

26.09.2014

# Investor's Quarterly

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web



## Liebe Leserinnen und Leser,

2014 wird nicht nur aufgrund einer außerordentlich erfolgreichen deutschen Fußball-WM in die Geschichte eingehen, es wird auch das Jahr der Fusionen werden. Wir berichten in dieser Ausgabe des Investor's Quarterly über den „Rohstoffsektor: Trendwende bei M&A-Transaktionen“.

Deutlich zeigt sich dieser Trend auch im Schifffahrtsbereich. Hinter kryptischen Namen wie P3, 2M, G6 und Ocean Three verbergen sich die vielen Zusammenschlüsse und Allianzen der großen Reedereien. Auf diese Entwicklung gehen wir in unseren Marktberichten ein. Und wir be-

richten natürlich über viele weitere Schifffahrtstrends – in einem Artikel zur großen Hamburger Messe „SMM 2014 – Innovationen auf 90.000 m<sup>2</sup>“.

Diese und viele weitere Themen haben wir in der aktuellen Ausgabe des Investor's Quarterly für Sie zusammengestellt. Schreiben Sie uns Ihre Meinung zu dieser Ausgabe. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und werden uns mit jeder Anmerkung weiter verbessern.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

## Marktüberblick

Im zweiten Quartal verlor die europäische und insbesondere die deutsche Wirtschaft aus makroökonomischer Sicht leicht ihre Schwungkraft. Auch die Turbulenzen der Handelspartner Russland und Ukraine lassen den Ausblick moderat ausfallen. Die USA veröffentlichten nach schwachen Q1-Zahlen weitaus positivere Wirtschaftsdaten für das zweite Quartal, Chinas Zahlen sind weiterhin unter den Erwartungen. Und auch Japan wird noch etwas Zeit benötigen, um sich von der diesjährigen Erhöhung der Mehrwertsteuer von 5% auf 8% zu erholen.

Containermarkt –  
Transportvolumen gestiegen, Raten stabil

Der Container-Sektor ist immer für Überraschungen gut, in diesem Jahr betrifft es hauptsächlich Konsolidierungs- und Fusionsbemühungen. Nach dem Aus für P3 und der schnellen Entscheidung von Maersk Line und MSC

unter dem Namen 2M zu kooperieren, haben auch CMA CGM schnell gehandelt. Mit ihrem Zusammenschluss zur „Ocean Three“-Allianz haben auch CMA CGM, CSCL und UASC ihre Position im Marktgefüge etwas gesichert und wollen so gegen die anderen großen Player und Allianzen bestehen. Schifffahrtsexperten vermuten, dass die vielfachen Fusionen für das Ratengefüge tendenziell positive Auswirkungen haben könnten. Die Unternehmen könnten künftig eher über den Service und die Abdeckung konkurrieren als über den Preis.

Die Charraten der Containerschifffahrt waren in den letzten Wochen aufgrund eines leicht gestiegenen Containerumschlags auf den großen Handelsrouten stabil. Containerimporte, die aus Asien nach Europa kamen, stiegen in den ersten sieben Monaten 2014 um 8%, US-Importe um 6%. Starkes Wachstum konnte bei den Transportvolumina im inner-asiatischen Handel und bei dem Handel von Asien nach Westafrika und Südamerika verzeichnet werden. Obwohl im Chartermarkt Bewegung war, blieben die Raten mehr oder weniger unverändert.

Seite 1  
Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

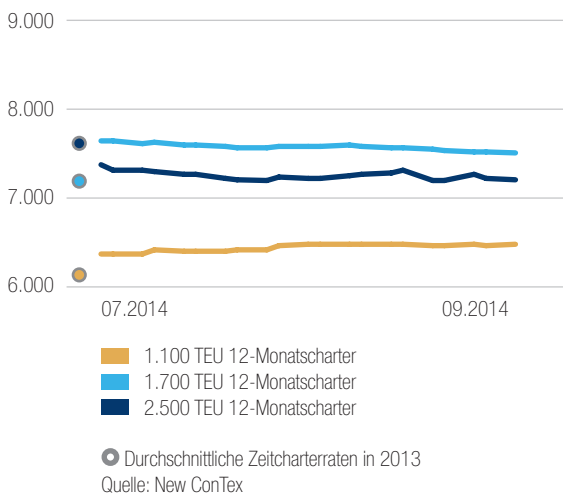
Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

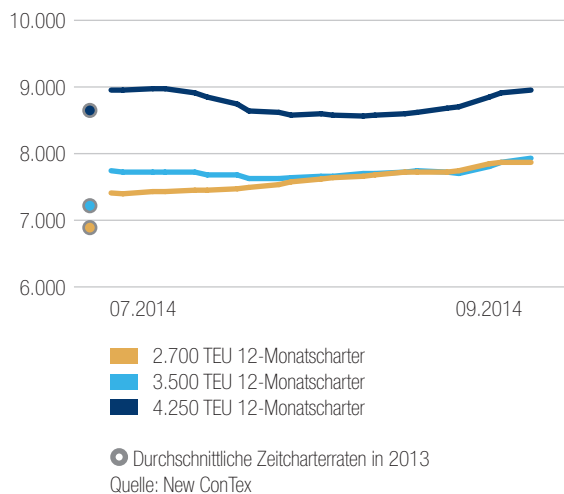
Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

Entwicklung der Zeitcharterraten (mit Ladegeschrir) Juli-September 2014 (Angaben in USD/Tag)



Entwicklung der Zeitcharterraten (ohne Ladegeschrir) Juli-September 2014 (Angaben in USD/Tag)



**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 TEU, 2.700 TEU, 3.500 TEU und 4.250 TEU wird eine Charter für 24 Monate unterstellt.

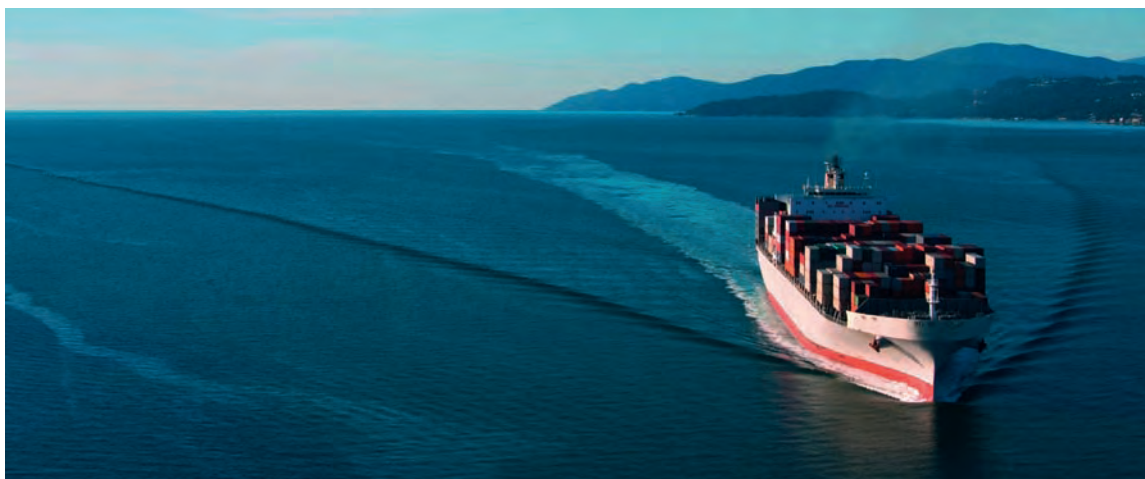
Seit August 2011 enthält der New ConTex nicht nur die Daten für die genannten Schiffstypen, sondern es werden auch die Markteinschätzungen der teilnehmen-

den 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 Charter von zwölf Monaten 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.

