment mit 2.500 TEU und eigenem Ladegeschirr dagegen verlor US\$ 100 oder 1,4%. Für diesen Typ konnten Ende Mai US\$ 7.000 pro Tag die gleiche Rate erzielt werden wie für den kleineren Typ mit 2.080 TEU. Die Raten für das Segment mit 2.800 TEU blieb Howe Robinson zufolge bei ebenfalls US\$ 7.000 pro Tag konstant. Damit konnten im Mai alle drei Größen innerhalb des Segments für die gleiche Rate eingechartert werden. Clarkson meldet in diesem Segment meist negative Entwicklungen: Die Einheiten mit 2.750 TEU konnten danach 2,1% weniger als im Vormonat erzielen. Dies entsprach im Monatsmittel Raten von US\$ 7.100 pro Tag. Die Rate für die 2.500er-Klasse ging ebenfalls um 2% oder US\$ 150 zurück und belief sich damit im Durchschnitt des Monats Mai auf US\$ 7.250 pro Tag.

Schiffe um die 1.700 TEU

Nach Howe Robinson zeigten die Raten für Vollcontainerschiffe in der Größenklasse 1.000 - 2.000 TEU (entsprechend rd. 600 - 1.300 TEU bei gleichmäßiger Beladung mit Containern von 14 t Gewicht) im Mai sehr uneinheitliche Veränderungen. Während in der Klasse 1.100 TEU mit Ladegeschirr die Rate um US\$ 100 bzw. 1,6% auf US\$ 6.150 pro Tag sank, meldet Howe Robinson beim Typ 1.100 TEU ohne Ladegeschirr stagnierende Raten bei US\$ 8.400 pro Tag. Die Rate für die Klasse mit 1.300 TEU Einheiten sank um US\$ 200 bzw. 2,6% und erzielte damit US\$ 7.500 pro Tag. Beim Typ 1.740 TEU mit eigenem Ladegeschirr verloren die Raten um US\$ 350 bzw. 4,7%. Sie erreichten Ende Mai US\$ 7.150 pro Tag.

Bei Clarkson bleibt die Rate für den 1.700 TEU-Typ (mit Geschirr) bei US\$ 7.400 pro Tag unverändert. Die Raten des Typs mit 2.000 TEU stagnierten bei US\$ 7.100.

Schiffe bis 1000 TEU

Am unteren Ende der Größenskala entwickelten sich die Veränderungsdaten ebenfalls durchwachsen, insgesamt aber relativ positiv. Der Chartermarkt für Schiffe der Klasse von 350 - 1.000 TEU (ca. 250 - 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) zeigte laut Howe Robinson beim Typ 650 TEU einen Rückgang um 1% auf US\$ 4.800 pro Tag. Schiffe mit 700 TEU (ohne Geschirr) wurden Ende Mai für rund US\$ 4.700 je Tag verchartert, was einem Anstieg gegenüber April um rund US\$ 200 oder 4,5% entsprach.

Im Gegensatz dazu zeigen die Zahlen von Clarkson durchweg Stagnation bei den Raten für kleine Tonnage mit eigenem Geschirr: Für 725-TEU-Schiffe werden im Mai weiterhin Raten von US\$ 5.000 pro Tag gemeldet. Für ein Schiff mit 350 nominalen Stellplätzen blieben die Raten unverändert bei US\$ 4.000 pro Tag.

Kontakt: Prof. Dr. Burkhard Lemper (lemp@isl.org)



Seite 1

Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web



Fließband-Versorgung braucht viel Seefracht

Das Wachstum der Autoindustrie gewinnt wieder an Fahrt, meinen Experten. Entsprechend zieht auch das Verkehrsaufkommen für die Branche auf den Überseerouten an, schreibt Michael Hollmann für HANSA International Maritime Journal.