The brand New ConTex is copyrighted by Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. („VHSS e.V.) and is protected by law. The New ConTex 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 New ConTex, VHSS e.V. makes no representations, conditions or warranties of any kind, express or implied, about the completeness, accuracy, reliability, or suitability of the New ConTex. Any reliance you place

on the New ConTex 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 New ConTex, 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  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

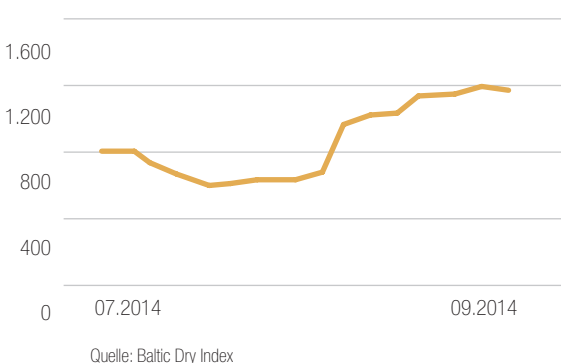
HCI Capital AG im Web

**Bulker-Markt weiter unter Druck**

**Volatile Bewegungen in den vergangenen Monaten, Chinas Wachstumsmotor leicht stockend**

Die Bulker-Märkte, insbesondere die Capesize-Schiffe, haben volatile Monate hinter sich. Der Preis für Eisenerz ist das zweite Mal in diesem Jahr unter die magische Marke von 90 US-Dollar pro Tonne gefallen. Obwohl der chinesische Wachstumsmotor etwas zu stottern scheint, deutet der Eisenerzpreis auf einen gesunden Rohstoffappetit der Volksrepublik. Aufgrund einer heimischen Eisenerzproduktion im Niedergang und relativ niedriger Rohstoffpreise, steigert China seine Importe.

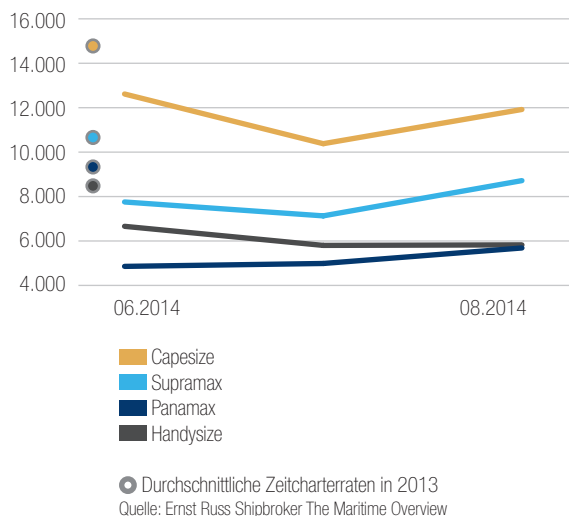
Entwicklung des Baltic Dry Index Januar-September 2014



Die Panamax-Raten blieben auch im August schwach. Es konnten keine nennenswerten Aktivitäten verzeichnet werden. Charterer bekamen die Auswirkungen der Russland-Ukraine-Krise zu spüren. Ein Charterer zahlte nach einem Bericht von ERS für ein Schiff 20.000 US-Dollar, um es mit Düngemittel über die Ostsee in Richtung Osten zu bringen.

Das Supra-Segment konnte einige Bewegung im Markt und auch einige Ratenaufwertungen verzeichnen, u.a. durch eine gestiegene Nachfrage Brasiliens nach US-Getreide. Einfluss zeigte auch die Ebola-Epidemie in Westafrika. Hier erhöhten sich die Preise, da Schiffseigner entsprechende Prämien für den Transport von Eisenerz oder Bauxit aus Ländern wie Sierra Leone oder Guinea nahmen.

Entwicklung der Zeitcharterraten Juni-August 2014 (Angaben in USD/Tag)



**Tankermarkt:  
Frachtraten durchmisch – leichter Optimismus**

**VLCC und LR teils mit guter Performance**

Die Frachtraten haben sich in den Crude-Segmenten unterschiedlich entwickelt und teilweise verbessert. Der August 2014 war ein relativ guter Monat für die Very Large Crude Carrier – die VLCCs. Die Beschäftigung nahm gegen Monatsende ab und die Raten gaben etwas nach, blieben aber über dem extrem schwachen Level des zweiten Quartals. Die Suezmax-Raten waren nach Angaben des RS Platou Monthly in der Zeit unter Druck, in der

die VLCCs viele Fahrten zwischen Westafrika und Asien übernahmen. Aframax-Schiffe hatten generell schwache Raten, konnten aber in der Nordsee und im MED-Bereich gute Ergebnisse vorweisen, u.a. mit libyschen Exporten.

Im Clean Market konnten die LR mit einer guten Performance glänzen, da eine robuste Nachfrage auf dem asiatischen Markt vorherrschte. Die Raten der MRs konnten sich dagegen noch nicht wieder erholen.

26.09.2014

Seite 1  
Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

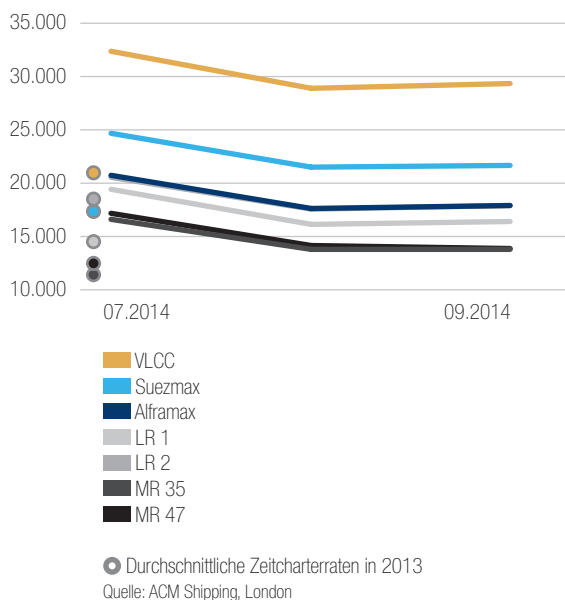
Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

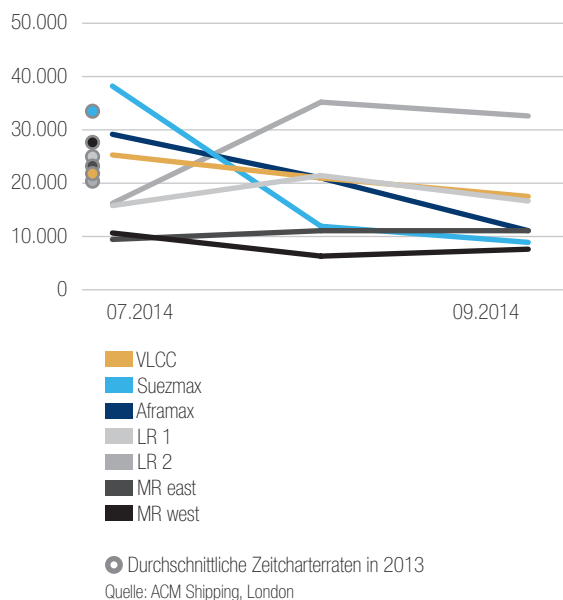
Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

Entwicklung der 12-Monatscharter  
Juli-September 2014 (Angaben in USD/Tag)



Entwicklung der Spotraten  
Juli- September 2014 (Angaben in USD/Tag)



ACM Shipping:  
Tankschifffahrt – 12-Monatscharter und Spotmarkt

Die Entwicklung der Charterraten im Bereich der 12-Monatscharter und über die durchschnittlich erreichten Raten im Spotmarkt in den unterschiedlichen Grö-

ßenklassen der Tankschifffahrt. Das Zahlenmaterial wird uns von ACM Shipping, London, zur Verfügung gestellt.



Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

## Aktuelle Entwicklung im Containerverkehrs- und Chartermarkt (August 2014)

An dieser Stelle kommentiert das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) 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 Schiffsagenten e.V.), internationale Organisationen (OECD, IWF), Flottendaten von Clarkson Research Services Limited (CRSL) sowie ISL-eigene Datenbanken.