Hohe Verkaufszuwächse im asiatischen Raum, die wirtschaftliche Erholung in Europa und der Ausbau der internationalen Arbeitsteilung kurbeln die Frachtverkehrsaktivität im Automotive-Sektor weiter an. Auf der Fachkonferenz Automotive Logistics Europe in Bonn zeichneten Branchenvertreter und Marktforscher für die nächsten Jahre ein positives Bild. So geht die Beratungsfirma PricewaterhouseCoopers (PwC) in ihrem Automotive Outlook 2014 davon aus, dass die globale Fahrzeugproduktion bis 2020 von 82,5 Mio. auf knapp 108 Mio. Stück zulegen wird.

Hohe Steigerungen prognostizieren die Experten vor allem für die südostasiatischen Länder der Asean-Freizone, Brasilien, Russland und China. Das globale Wachstum der Branche werde voraussichtlich zu mehr als zwei Drittel durch diese Staaten getragen, erklärte PwC-Analyst Michael Gartside. Europa kehre nach dem Einsturz der Neuwagenverkäufe im Zuge der Finanz und Währungs Krise ebenfalls auf den Wachstumspfad zurück. Gedämpft seien die Aussichten hingegen in Japan sowie Indien.

»Die Bevölkerung altert und nimmt ab, während das Interesse der Konsumenten an Autos eher sinkt«, konstatierte Gartside mit Blick auf Japan. Indien mit seiner jungen und wachsenden Bevölkerung beflügelt seit Jahren – wenn nicht Jahrzehnten – die Fantasie der Ökonomen und Investoren. Angesichts ausbleibender politischer Reformen und des schleichenden Infrastrukturausbaus ist die Euphorie

aber längst verblasst. »Das hohe Wachstumspotenzial, das alle angepriesen haben, wird wohl erst im nächsten Jahrzehnt zum Tragen kommen«, sagte Gartside. Ein anderes Schwellenland in Nordamerika befindet sich dafür auf der Überholspur: Mexiko kann dank seiner niedrigen Löhne und der Nähe zum US-Markt seine Kapazitäten für die Endmontage wie auch die Produktion von Motoren und anderen Systemkomponenten kräftig ausbauen.

Zwar siedeln die OEMs (Original Equipment Manufacturer/Autohersteller) ihre neuen Werke zunehmend direkt in den Absatzmärkten an, die sie früher mit Exporten aus ihren Heimatländern beliefert haben. So will Volkswagen bis zum Jahr 2018 ca. 7 Mrd. € in den Ausbau der Produktion in Nordamerika investieren. Und in China schießen neue Werke internationaler Hersteller wie Pilze aus dem Boden. Trotzdem bangen die Reedereien, die die Fertigfahrzeugverkehre zwischen den Kontinenten abwickeln, offenbar nicht um ihr Geschäftsmodell. Denn die neuen »lokalen« Werke in Mexiko, China oder Indien produzieren nicht nur für die heimischen Märkte, sondern spezialisieren sich auch als globale Lieferanten – exportieren bestimmte Modellreihen, für die sie den Zuschlag erhalten, in aller Herren Länder.

Reedereien investieren wieder

Im Vertrauen auf eine stabile Entwicklung bei den Langstreckentransporten über See haben mehrere Reedereien in den vergangenen Wochen ihre Orderbücher für Schiffneubauten aufgestockt, darunter die japanische »K« Line, Gram P. D. aus Norwegen und United European Car Carriers (UECC) – eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Schifffahrtskonzerne NYK und Wallenius. Hohe Erwartungen he-

Seite 1

 Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

 Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

 Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

 265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

gen auch die auf die Inbound-Logistik für Teile und Material spezialisierten Logistikdienstleister. Trotz der zunehmenden Lokalisierung der Zulieferketten in den asiatischen Wachstumsmärkten zeichneten sich bislang keine Rückgänge bei Überseelieferungen für die Autowerke ab. Das liege teils daran, dass das absolute Wachstum der Produktion Verschiebungen von globalem zu lokalem Sourcing überkompensiere.