### Aussichten für den Containerumschlag

Auch wenn der IWF seine Wirtschafts- und Handelsprognosen für 2014 leicht nach unten korrigiert hat, entwickelt sich der Containerumschlag in 2014 bis dato verhalten positiv. Nach bislang vorliegenden Zahlen einer großen Stichprobe im Rahmen der ISL Hafendatenbank lässt sich für dieses Jahr ein Zuwachs des Containerumschlags um etwa 5% hochrechnen – nach nur rund 3% im Vorjahr. Clarkson rechnet für das Jahr 2014 mit einem Zuwachs des weltweiten Containerumschlags in Höhe von 5,4%. Beim Transport voller Container (Handel) beträgt der erwartete Zuwachs sogar 6%. Dabei wird damit gerechnet, dass die Nord-Süd- und die intraregionalen Verkehre überproportional, die großen Ost-West-Verkehre eher unterproportional wachsen.

### Inaktive Tonnage auf niedrigem Stand

Im Vergleich der vergangenen Jahre bewegt sich die Zahl und Kapazität der aufliegenden Flotte aktuell auf einem recht niedrigen Niveau. Laut AXS Alphaliner waren Ende August 122 Schiffe mit zusammen 243.000 TEU (Schiffe über 500 TEU) als inaktiv gemeldet. Selbst wenn es hier in den letzten Wochen aufgrund des Auslaufens der Hochsaison einen leichten Anstieg gegeben hat, ist dieser Stand relativ gesehen der niedrigste seit drei Jahren, denn es liegt damit zurzeit nur noch rund 1,3% der gesamten Containerflotte auf. Vor Jahresfrist waren Zahl und Kapazität der Auflieger noch rund 50% höher. Einige Trends sind dabei hervorzuheben: Zum einen sind inzwischen die meisten Schiffe im direkten Zugriff der Linien (eigene oder gecharterte Schiffe) in Fahrt. Rund 90% der aufliegenden Schiffe gehören Trampreedern und sind damit auf der Suche nach einer Charter – dies ist der bislang höchste Anteil. Zum zweiten sind viele

der aufliegenden Schiffe älter, kleiner (87 von 122 unter 2.000 TEU) und mit eigenem Geschirr ausgestattet. Ältere Schiffe haben anscheinend aufgrund bspw. der geringeren Energieeffizienz weniger Beschäftigungschancen und das Ladegeschirr wirkt sich aufgrund des fortschreitenden Ausbaus der Häfen einerseits und der Kapazitätseinbußen der Schiffe andererseits aktuell eher nachteilig auf die Attraktivität für Charterer aus.

Trotzdem erscheint die Zahl von 87 beschäftigungssuchenden Einheiten unter 2.000 TEU zunächst einmal recht hoch, zumal die Flotte in diesem Größensegment seit Jahren stagniert bzw. sogar deutlich schrumpft. Zwar ist die Höhe der Aufliegerzahlen insofern zu reduzieren, als der Anteil an der gesamten Flotte in diesem Größensegment ebenfalls noch unter 4% liegt, aber es ist dennoch festzuhalten, dass der Kaskadeneffekt auf diese Größenklassen weiterhin unerwartet stark durchschlägt. Aufgrund der Überkapazitäten in den oberen Größenklassen sind einerseits die Charterkosten dort so niedrig, andererseits aber die Größenvorteile bspw. in Bezug auf den relativen Kraftstoffverbrauch so hoch, dass ein Einsatz der größeren Schiffe auch trotz geringerer Auslastungen auf eigentlich dafür (noch) nicht passenden Routen erfolgt.

### Chartermarkt im August quasi unverändert

Aufgrund der weiterhin vorhandenen Auflieger waren die Tendenzen auf dem Chartermarkt auch im August fast unverändert. Zwar zeigte sich bei einigen, insbesondere den oberen Größenklassen eine leicht positive Ratenentwicklung, die aber durch den leicht negativen Trend der meisten kleineren Segmente kompensiert wurde, so dass der Index von Howe Robinson von Ende Juli zu Ende August keine Veränderung zeigte (536 Punkte), auch wenn es im Verlauf des Monats leicht niedrigere Werte gab. Ähnlich waren auch die Aussagen bei Clarkson oder dem New Context der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

### Schiffe oberhalb von 3.000 TEU

Das größte der durch einen Indikator abgebildeten Segmente des Chartermarktes, der Typ mit 5.500 TEU, sank im August nach Einschätzung von Howe Robinson um US\$ 300 und reduzierte sich damit um 1,9% auf US\$ 15.750 pro Tag. In der kleineren Größenklasse 4.600 TEU hingegen meldete Howe Robinson im August ein unver-

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

ändertes Ratenniveau von US\$ 17.500 pro Tag. Das Größenklassensegment um 4.300 TEU verzeichnete Howe Robinson zufolge Ende August Einkünfte in Höhe von US\$ 8.600 pro Tag, was einem Anstieg um 1,2% bzw. US\$ 100 entspricht. Kleinere Einheiten mit 3.500 TEU konnten im August im Vergleich zum Vormonat eine Steigerung der Raten um US\$ 100 (1,3%) auf US\$ 7.750 pro Tag aufweisen.

Clarkson zufolge erhöhten sich die Raten für Containerschiffe mit 4.400 TEU gegenüber dem Vormonat um US\$ 200 bzw. 2,3% und lagen Ende August bei US\$ 8.950 pro Tag. Der Typ mit 3.500 TEU erzielte im August die gleichen Einkünfte wie im Vormonat und lag bei US\$ 7.850 pro Tag. Die beiden Typen mit 6.800 TEU und 9.000 TEU verzeichneten im Durchschnitt des August Raten in Höhe von US\$ 25.000 bzw. US\$ 39.000 pro Tag. Dabei mussten Containerschiffe mit 9.000 TEU im Vergleich zum Vormonat Einbußen von US\$ 500 bzw. 1,3% hinnehmen, während die Raten für den Typ mit 6.800 TEU um US\$ 500 bzw. 2,0% anstiegen.

Schiffe von 2.000 bis 3.000 TEU

Im Segment der Vollcontainerschiffe mit nominalen Stellplatzkapazitäten von 2.000 bis 3.000 TEU (ca. 1.850 - 2.100 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) entwickelten sich die Raten im August nach Angaben der beiden Brokerhäuser mit einer Ausnahme überwiegend positiv.

Nach Howe Robinson stiegen die Raten für Containerschiffe der 2.500 TEU deutlich um US\$ 250 oder 3,6% gegenüber dem Stand vom Juli und beliefen sich damit auf US\$ 7.250 pro Tag. Im Segment 2.800 TEU wurde ein Anstieg der Raten auf rund US\$ 7.900 pro Tag gemeldet (+US\$ 300 oder 3,9%).

Clarkson hat in diesem Segment zwei Typen ausgewiesen, und zwar „2.500 TEU mit Geschirr“ sowie den Typ „2.750 TEU ohne eigenes Ladegeschirr“. Containerschiffe mit 2.500 TEU verzeichneten im August verglichen mit Juli unveränderte Raten in Höhe von US\$ 7.350 pro Tag. Schiffstypen mit 2.750 TEU erzielten im August US\$ 7.600 pro Tag und erhöhten sich damit um US\$ 150 bzw. 2,0% gegenüber dem Vormonat.

Schiffe um die 1.700 TEU

Vollcontainerschiffe in der Größenklasse 1.000 - 2.000 TEU (rd. 1.100 TEU bei gleichmäßiger Beladung mit Containern von 14 t Gewicht) zeigten im August nach Howe Robinson und Clarkson eine eher gemischte Entwicklung.

Howe Robinson zufolge stiegen im August die Raten für den erst seit Anfang des Jahres dokumentierten Typ mit 1.700 TEU ohne Ladegeschirr um US\$ 450 bzw. 4,9% auf US\$ 9.725 pro Tag. Die durchschnittliche Charter des Typs 1.740 TEU mit eigenem Geschirr sank um US\$ 500 bzw. 6,7% auf US\$ 7.000. Die Rate für den Typ 1.300 TEU (mit eigenem Geschirr) sanken dagegen um 1,3% gegenüber dem Vormonat auf US\$ 7.400 pro Tag. Die Raten für Einheiten mit 1.100 TEU mit Ladegeschirr reduzierten sich im August gegenüber dem Vormonat um US\$ 50 bzw. 0,8% auf US\$ 6.500 pro Tag. Noch deutlicher sanken die Raten für Schiffe der gleichen Größenklasse ohne Ladegeschirr: um US\$ 150 oder 1,8% auf US\$ 8.250 pro Tag. Im unteren Bereich blieben die Raten für ein Schiff mit 1.000 TEU (mit Ladegeschirr) im Vergleich zum Vormonat unverändert bei US\$ 5.100.

Clarkson geht in diesem Größensegment bei zwei der hier betrachteten Typen von ansteigenden Raten aus, lediglich das Segment 1.700 TEU mit Geschirr reduzierte sich gegenüber dem Vormonat um US\$ 100 bzw. 1,4% auf US\$ 7.250 pro Tag. Der Typ 2.000 TEU ohne Geschirr verzeichnete einen Zuwachs von US\$ 100 und erzielte im August durchschnittlich US\$ 7.200 pro Tag. Die Charterraten für Schiffe mit 1.000 TEU (mit Ladegeschirr) lagen im Juli bei US\$ 6.250 pro Tag und erhöhten sich im August um US\$ 50 bzw. 0,8% auf US\$ 6.300 pro Tag.

Schiffe bis 1000 TEU

Die Raten im Chartermarkt für Schiffe der Klasse bis 1.000 TEU (ca. 300 - 600 TEU bei homogener Beladung mit 14 t/TEU) entwickelten sich nach Angaben beider Brokerhäuser negativ bzw. stagnierten. Für Einheiten mit 650 TEU und 700 TEU weist Howe Robinson für den Monat August einen Rückgang der Raten um jeweils US\$ 100 bzw. 2,1% aus, beide Schiffstypen erzielten Ende August die gleichen Raten in Höhe von US\$ 4.700 pro Tag.

Bei Clarkson zeigte der Indikator in beiden Segmenten eine unveränderte Entwicklung gegenüber dem Vormonat auf. Der Typ mit 725 TEU lag mit US\$ 4.950 pro Tag im August auf dem gleichen Niveau wie im Juli. Die Einkünfte für den kleinsten der hier betrachteten Schiffstypen mit 350 TEU veränderten sich gegenüber dem Vormonat ebenfalls nicht und lagen Ende August bei US\$ 4.000 pro Tag.

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



Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

**HCI Capital AG im Web**



## HANSA International Maritime Journal: Politik und Schifffahrt

Die Fachzeitschrift HANSA International Maritime Journal ([www.hansa-online.de](http://www.hansa-online.de)) berichtet in ihren aktuellen Nachrichten u.a. über bedeutende politische Entscheidungen und Diskussionen:

### Weiter Rabatt für Landstrom in deutschen Häfen

**In die Diskussion um Steuerrabatte auf Landstrom in den deutschen Häfen kommt offenbar neue Bewegung. Die Europäische Kommission geht einen Schritt auf Deutschland zu.**

Die Europäische Kommission hat dem Rat der Europäischen Union den Vorschlag für einen dahingehenden Durchführungsbeschluss unterbreitet, dass Deutschland ermächtigt wird, auf direkt an Schiffe am Liegeplatz im Hafen gelieferten elektrischen Strom einen ermäßigten Stromsteuersatz anzuwenden. Damit würden für eine Megawattstunde (MWh) Schiffsstrom weiterhin nur noch 0,50 € statt 20,50 € an Stromsteuer anfallen.

Ende Februar hatte die Bundesregierung bei der EU-Kommission beantragt, auf landseitige Elektrizität – im Einklang mit Artikel 19 der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG – weiterhin einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden. Die von der EU schon einmal im Juli 2011 gewährte Steuerermäßigung für landseitigen Schiffsstrom in Häfen soll um weitere sechs Jahre bis 2020 verlängert werden.

Diese Ausnahmeregelung soll einen wirtschaftlichen Anreiz zur Nutzung von landseitiger Elektrizität vermitteln, um die Luftverschmutzung durch Schwefeldioxid- und CO<sub>2</sub>-

Emissionen und den Lärm von Schiffen am Liegeplatz in Hafenstädten zu verringern.

Die Kommission kommt in ihrer Bewertung zu dem Schluss, dass es gerechtfertigt erscheint, für Deutschland die Möglichkeit der Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes von landseitiger Elektrizität aufrecht zu erhalten. Die Behörde weist darauf hin, dass es sich bei der Förderung der landseitigen Elektrizität um ein gemeinsames politisches Ziel handele, das von der gesamten Union verfolgt werden sollte. Die Maßnahme stehe im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung in Häfen vorsieht, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) begrüßt diese Maßnahme als einen wichtigen Schritt zu mehr Umwelt- und Klimaschutz sowie mehr Rechts- und Planungssicherheit. Verbesserungsbedarf gebe es aber noch in Deutschland. »Unabhängig davon stellt jedoch die in Deutschland seit Jahren gestiegene Umlage des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG-Umlage) weiterhin ein erhebliches Hemmnis dar. Der dadurch im europäischen Vergleich hohe Stromabgabepreis erschwert die Einführung von Landstrom in den deutschen Seehäfen. Der Gesetzgeber sollte deshalb durch eine entsprechende Begrenzung der EEG-Umlage den Rahmen dafür schaffen, dass der Stromabgabepreis einer Landstromanlage wettbewerbsfähig ist«, so der Verband in einer Mitteilung.

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

[HCI Capital AG im Web](#)

WSV-Reform vor Abschluss?

**Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) steht offenbar kurz vor dem Abschluss. Die deutschen Seehäfen sehen nach wie vor Verbesserungsbedarf.**

Mit dem gerade vorgelegten Konzept würde »die seit 20 Jahren dauernde Debatte über die Reform einer der größten Flächenverwaltungen des Bundes beendet«, sagte jetzt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Jüngst hatte das Ministerium den 6. Bericht zur Reform an Bundestag geleitet. Kern des Reformansatzes sei die WSV-weite Steuerung der Aufgabenerledigung und des Ressourceneinsatzes. Damit ist die Bildung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die an die Stelle von sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen tritt, zentrales Element der WSV-Reform. Die GDWS sei Ansprechpartnerin für alle Angelegenheiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und übernehme das gesamte Personalmanagement, heißt es.

Die Arbeiten am inneren Aufbau der GDWS dauern an. Sie soll in Bonn verbleiben, in einem eigenen Dienstgebäude. Über die genaue Ämterstruktur ist noch zu entscheiden: 18 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sollen die Aufgabenbereiche Verkehr und Infrastruktur wahrnehmen, die bisher von 39 Ämtern wahrgenommen wurden. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter wiederum sollen jeweils über mehrere Standorte im Revier verfügen. Die Wasserstraßenneubauämter blieben unverändert.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) vermisst in dem Bericht die geforderte Errichtung eines »Kompetenzzentrum Küste«. Aus dem Bericht werde nicht ersichtlich, wie das Anliegen berücksichtigt werden. »Zwar bleiben alle Standorte erhalten und es heißt, die »zentrale Zuständigkeit der GDWS findet dort ihre Grenzen, wo regionale Belange und Kenntnisse für die Aufgabenerledigung maßgebend sind«, aber der Verlauf dieser Grenze bleibt unbestimmt«, teilt der ZDS mit.

Weitere Elemente der WSV-Reform: Für die Verbesserung des Zustands der Bundeswasserstraßen und der zugehörigen Anlagen würden für die laufende Legislaturperiode deutlich erhöhte Investitionsmittel bereitgestellt. Zahlen werden nicht benannt. Die GDWS priorisiert derzeit sämtliche Investitionsmaßnahmen in die Wasserstraßeninfrastruktur und die »ökologische Durchgängigkeit.«

»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.