Andererseits würden sich die großen europäischen Autozulieferer durch ihren Know-how-Vorsprung immer wieder neue Marktnischen erarbeiten und den Export aus ihren Stammwerken heraus ankurbeln. »Die Kunden, mit denen ich vor 25 Jahren angefangen habe, haben ihre Volumina auf viele Routen in der Zwischenzeit vervielfacht. Das wächst weiter«, zeigt sich Thomas Blank, Chief Executive Officer für Zentraleuropa bei Agility Logistics, zuversichtlich. Nach einer Reorganisation des Unternehmens in Deutschland wolle sich Agility noch stärker auf das Thema »Buyer's Consolidation« konzentrieren – also die Bündelung sowie See- und Luftfrachtabfertigung von Teilen unterschiedlicher Lieferanten für ein und denselben OEM. Für mehrere Fahrzeughersteller und First-Tier-Lieferanten in Übersee würden am Agility-Hub in Stuttgart heute Lieferumfänge von je 6–12 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) konsolidiert und versandt.

Größere Marktanteile will Blank mit einem »Shared User«-Konzept erobern. Dabei sollen die Lieferungen für unterschiedliche Kunden verstärkt in ein und demselben Lkw bzw. einem Seecontainer befördert werden, wenn sich die Empfangsorte einigermaßen decken. »Wenn Sie drei bis vier Geschäfte in dieselbe Richtung haben, liegen Sie schnell bei einer Überdeckung der Lieferanten von 60 bis

70%«, verdeutlicht Blank. Durch Bündelung von Pick-Ups bei den Lieferanten und Nutzung gemeinsamer Frachtkapazitäten ließen sich Auslastungsquoten steigern und Kosten senken. »Wenn wir Synergien heben, können wir Kostenvorteile weitergeben«, sagt er. Sein Leistungsspektrum wolle Agility entlang der Überseelieferkette ausbauen. So soll die Konsolidierung von Exportware aus Europa bald durch Importlogistik und Distribution in den Empfangsländern ergänzt werden. »Mexiko, Brasilien, China – auf diese Länder konzentrieren wir uns ganz besonders«, unterstreicht Blank.

Optimierte Containerstauung

Bei dem US-Speditionskonzern mit deutschen Wurzeln, UTI, steht das Thema Exportkonsolidierung für Automobilkunden ebenfalls ganz oben auf der Agenda. Das Unternehmen sieht dabei noch viel Verbesserungsspielraum gerade beim Teileversand in Asien. »Wir reden hier von einer Konsolidierung in neuen Märkten mit unerfahrenen Lieferanten«, erklärt Jens Moeller, Senior Vice President bei UTI. Für die Verpackung der Ware wie auch das Beladen der Container gebe es dort häufig keine klaren Standards.

Ergebnis: Beim Warenempfang in den Logistikzentren in Amerika müssten die Packstücke aus jedem Container erst einmal sortiert werden, was viel Zeit und Geld kostet. »Ziel muss es sein, alle Container abladestellengerecht zu beladen, sodass sie direkt an der Rampe eines Werks angenommen werden können«, sagt Moeller. UTI habe dazu mit einem Kunden ein Pilotprojekt gestartet.



265 Millionen für den Nord-Ostsee-Kanal

Der rund 100 Kilometer lange Kanal ist eine der meistbefahrensten künstlichen Wasserstraßen der Welt. Die Schleusen und Abmessungen stammen aber teilweise noch aus der Kaiserzeit. Jetzt kann die Schifffahrt aufatmen: Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat nun doch 265 Millionen Euro für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals bereitgestellt.

Die ersten fünf Millionen Euro fließen demnach bereits mit dem Haushalt 2014, um Restplanungen und Ausschreibungen zu beschleunigen. Die weiteren 260 Millionen Euro plant das Parlament bis 2019 über Verpflichtungsermächtigungen verbindlich ein. Außerdem

bewilligte der Haushaltsausschuss 35 neue Stellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für technisches Personal und Juristen.