Indiens Kohleproduktion:  
Der „Coalgate-Skandal“ geht in die letzte Runde

**Das höchste Gericht Indiens hat am 9. September 2014 die Schließung von 218 Kohleminen festgelegt, nachdem zuvor sämtliche Kohleminen-Lizenzen (seit 1993) für illegal erklärt wurden. Wird die Schließung der illegalen Minen umgesetzt, bedeutet dies voraussichtlich den steilen Anstieg von Kohleimporten und Frachtsätzen.**

Der Urteilsspruch zu den 218 Minen steht im Zentrum des sogenannten „Coalgate-Skandals“ um Kohleabbaurechte in der Regierungszeit von Manmohan Singh von 2004 bis 2009. Der indische Rechnungshof hatte aufgedeckt, dass dem indischen Staat etwa 207 Milliarden Dollar entgangen sind, weil die Bergbaurechte nicht öffentlich ausgeschrieben wurden. Neben Singh sind mehr als hundert Unternehmen in den Skandal verwickelt. In Indien steigt die Nachfrage nach Elektrizität, das Land

wird weiterhin Kohle aus dem Ausland brauchen. Es herrscht in Indien dringender Bedarf, kurzfristig zusätzliche kohlebasierte Erzeugungskapazitäten zu schaffen. Die derzeitige Situation wird dadurch verschärft, dass die Lagerbestände extrem niedrig sind. Die Hälfte der rund 100 Kohlekraftwerke haben nach Auskunft der zuständigen Regierungsstelle Bestände, die weniger als sieben Tage reichen. Viele indische Unternehmen wie NTPC, Hindalco Industries, Adani Enterprises und Coal India steigern bereits die Kohleimporte.

Kohle ist nach wie vor eine der wichtigsten Energiequellen der Welt und der wichtigste Rohstoff für die Erzeugung von Strom. Nach Angaben der Internationalen Energieagentur werden rund 40 Prozent der globalen Elektrizität aus Kohle gewonnen. Indien importierte im Geschäftsjahr bis März 2014 rund 160 Millionen Tonnen Kohle.



Seite 1  
Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

## Nicaragua-Kanal: Baustart bereits im Dezember

Im Sommer kam überraschend eine Nachricht aus Mittelamerika, mit der Nicaragua ankündigte, mithilfe chinesischer Investoren einen neuen Kanal zwischen Pazifik und Atlantik zu bauen. Die Projektkosten wurden auf rund 40 Milliarden US-Dollar (rund 29,5 Milliarden Euro) veranschlagt.

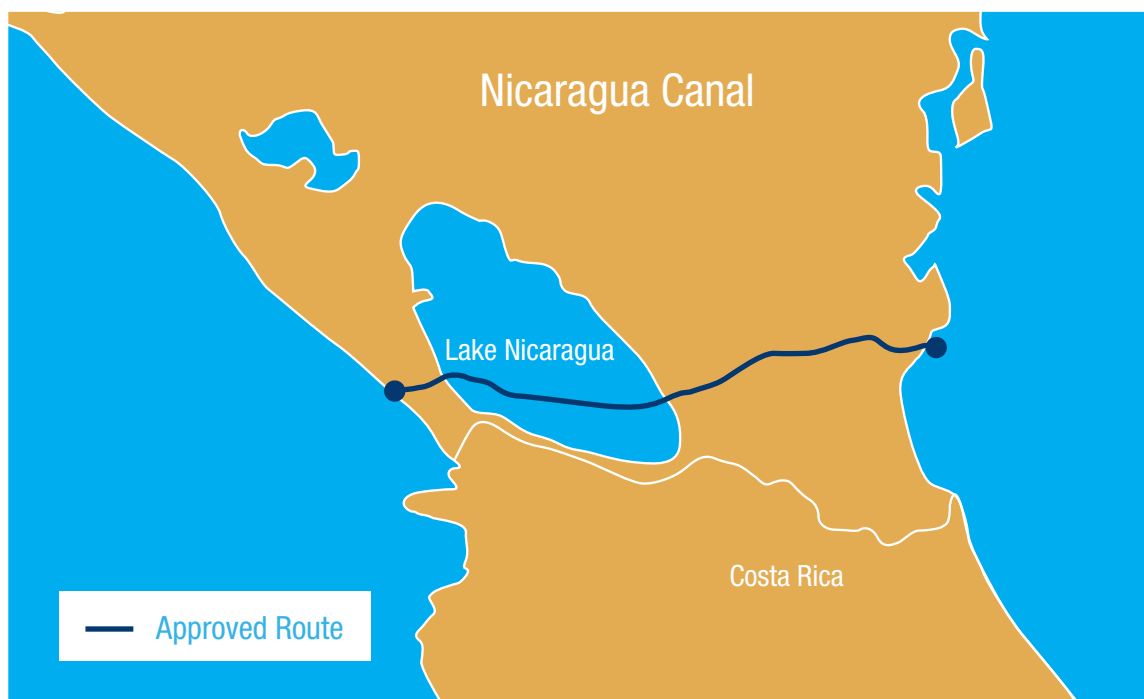
Nach den bisherigen Plänen wird es der größte Kanal der Welt. Die Route der künstlichen Wasserstraße würde sich voraussichtlich über 278 Kilometer erstrecken. Daneben sind zwei Tiefwasserhäfen geplant, zwei Freihandelszonen, eine Ölpipeline, eine Eisenbahn und ein internationaler Flughafen. Das Projekt würde die vorhandene Infrastruktur in dem kleinen Land mehr als verdoppeln und Nicaragua hohe Einnahmen bescheren. Der Konkurrent Panama hat zuletzt eine Milliarde US-Dollar pro Jahr mit seinem Kanal eingenommen.

Für den geplanten Kanal zwischen Atlantik und Pazifik soll im Dezember mit dem Bau eines Hafens begonnen werden, das kündigte nun Nicaraguas Präsident Telémaco Talavera an. Der Hafen werde demnach an der Pazifikküste entstehen.

## LNG als Schiffskraftstoff – das Thema erobert das Internet

Häfen weltweit bereiten sich zurzeit darauf vor, sichere Anlagen zum Bunkern von LNG anzubieten. Kürzlich ging zu diesem Thema eine neue Website mit dem Titel „LNG als Schiffskraftstoff“ online. [www.lngbunkering.org](http://www.lngbunkering.org) wurde von der „LNG Fuelled Vessels Working Group“ initiiert, einer Arbeitsgruppe der WPCI, in der auch die Hamburg Port Authority (HPA) mitarbeitet. Die Website steht unter der Schirmherrschaft der International Association of Ports and Harbors (IAPH), einer unabhängigen Non-Profit-Organisation.

Die LNG-Arbeitsgruppe der WPCI hat einheitliche LNG-Bunker-Checklisten für die üblichen LNG-Bunkerszenarien ausgearbeitet: ship-to-ship (Schiff-Schiff), shore-to-ship (Land-Schiff) und truck-to-ship (LKW-Schiff). Die Checklisten spiegeln die besonderen Anforderungen wider, die an Häfen gestellt werden, wenn sie im Hafen oder Hafenumland LNG-Bunkeranlagen betreiben möchten. Die Arbeitsgruppe steht in engem Kontakt zu Regierungsbehörden sowie zu Interessenträgern aus der Industrie, die zurzeit LNG einsetzen und/oder umschlagen.



Grafik Nicaragua-Kanal: Es standen mehrere Routen zur Auswahl, mittlerweile ist die Entscheidung für diese Variante gefallen.