Die Investitionen in den Kanalausbau seien nach Worten des Ministerpräsidenten Torsten Albig ebenso wie die Sanierung der Kanalschleusen „von eminenter Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft“. Am Nord-Ostsee-Kanal hängen der Hamburger Hafen und Unternehmen in allen Teilen Deutschlands und Nordeuropas. Dennoch sei dies nach Verkehrsminister Reinhard Meyer nur der Anfang, da der Sanierungsstau noch mehr als eine Milliarde Euro betrage.

15.07.2014

Seite 1

Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

China stoppt geplante Allianz der Großreedereien

Die EU und die USA hatten die große Fusion bereits abgesegnet, nun hat das in China zuständige chinesische Handelsministerium mit einem Veto das Reedereibündnis P3 platzen lassen. International war der geplante Zusammenschluss der drei größten Reedereien kritisch beäugt worden.

Nach der überraschenden Entscheidung in China gegen das Bündnis von Maersk aus Dänemark, der in der Schweiz ansässigen MSC Mediterranean Shipping Company und CMA CGM aus Frankreich atmet die Konkurrenz auf. Gegen wenig auskömmliche Frachtraten und steigende Spritkosten wäre es für die große Reederei-allianz durch die Vormachtstellung insbesondere auf den Strecken Asien-Europa, sowie dem Pazifik- und dem Atlantikverkehr möglich gewesen, die Frachtpreise auf den Routen zu diktieren.

Der JadeWeserPort gehört zu den Unternehmen, die dieser Kooperation positiv gegenüberstanden. Maersk ist mit 30 Prozent an der Betriebsgesellschaft beteiligt. Die dramatisch schlechte Auslastung in Wilhelmshaven - der einzige Tiefwasserhafen Deutschlands kann 2,7 Millionen Container im Jahr umschlagen - hätte sich durch die Allianz der drei Großen stark verbessert. Rund 400 Beschäftigte des Hafensbetreibers Eurogate müssen nun weiter bei Kurzarbeit um ihren Job bangen.

Vindskip – das Schiff ein gigantisches Segel

Klassische Segel, Rotoren, Skysails oder Indosail-Rigg - viel ist bereits versucht worden, um Windkraft für die moderne Cargo-Schifffahrt nutzbar zu machen. Der Norweger Terje Lade geht mit seinem „Vindskip“ einen Schritt weiter: Der Schiffsrumpf selbst ist ein riesiges Segel.

Das Unternehmen Lade AS plant den Bau von Bulkern, Autotransportern, Passagier- und Containerschiffen. Diese Schiffe passen allerdings nicht in das Bild der traditionellen Schifffahrt. Sie unterscheiden sich sogar radikal von den bekannten dickbäuchigen Frachtschiffen. Hochaufragend, mit schlanker Taille und futuristischem Design folgt die Schiffsform der Funktion als Riesensegel.

Der Vortrieb entsteht aus der Kombination des allgemeinen Windes und des Fahrtwindes, der um den Rumpf „fließt“. Trifft der Wind seitlich auf den Rumpf, muss er auf der Lee-Seite einen längeren Weg zurücklegen. An Luv entsteht ein Unterdruck, der das Schiff nach vorne bringt. Da dieser Antrieb nur auf offenem Meer effektiv nutzbar ist, ist ein zusätzlicher LNG-Gasantrieb geplant, der das „Vindskip“ aus dem Hafen auf seine Reisegeschwindigkeit bringen kann.

Kurs und Geschwindigkeit zum nächsten Hafen und die Wetterdaten werden in einer Verbindung von Tradition



Das „Vindskip“ unterscheidet sich radikal von traditionellen Schiffsentwürfen – der Rumpf selbst erzeugt den Vortrieb, Foto: Terje Lade/LadeAS

15.07.2014

Seite 1
Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5
Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7
Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8
265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9
Investor's Update

Seite 10
Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

und Moderne mit dem Bord-Computersystem überwacht. Laut Berechnungen von Terje Lade kann sein Schiff somit 60 Prozent Treibstoff und sogar geschätzte 80 Prozent Abgase einsparen. Es bleibt abzuwarten, ob sich Geld-

geber für das Hybrid-Handelsschiff finden lassen, die die 3D-Entwürfe in die Realität umsetzen. Nach bisheriger Planung des Norwegers werden wir in drei bis vier Jahren das erste Riesensegel auf den Weltmeeren sehen.

Big Data an Bord

Wie Datenanalysen die Schifffahrt verändern werden

Bei jeder Übertragung eines Formel 1-Rennens im Fernsehen wird mindestens einmal erwähnt, dass die Renningenieure eines Fahrers die „Telemetrie-Daten“ genau analysieren werden, um herauszufinden, warum etwas passiert ist – sei es das Nachlassen des Öldrucks, der vorzeitige Reifenverschleiß oder der Ausfall eines bestimmten Aggregats.

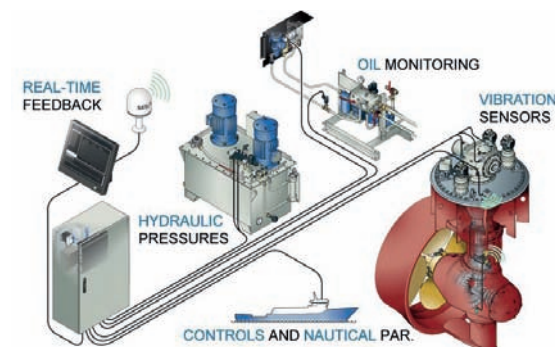
Telemetrie leitet sich aus dem Altgriechischen ab und bedeutet Fernmessung; gemeint ist damit der Einsatz elektrischer und elektronischer Mittel zur Aufnahme, Sammlung und Verarbeitung physikalischer Daten beliebiger Art sowie die anschließende Übertragung dieser Daten an eine Empfangsstation, in der diese aufgezeichnet und ausgewertet werden.

Haben die Renningenieure die Ursache des Problems gefunden, teilen sie dem Fahrer über Funk mit, was er tun muss, um die Leistung seines Wagens zu verbessern. Diese Möglichkeiten der Ferndiagnose und Problemlösung könnten auch Einzug in der Schifffahrt halten, begünstigt durch eine deutlich verbesserte und kostengünstigere Satelliten-gestützte Kommunikation zwischen Schiff und Land.

Messpunkte an jedem wichtigen Ort

Nicht nur der Zustand von Maschine, Kurbelwelle, Ruder und Propeller soll zukünftig kontinuierlich überwacht werden, im Test befinden sich auch akustische Sensoren, die bei starkem Wellengang Verformungen des Rumpfes an besonders gefährdeten Stellen melden. Ingenieure denken auch über Möglichkeiten nach, Nanosensoren in die Beschichtungen des Rumpfes einzubetten oder in das Schmieröl der Hauptmaschine. So ausgestattet könnte ein Schiff bis zu zwei Milliarden einzelner Informationen pro Monat generieren.

Vor welche Herausforderungen das die Entscheider an Bord und an Land stellt, erläuterte Frank Coles, Präsident des Schifffahrtsbereichs des Satellitenbetreibers Inmarsat, kürzlich in einem Interview. Seiner Meinung nach be-



Wärtsilä/Propulsion Condition Monitoring Service (PCMS system) - die Systeme zum Sammeln und Analysieren von Daten werden komplexer

steht das größte Problem darin, sich auf ein einheitliches Datenprotokoll zu einigen. Werften, Lieferanten, Eigner und Schiffsmanager müssten übereinkommen, welche Daten sie benötigen und in welchem Format. Der größte Nutzen für alle Beteiligten würde sich dann ergeben, wenn es nicht 75 unterschiedliche Formate gäbe, sondern nur eines. Ein frommer Wunsch, der vermutlich nicht realisierbar ist, weil die Stärksten versuchen werden, ihre Vorstellungen bzw. Formate durchzusetzen.

Condition Based Monitoring

Welche Vorteile ergeben sich nun aus der Sammlung und Auswertung der Schiffsdaten? Zum einen lässt sich der Zustand des Schiffes besser beurteilen, zum anderen kann der Energieverbrauch überwacht und optimiert werden.

Der finnische Maschinenbauer Wärtsilä hat zwei Systeme für die Überwachung des Zustands von Antriebsstrang und der Hauptmaschine entwickelt. Dank dieser Systeme können erforderliche Wartungsarbeiten zwischen zwei und sechs Monaten im Voraus ermittelt werden, selbst in kritischen Fällen soll die Vorwarnzeit noch zwischen sieben und 30 Tagen liegen. Auf diese Weise kann man flexibler reagieren, Zeitpunkt und Umfang von Reparaturen besser planen und Generalüberholungen wenn nicht vermeiden so doch zumindest reduzieren. Das gilt in gleichem Maße für teure Liegezeiten in Docks. Von den Ergebnissen dieser zustandsbasierten Überwachung – Condition Based Monitoring – werden auch Klassifikationsgesellschaften profitieren, die ihre so genannten

15.07.2014

Seite 1

Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web



Wärtsilä/X72-Motor - die Verbrauchsdaten der haushohen Hauptmaschine kann wichtige Erkenntnisse für die zukünftige Schiffskonstruktion liefern

Klasseprüfungen gezielter vorbereiten und mit weniger Zeitaufwand durchführen können.

Auch bei Offshore-Bohrinseln soll sich der Einsatz von Condition Based Monitoring schnell rechnen. Wärtsilä schreibt, dass die Standzeit der Ausrüstung um fünf bis 20 Prozent gesteigert werden könne. Da der Ausfall von einer der Hauptkomponenten Umsatzverluste von bis zu USD 500.000 pro Tag verursachen kann, werden die Vorteile einer verlängerten Einsatzzeit deutlich.

Das große Ganze

Angesichts steigender Schiffsbetriebskosten und strengerer Umweltauflagen ist die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen seit Jahren eins der wichtigsten Themen für Konstrukteure, Maschinenbauer, Werften, Reeder und Schiffsmannager. Hier kann die Sammlung und Analyse von Verbrauchsdaten wichtige Erkenntnisse liefern, welche Maßnahmen zu welchen Ergebnissen führen und welche Kombinationen produktiv oder kontraproduktiv sind.

Zusätzliche wertvolle Erkenntnisse lassen sich gewinnen, wenn man nicht nur ein einzelnes Schiff betrachtet, sondern Schiffe einer Baureihe miteinander vergleicht oder

ganze Flotten. Das könnte auch Auswirkungen darauf haben, wie zukünftig Schiffe konstruiert und gebaut werden.

Ergänzt man die Verbrauchsdaten noch um Informationen wie Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes, und reichert dies mit Radarbildern und Wetterdaten an, hätte man eine Art von Black Box, wie sie in der Luftfahrt eingesetzt wird. Viele Schiffe sind zwar schon mit so genannten Voyage Data Recordern ausgerüstet, deren Zuverlässigkeit lässt jedoch zu wünschen übrig.

An Bord benötigt man dafür neue und zuverlässige Speichermedien, die ihre Daten in komprimierter Form per Satellit an landseitige Server senden. Maris, ein norwegisches Unternehmen, bietet bereits ein derartiges System an, das die erhobenen Daten fünf Jahre lang speichern soll.

Richard Clegg, Managing Director der Lloyd's Register Foundation, einer englischen Stiftung, der die gleichnamige Klassifikationsgesellschaft gehört, rechnet damit, dass es noch fünf bis zehn Jahre dauern wird, bis die Möglichkeiten von „Big Data“ in der Schifffahrt genutzt werden. Fehlendes Vorstellungsvermögen der Entscheider ist seiner Meinung nach zurzeit das größte Hindernis. Aber da hilft ein Blick darauf, wie andere es machen – beispielsweise in der Formel 1.

Seite 1

 Marktüberblick
Container-, Bulker-,
Tankermarkt

Seite 5

 Aktuelle Entwicklungen
im Containerverkehrs-
und Chartermarkt

Seite 7

 Fließband-Versorgung
braucht viel Seefracht

Seite 8

 265 Millionen für den
Nord-Ostsee-Kanal

Seite 9

Investor's Update

Seite 10

Big Data an Bord

HCI Capital AG im Web

Impressum

Herausgeber:

 König & Cie. GmbH & Co. KG
Caffamacherreihe 7
20355 Hamburg

 vertreten durch ihre geschäftsführende persönlich haf-
tende Gesellschafterin: Verwaltung König & Cie. GmbH
Sitz Hamburg, Handelsregister des Amtsgerichts
Hamburg, HRB 65448
diese wiederum vertreten durch ihren Geschäftsführer:
Jens Mahnke

 Telefon: +49 40 36 97 57 - 0
Fax: +49 40 36 97 57 - 190
Email: iq@koenig-cie.com

 Registrierung: Sitz Hamburg,
Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg,
Registernummer: HRA 91127

 Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:
DE 189342992

Redaktion:

Detlef Seiler & Anne Braasch

Fotos:

Archiv, Flite, istockphotos, Panthermedia, Shutterstock

 Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 55 Abs. 2 RStV:
Detlef Seiler, König & Cie. GmbH & Co. KG, Caffamacher-
reihe 7, 20355 Hamburg

Sämtliche Inhalte dieses Newsletters wurden mit Sorg-
falt erstellt. Für die Richtigkeit, Aktualität und Vollstän-
digkeit der Angaben wird keine Gewähr übernommen.
Sie dienen lediglich der Information und stellen keine
individuelle rechtliche, steuerliche oder wirtschaftliche
Anlageberatung dar noch begründen sie ein Beratungs-
verhältnis.

Der Newsletter kann Links auf Inhalte und zu externen
Webseiten enthalten, die von Dritten erstellt wurden und
auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb
können wir für diese fremden Inhalte auch keine
Gewähr übernehmen. Die HCI Capital AG und die König
& Cie. GmbH & Co. KG weisen ausdrücklich darauf hin,
dass sie weder Verantwortung für diese Inhalte überneh-
men noch sich diese zu eigen machen. Für die Inhalte
der verlinkten Seiten und Inhalte ist stets der jeweilige
Anbieter oder Betreiber der Seiten und Inhalte verant-
wortlich. Die verlinkten Seiten und Inhalte wurden zum

 HCI Capital AG
Burchardstraße 8
20095 Hamburg

 vertreten durch ihre Vorstände: Ingo Kuhlmann und
David Landgrebe

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Alexander Stuhlmann

 Tel.: +49 40 88 88 1-0
Fax: +49 40 88 88 1-199
E-Mail: hci@hci-capital.de

 Registrierung: Sitz Hamburg,
Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg,
Registernummer: HRB 93324

 Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:
DE 241852306

Satz & Layout:

HCI Capital AG

Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße
überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt
der Verlinkung nicht erkennbar. Eine permanente
inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten und Inhalte ist
jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverlet-
zung nicht zumutbar und nach Versand des Newsletters
auch nicht mehr möglich.

Die Inhalte des Newsletters sind urheberrechtlich
geschützt. Nachdruck, fotomechanische, elektronische
oder sonstige Vervielfältigung, Bearbeitung, Überset-
zung, Mikroverfilmung und Einspeicherung, Verarbeitung
bzw. Wiedergabe in Datenbanken oder anderen elektro-
nischen Medien und Systemen sind auch auszugsweise
nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung der
HCI Capital AG und der König & Cie. GmbH & Co. KG
gestattet. Soweit die Inhalte des Newsletters nicht von
uns erstellt wurden, wurden die Urheberrechte Dritter
beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche
gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheber-
rechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um
einen entsprechenden Hinweis.