26.09.2014

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

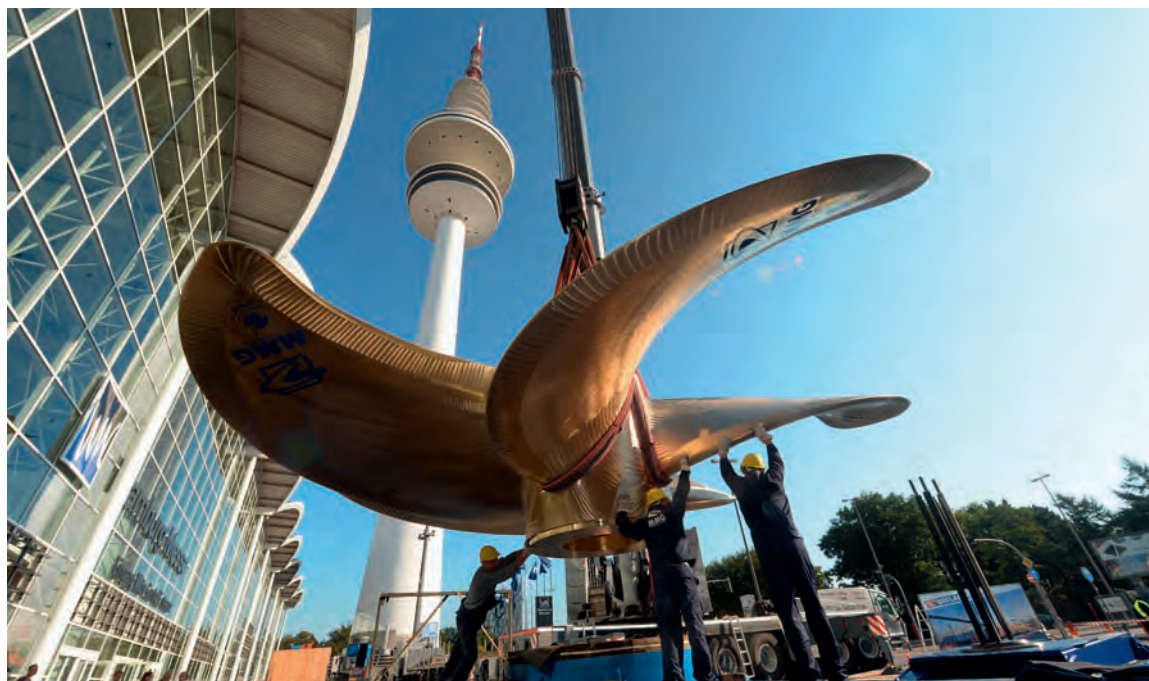
Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

**HCI Capital AG im Web**



Der eindrucksvolle Blickfang der SMM: ein 80-Tonnen Schiffspropeller am Haupteingang - Foto HMC/Hartmut Zielke (HW);

## SMM 2014 – Innovationen auf 90.000 m<sup>2</sup>

Die weltgrößte Schifffahrtsmesse in Hamburg

Jeder, der eine Messe veranstaltet, möchte am Schlussstag eine positive Bilanz ziehen. Erstens, um Besuchern und Ausstellern das Gefühl zu geben, dass es sich gelohnt hat, Zeit und Geld zu investieren, zweitens, um die eigene Bedeutung hervorzuheben und drittens, um schon auf die Folgeveranstaltung hinzuweisen. So auch Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH: „Wir haben in diesem Jahr Rekorde gebrochen.“

Mehr als 2.100 Aussteller aus 67 Ländern, 26 Nationenpavillons, 12 voll belegte Ausstellungshallen und rund 50.000 Fachbesucher sprechen für das Konzept der Veranstalter. „Die SMM hat ihren Stellenwert als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft eindrucksvoll unterstrichen. Diese Messe ist die ideale Plattform für Austausch, Inspiration und Vertragsabschlüsse – und damit ein positives Signal für die Zukunft der Branche.“

Orientieren sollte sich die Messe an vier großen „I“: Identifikation, Internationalität, Integration und Innovation. Die größte Bedeutung hatten Innovationen, die nicht nur bei großindustrieller Schiffs- und Werfttechnik zu sehen waren, sondern auch bei Schiffsausrüstungen und -einrichtungen, Antriebssystemen, Kommunikationssystemen sowie in der Hafen- und Meerestechnik.

Mahnende Worte nur am Anfang

In dem allseits zur Schau gestellten Optimismus gingen die wenigen mahnenden Worte fast unter, die Prof. Dr. Martin Stopford, Präsident des maritimen Marktforschungsunternehmens Clarkson Research, an die Teilnehmer der Eröffnungspressekonferenz am 8. September richtete.

Er wies darauf hin, dass die Rezession in der Schifffahrt noch einige Zeit anhalten werde. Seit dem Kollaps des Marktes im Jahr 2008 sei die globale Handelsflotte um 60 Prozent gewachsen, der Seehandel hätte jedoch nur um 27 Prozent zugenommen. Infolgedessen hat sich im Laufe der vergangenen sieben Jahre ein Tonnageüberschuss aufgebaut, der zurzeit noch durch das Slow Steaming aufgefangen werde. Damit der Markt wieder in die Gewinnzone kommt, müsse dieser Überschuss abgebaut werden. Wie lange das dauert, richte sich nach dem Nachfragezuwachs, der Kapazität der Werften und der Investitionstätigkeit. Und gerade hier sei zu beobachten, dass die Werften im Jahr 2013 gemessen an der Tonnage das zweithöchste Auftragsvolumen der Geschichte verzeichnet hätten.

Auch die Kalkulation für den Gütertransport auf See hätte sich in den letzten fünf Jahren völlig verändert, so Prof. Stopford. Die Kosten für den Treibstoff, die jahrzehntlang

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

**HCI Capital AG im Web**



Von links nach rechts: Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung, Hamburg Messe und Congress GmbH, Prof. Dr. Martin Stopford, President Clarkson Research, Dr. Stephan Timmermann, Vorstand Marine Systems & After Sales, MAN Diesel & Turbo SE sowie SMM-Beiratsmitglied, Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie sowie Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft - Foto HMC/Michael Zapf (Z)

nur eine untergeordnete Rolle gespielt hätten, seien zum größten Kostenfaktor geworden und überstiegen deutlich die gesamten übrigen Schiffsbetriebskosten. „Bei einem mittelgroßen Containerschiff fallen im Jahr zehn Millionen Dollar Kosten für den Brennstoff an, während nur rund sechs Millionen Dollar für die Finanzierung des Schiffes selbst aufgewendet werden.“

Eine effiziente Energieversorgung werde damit zu einer Überlebensfrage im Wettbewerb. „Die richtige Technologie für die Steigerung der Effizienz von Neubauten und die Nachrüstung fahrender Schiffe zu finden, ist essenziell wichtig.“ Nach diesen Ausführungen war allen Teilnehmern klar, dass das wichtigste Kriterium für die Beurteilung der vorgestellten Innovationen eine Frage sein würde: Helfen sie, die Effizienz zu steigern?

**Selbstfahrende Schiffe**

Prof. Stopford sprach auch einen radikalen Weg an, Güter effizienter zu transportieren: mit Hilfe unbemannter, selbstfahrender Schiffe. Warum sollte etwas, das Google bereits im dichten Straßenverkehr erprobt, nicht auch in der Seefahrt möglich sein? Ein derartiges Projekt gibt es bereits: Es heisst MUNIN – Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks – und wurde auf der SMM im

Rahmen eines Workshops vorgestellt und diskutiert. Unter der Leitung des Fraunhofer CML entwickeln acht internationale Partner innerhalb von drei Jahren ein Konzept für den Betrieb von selbstfahrenden Handelsschiffen. Deren Autonomie soll aber begrenzt sein und nicht für viel befahrene Seegebiete gelten. Aber wenn die Besatzung z.B. einen Bulk Carrier sicher durch den Ärmelkanal gesteuert hat, könnte sie von Bord gehen und das Schiff seine Reise nach Südamerika allein fortsetzen; permanent überwacht durch eine Landkontrollstation, die nicht nur den Überblick über den Schiffsbetrieb hat, sondern auch über die Verkehrslage und das Wetter. Vor der Küste Venezuelas würde ein Hubschrauber wieder eine Besatzung an Bord absetzen, die das Schiff dann sicher in den Hafen bringt.

**Digitales Schiffs- und Flottenmanagement**

In einer der größten Hallen des Messegeländes fühlte man sich an die Computermesse CeBIT erinnert, denn viele Stände wurden von überdimensionalen Bildschirmen dominiert, auf denen die neuesten Lösungen im Bereich der maritimen Informations- und Kommunikationstechnologie zu sehen waren. Die Brücke eines Schiffs war schon immer der Leitstand, aber diese Kommandozentrale wird jetzt immer „digitaler“, weil an Bord viel mehr Informationen erfasst, übermittelt und dargestellt werden.

Seite 1  
Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

Ähnlich wie in einer „Smart Factory“ an Land besteht die große Herausforderung darin, Software zu entwickeln, die Daten unterschiedlichster Quellen und Qualität erfasst und so aufbereitet, dass sie als Grundlage für Entscheidungen dienen können. Das Spektrum reicht von der laufenden Maschinenkontrolle über die Messung von Füllständen, Daten zu Heizung, Lüftung und Klima bis zum Zustand der Außen- und Innenbeleuchtung. Die Software muss die Infrastruktur des Schiffes und die einzelnen Prozessketten dabei so abbilden, dass sie nicht nur an Bord von Diplom-Ingenieuren mit langer Berufserfahrung verstanden wird, sondern auch von den Flottenmanagern an Land.

Dank schneller und günstiger Kommunikationstechnologien (ein weiterer Messeschwerpunkt) ist es nämlich möglich, dass die Daten überall beobachtet und ausgewertet werden können. Mærsk, die größte Containerschiffsreederei der Welt, plant im nächsten Jahr auf 250 Schiffen ein derartiges Softwaresystem einzuführen. Wie der zuständige Manager Dennis Jacobsen erklärte, liegt der größte Vorteil dieses Systems in dem gemeinsamen User Interface, d. h. dass die Verantwortlichen an Bord und an Land die gleichen Bildschirminhalte betrachten und somit auf Augenhöhe diskutieren können. Hinzu kommt noch, dass der Flottenmanager an Land Zugriff auf Vergleichsdaten aller anderen Schiffe der Flotte hat. So könne man z. B. leichter analysieren, warum eine Hauptmaschine mehr Treibstoff verbraucht als eine andere oder ob der Zylinderdruck erhöht oder verringert werden sollte.

### LNG – wer hat die größte Kompetenz?

Im Konsumgüterbereich ist „das nächste große Ding“ ein bekannter Begriff – die Innovation, die Menschen in die Geschäfte strömen lässt und Märkte wie Branchen dauerhaft verändert, so wie es Apple mit den iPods, iPhones und iPads gelang. Das nächste große Ding in der Schifffahrt heisst LNG (Liquefied Natural Gas) – verflüssigtes Erdgas als Kraftstoff für Schiffe. Björn Rosengren, Vorstandsvorsitzender von Wärtsilä, einem der weltweit führenden Hersteller von Schiffsantrieben, sagte dazu auf der SMM: „Das Thema LNG als Brennstoff für Schiffe rückt immer näher an die Realität heran – vor allem mit dem Stichtag 1. Januar 2015, wenn strengere Abgasvorschriften auf Nord- und Ostsee gelten.“ Der Einsatz von LNG als Kraftstoff ist eine Möglichkeit, diese Grenzwerte einzuhalten.

„Heute fahren weltweit rund 50 Schiffe mit Erdgasantrieb, im Jahr 2020 könnten es schon 1.200 oder 1.300 sein“, erwartet Rosengren.

Darum, wer diese Schiffe konstruieren und bauen wird und nach wessen Vorschriften dabei gearbeitet wird, ist schon heute ein heftiger Wettbewerb im Gange. Insbesondere die großen Klassifikationsgesellschaften ABS, Bureau Veritas und DNV GL haben die SMM genutzt, um ihre Gas-Kompetenz zu demonstrieren. Mit dem Auftrag, die weltweit ersten sechs Gastanker mit einer Tragfähigkeit 87.000 m<sup>3</sup> Ethan zu klassifizieren, hat ABS zurzeit die Nase vorn.

### Elektrofähre als Schiff des Jahres prämiert

Auf einen Antrieb ganz anderer Art setzt man bei der norwegischen Fähre „ZeroCat 120“, die ab 2015 bis zu 120 Autos und 360 Passagiere pro Fahrt emissionsfrei über den Sognefjord befördern soll. Herzstück des 80 Meter langen Aluminium-Katamarans sind zwei Siemens-Elektromotoren, die zusammen 800 Kilowatt Leistung liefern, und deren Batterien nur zehn Minuten Ladezeit benötigen. Die CO<sup>2</sup>-Einsparungen betragen ca. 3.000 Tonnen pro Jahr; die aktuelle Fähre mit 1.500 Kilowatt Leistung verbraucht jährlich rund eine Million Liter Diesel. Die an dem Projekt Beteiligten sind davon überzeugt, dass die heutige Batterie- und Ladetechnologie die wirtschaftliche „Elektrifizierung“ aller Fährtrouen möglich macht, deren Fahrzeit unter einer halben Stunde liegt.

### Schiffbau ist Hightech

Die Bedeutung des Schiffbaus erkennt auch die Bundesregierung an, nicht nur wegen der rund 100.000 Beschäftigten in der Werft- und Zulieferindustrie.

Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, sieht in den Werften und Schiffszulieferern auch einen entscheidenden Bestandteil des Hochtechnologiestandorts Deutschland. Es sei folgerichtig gewesen, dass die Bundesregierung diese Industrie jetzt auch in die Hightech-Strategie mit aufgenommen habe und sie damit auf eine Ebene mit der Luft- und Raumfahrt gestellt habe. Lassen wir uns überraschen, ob diesen Worten Taten folgen.

Jürgen W. Salomon

Seite 1

Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5

ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7

Politik und Schifffahrt

Seite 8

Investor's Update

Seite 10

SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13

Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

**HCI Capital AG im Web**

## Rohstoffsektor: Trendwende bei M&A-Transaktionen

**Fusion, Verschmelzung, Unternehmenskauf, fremdfinanzierte Übernahme oder Spin-off – es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen, die sich hinter dem Sammelbegriff Mergers & Acquisitions (M&A) verbergen. Alle sollen die Existenz eines Unternehmens sichern und den Umsatz sowie die Marktanteile erhöhen. Im Rohstoffsektor, speziell im Bergbau- und Minengeschäft, finden zurzeit häufig M&A-Transaktionen statt. Sie sind das Zeichen für einen nachhaltigen Wandel, der in dieser Branche stattfindet.**

Bislang führten Nationen wie z. B. Kanada, Australien und die USA das M&A-Geschäft an. Unternehmen und Länder, die in der ersten Reihe standen, sind in den letzten Monaten allerdings in den Hintergrund gerückt. Die gesamte Branche reagiert damit auf die gesunkenen Rohstoffpreise.

Bei den etablierten Unternehmen herrscht die Tendenz vor, auf stabile Preise zu warten. Nach Jahren des Wachstums einhergehend mit dem Zukauf und der Erschließung neuer Förderprojekte konzentrieren sich viele große Bergbauunternehmen auf ihre lukrativen Bereiche. Sie sparen und verkaufen – während sich neue Unternehmen aus Russland, Kasachstan, Indien und China zeigen, die die Chance auf Wachstum nutzen wollen.

### Indisches Joint Venture kauft afrikanische Minen

Das indische Joint Venture International Coal Ventures Limited (ICVL) hat kürzlich für 50 Millionen US-Dollar Rio Tintos 2,6 Milliarden Tonnen Minenverbund in Mozambik gekauft. Es war eine der größten Übernahmen im Kohlektor, die je von einem indischen Unternehmen durchgeführt wurde.

Rio Tinto hatte die Kohleminen und -gebäude von Riversdale Mining Ltd. im Jahr 2011 übernommen. Die fallenden Preise und die gestiegenen Betriebs- und Infrastrukturkosten des letzten Jahres hatten in Rio Tintos Geschäftsbericht die Verluste anwachsen lassen.

Die Kohlevorkommen sollen für Indien für lange Zeit eine eigene Quelle des wichtigen Rohstoffs bilden. Die Minen befinden sich in einer großen Kohleregion, dem Moatize Coal Basin in Mozambik. Es ist das zweitgrößte Kohlegebiet nach dem Bowen Basin in Australien. Ein großer Vorteil an dem afrikanischen Kohlegebiet ist die relativ kurze Transportstrecke nach Indien. Der Geschäftsführer von

SAIL & ICVL Mr. C.S. Verma sagt dazu: „Die Übernahme in Mozambik ist ein historischer Schritt zur Sicherung größerer Kohlevorkommen und für das Wachstum der indischen Stahlindustrie. Mozambik hat für uns einen großen geografischen Vorteil. Diese Übernahme stärkt zudem die Position der indischen Stahlunternehmen.“

### Glencore verkauft peruanische Kupfermine Las Bambas

Der Rohstoffkonzern Glencore hat Ende Juli den Verkauf der peruanischen Kupfermine Las Bambas abgeschlossen. Las Bambas ist eine der größten Kupferminen der Welt und nach Angaben von Glencore in den Besitz eines Konsortiums aus China übergegangen. Es besteht aus MMG (62,5%), Guoxin International (22,5%) und Citic Metal (15%). Der Verkauf soll für rund sieben Milliarden US-Dollar erfolgt sein. Er war eine Auflage der chinesischen Wettbewerbsbehörden für eine geplante Fusion von Glencore und Xstrata.

Unterdessen hat Glencore vermelden lassen, dass das Unternehmen die Förderung von Kupfer und Kohle auch im zweiten Quartal 2014 erhöht habe. Der Abbau von Kupfer legte demnach im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum auf gut 359.000 Tonnen (+ 2,5%) zu. Der schweizerisch-britische Bergbaukonzern teilte weiterhin mit, dass auch die Kohleförderung trotz des globalen Überangebots um 5,7 Prozent auf 37,1 Millionen Tonnen gestiegen sei. Der Preis für Kohle zur Stromgewinnung fiel zuletzt auf den niedrigsten Stand seit 2009.

### Preisabfall bei Eisenerz: Unternehmen erhöhen Output

Auch Eisenerz ist weiterhin unter Druck. Der Preis für den Rohstoff zur Stahlherstellung ist aufgrund von Überkapazitäten in den vergangenen Monaten stark gefallen. Trotz der anziehenden Konjunktur in Europa gab es vom gesamten Stahlmarkt kaum Impulse. Insbesondere die sinkende Nachfrage in China, das rund zwei Drittel des auf dem Seewege transportierten Eisenerzes abnimmt, ließen den Eisenerzpreis in diesem Jahr stark abfallen.

Eisenerz ist der wichtigste Rohstoff für die großen Bergbauunternehmen. Anglo American, BHP Billiton, Rio Tinto und Vale investieren Milliarden US-Dollar, um den hohen Eisenerzbedarf Chinas zu decken. Insbesondere die in Australien operierenden Branchen-Größen wie Rio Tinto,

26.09.2014

Seite 1  
Marktüberblick  
Container-, Bulker-,  
Tankermarkt

Seite 5  
ISL-Bericht:  
Aktuelle Entwicklungen  
im Containerverkehrs-  
und Chartermarkt

Seite 7  
Politik und Schifffahrt

Seite 8  
Investor's Update

Seite 10  
SMM 2014: Ein Überblick

Seite 13  
Rohstoffsektor:  
Trendwende bei  
M&A-Transaktionen

HCI Capital AG im Web

BHP Billiton sowie Fortescue Metals steigern ihren Minerausstoß, um auch in den Zeiten des Preisverfalls ihre Gewinne aus diesem Sektor zu erhöhen.

#### Trafigura investiert in Bergbauunternehmen aus Zypern

Trafigura Beheer B.V., einer der größten Rohstoffhändler der Welt mit Sitz in Amsterdam, hat über das hundertprozentige Tochterunternehmen Urion Holdings Ltd. 202 Mio. Anteile an EMED Mining Public Ltd. übernommen. Hierfür hat Urion £0,09 pro Anteil gezahlt und nun die Kontrolle über 18,18% des Bergbauunternehmens.

EMED wurde im Jahr 2005 von australischen Bergbauspezialisten auf Zypern gegründet und beschäftigt sich insbesondere mit europäischen Liegenschaften, die Kupfer und Gold produzieren. Bislang ist nicht geplant, dass Trafigura eine Management- oder Vorstandsposition bei EMED Mining übernimmt.

#### BHP Billiton will Aluminium-Sparte abspalten

Angesichts sinkender Rohstoffpreise läuft in der gesamten Branche ein Umbauprozess, BHP Billiton ist dabei führend im Sparen und Gesundheitschumpfen. Das Management des australisch-britischen Rohstoffkonzerns hat innerhalb von zwei Jahren 6,6 Milliarden US-Dollar Kosten abgebaut. Nun wurde bei BHP Billiton ein weiterer erheblicher Einschnitt beschlossen. Die Aluminium-, Mangan- und Nickelbereiche sollen demnächst von dem Gesamtunternehmen abgespalten werden – ein Unternehmensteil, der immerhin auf über 14 Milliarden US-Dollar geschätzt wird.

BHP macht den Großteil seines Gewinns mit der Produktion und dem Handel von Eisenerz, zusätzlich werden Kupfer, Kohle, Erdöl und Kali produziert. CEO Andrew Mackenzie sagte: „Dadurch dass wir uns auf das konzentrieren, was wir am besten können, steigern wir die Produktivität und produzieren schneller und mit größerer Sicherheit. Mit einem kleineren Portfolio können wir nachhaltige Gewinne in Höhe von 3,5 Milliarden US-Dollar pro Jahr bis zum Ende des Finanzjahres 2017 erwirtschaften.“ Ungeklärt ist dabei noch, welches Unternehmen bei dieser Übernahme die Chance auf Wachstum nutzen wird.

Detlef Seiler



Rio Tintos Kohlemine Hunter Valley Operations in Australien

**Seite 1**

 Marktüberblick  
 Container-, Bulker-,  
 Tankermarkt

**Seite 5**

 ISL-Bericht:  
 Aktuelle Entwicklungen  
 im Containerverkehrs-  
 und Chartermarkt

**Seite 7**

Politik und Schifffahrt

**Seite 8**

Investor's Update

**Seite 10**

SMM 2014: Ein Überblick

**Seite 13**

 Rohstoffsektor:  
 Trendwende bei  
 M&A-Transaktionen

**HCI Capital AG im Web**

## Impressum

**Herausgeber:**

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

 vertreten durch ihre geschäftsführende persönlich  
 haftende 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 &amp; Anne Braasch

**Fotos:**

Archiv, Flite, istockphotos, Panthermedia, Shutterstock

 Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 55 Abs. 2 RStV: Det-  
 lef Seiler, König & Cie. GmbH & Co. KG, Caffamacherreihe  
 7, 20355 Hamburg

 Sämtliche Inhalte dieses Newsletters wurden mit Sorgfalt  
 erstellt. Für die Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit  
 der Angaben wird keine Gewähr übernommen. Sie die-  
 nen lediglich der Information und stellen keine individuel-  
 le rechtliche, steuerliche oder wirtschaftliche Anlagebe-  
 ratung dar noch begründen sie ein Beratungsverhältnis.

 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 übernehmen 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 verantwortlich. Die ver-

 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

 linken Seiten und Inhalte wurden zum Zeitpunkt der Ver-  
 linkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechts-  
 widrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht  
 erkennbar. Eine permanente inhaltliche Kontrolle der ver-  
 linkten Seiten und Inhalte ist jedoch ohne konkrete An-  
 haltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar und  
 nach Versand des Newsletters auch nicht mehr möglich.

 Die Inhalte des Newsletters sind urheberrechtlich ge-  
 schützt. Nachdruck, fotomechanische, elektronische  
 oder sonstige Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung,  
 Mikroverfilmung und Einspeicherung, Verarbeitung bzw.  
 Wiedergabe in Datenbanken oder anderen elektronischen  
 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 Urheberrechtsverletzung aufmerk-  
 sam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis.