



TIMBERFARM



Kautschuk News



Agro-Forest Investment Management Organisation (AFIMO)

Die operativen Herausforderungen im agrar- und forstwirtschaftlichen Sektor, insbesondere im Bereich der Produktion und Verwertung von Naturkautschuk und Kautschukholz, kombiniert mit begleitenden öffentlichen Beteiligungs- oder Investitionsangeboten stehen im Zentrum der TIMBERFARM Aktivitäten.

Die langfristige Planung und Ausrichtung des Unternehmens einerseits sowie die finanzmarktrechtlichen Anforderungen andererseits erfordern eine konstante Weiterentwicklung des Unternehmens und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

In der aktuellen Phase geht es darum, die unternehmerische Kompetenz für ein umfassendes Dienstleistungs- und Beratungsangebot rund um Vermögensanlagen im Sinne des novellierten Vermögensanlagegesetzes zu erlangen. TIMBERFARM Mitarbeitende, welche in diesem Bereich tätig sind, verfügen entweder bereits über den verlangten Sachkundennachweis gem. § 34 f GewO oder sind dabei die entsprechende Ausbildung zum Geprüften Finanzanlagenfachmann (IHK) zu absolvieren, um ihren Kunden zukünftig einen noch besseren und umfassenderen Beratungsservice anbieten zu können. Für die nächste Phase ist geplant, das Unternehmen zu einer Kapitalverwaltungsgesellschaft auszubauen.

DIE NÄCHSTEN WICHTIGEN TERMINE UND EREIGNISSE

19.10. - 26.10.2016	K 2016 - Internationale Messe für Kunststoff und Kautschuk	Düsseldorf
24.10. - 28.10.2016	International Rubber Conference (IRC2016)	Kitakyushu, Japan
18.02. - 22.02.2017	Panamareise 2017	Panama



TIMBERFARM Panama

Pflanzung des Kautschukjahrgangs 2016 in der Endphase

Die Pflanzarbeiten auf den 2016er Kautschukplantagen LA PRODUCTORA im La Mesa Gebiet und EL CABO auf der Rio de Jesús Seite stehen derzeit im Mittelpunkt der TIMBERFARM Aktivitäten in Panama.

Die Wetterbedingungen sind gut. Es regnet regelmäßig, so dass die jungen Kautschukbaumsetzlinge ideale Anwuchsbedingungen vorfinden und die Ausfallquote sehr gering ist. Gemäß Pflanzplanung wird der TIMBERFARM Kautschukjahrgang 2016 bis spätestens Mitte September komplett im Boden sein. Damit haben die zwischen Mai und September gesetzten neuen Kautschukbäume genug Zeit, um sich während der noch bis Anfang Dezember andauernden Regenzeit in der neuen Umgebung zu assimilieren und zu robusten Jungpflanzen heranzuwachsen, wel-

chen die nachfolgenden Trockenmonate nichts anhaben können.

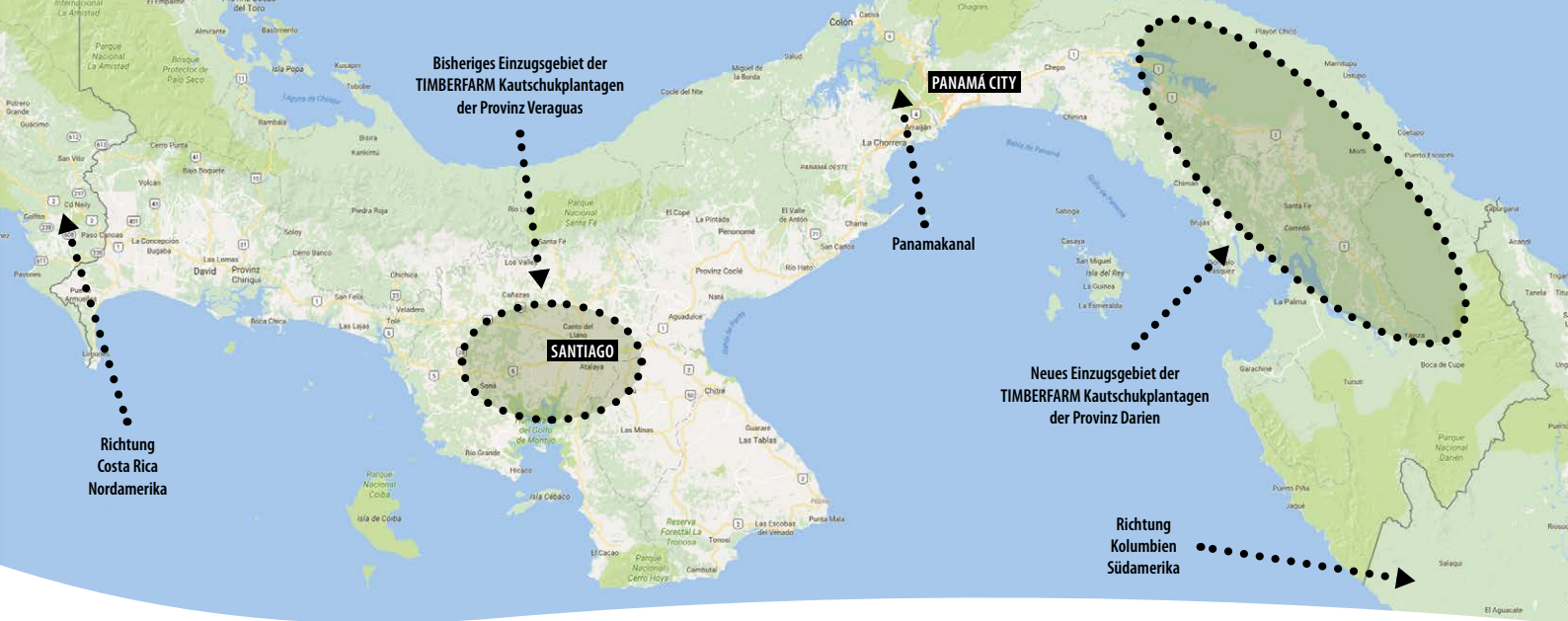
Auch wenn die Ausfallquote in der Regel gering ist, kommt es immer wieder vor, dass neu gepflanzte Kautschukbäume im ersten Jahr ein unbefriedigendes Wachstum aufweisen und ersetzt werden müssen. Diese Nach- und Ersatzpflanzarbeiten auf den 2015er Kautschukplantagen konnten bereits abgeschlossen werden.



Kautschukfabrik GRAN PIEDRA

Die Kautschukfabrik GRAN PIEDRA, in welcher ab nächstem Jahr der TIMBERFARM Naturkautschuk unter dem Label PANARUBBER verarbeitet wird, ist ein Meilenstein mit großer Tragweite, nicht nur für TIMBERFARM, sondern für ganz Panama. Bis die volle Kapazitätsauslastung von jährlich 30.000 Tonnen erreicht sein wird, wird es zwar noch ein paar Jahre dauern, aber der dafür notwendige Ausbau der panamaischen Kautschukplantagenfläche unter der TIMBERFARM Federführung auf

rund 10.000 Hektar ist in vollem Gange. Mit einem Business-Plan, welcher Informationen über das Geschäfts- und Marktumfeld sowie die geplanten Produktions-, Umsatz- und Ertragszahlen enthält, wird TIMBERFARM in den nächsten Wochen die Kautschukfabrik GRAN PIEDRA detailliert vorstellen. Die wichtigsten Kennzahlen werden wir selbstverständlich auch in einer kommenden Ausgabe der Kautschuk News zusammenfassen.



Strategische Weiterentwicklung in den Provinzen Panama und Darien

Ab nächstem Jahr wird TIMBERFARM die geplante Entwicklung der Plantagenflächen auf der anderen Seite des Panamakanals, in den Provinzen Panama - zu der auch die Agglomeration Panama-City zählt - und Darien, welche im Südosten an Kolumbien grenzt, voran treiben. Der Hauptgrund für diese Entwicklung liegt in der Verfügbarkeit größerer zusammenhängender Landflächen mit geeigneten Bodenstrukturen in diesen beiden Provinzen.

Auch wenn Panama mit seinen knapp 80.000 Quadratkilometern ein relativ kleines Land ist, gibt es doch sehr unterschiedliche Klima- und Wetterzonen. Neben der Provinz Veraguas gilt vor allem die Provinz Darien als sehr fruchtbar und klimatisch für Agrar- und Forstwirtschaft geeignet. Gegenüber der Provinz Veraguas ist die jährliche Niederschlagsmenge in den Provinzen Panama und Darien leicht höher.

Die langfristige Verfügbarkeit von Arbeiterinnen und Arbeitern für den Unterhalt und die Ernte der Kautschukplantagen ist ein weiterer Grund die Plantagenflächen über ein größeres Gebiet zu verteilen - allerdings unter der Voraussetzung, dass die einzelnen Standorte jeweils mindestens 500 bis 1.000 Hektar groß sind, so dass eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung eines entsprechenden Maschinen- und Werkzeugparks möglich ist.

Die deutlich dezentraleren künftigen Plantagenstandorte bedingen auch eine Anpassung der Management- und Verwaltungsstrukturen. Während die Hauptverwaltung künftig in Panama-City angesiedelt wird, werden kleinere Feldbüros für einen reibungslosen Betrieb sowohl an den bisherigen wie auch den neuen Standorten sorgen.

TIMBERFARM Kautschukplantagen in Panama

STANDORT	PLANTAGE	FLÄCHE	JAHRGANG	AKTUELLER ARBEITSFOKUS
La Mesa	Las Animas	87.22 ha	2012	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	El Alto	50.00 ha	2012	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Palomares	36.60 ha	2013	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Cerro Redondo	58.68 ha	2013	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Las Bonitas	24.12 ha	2013	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Don Elmo	22.07 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Las Preciosas	26.41 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
La Mesa	Don Patricio	52.50 ha	2015	Bewirtschaftung & Unterhalt, Ersatz- und Zusatzpflanzungen
La Mesa	La Calma	25.25 ha	2015	Bewirtschaftung & Unterhalt, Ersatz- und Zusatzpflanzungen
La Mesa	La Productora	71.25 ha	2016	Pflanzarbeiten, Beginn der Bewirtschaftung
Darien	PANARUBBER17	280.00 ha	2017	Evaluations- und Vorbereitungsarbeiten
Rio de Jesus	Gran Piedra	20.90 ha	2014	Baumschule, Klongarten, Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Don Miguel	117.18 ha	2013	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	La Madrugada	80.91 ha	2013	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Juan Pedro	39.74 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Tomasito	83.00 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Papanico	57.80 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Las Rosanitas	95.94 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	Don Antonio	89.29 ha	2014	Bewirtschaftung & Unterhalt
Rio de Jesus	La Florecita	87.60 ha	2015	Bewirtschaftung & Unterhalt, Ersatz- und Zusatzpflanzungen
Rio de Jesus	El Cabo		2016	Pflanzarbeiten, Beginn der Bewirtschaftung

Kautschukindustrie

PATAGONIA - ökologisch denken und handeln

Der Name Neopren-Anzug sagt es schon. Die bekannten Taucher- und Surferanzüge werden bisher vor allem aus Neopren hergestellt, also aus synthetischem Kautschuk, welcher seinerseits energie-intensiv aus Erdöl produziert wird.

Bei PATAGONIA, einem der größten und ältesten Hersteller von Outdoor-Bekleidungen, ist es damit nun vorbei. In Zusammenarbeit mit Yulex, einem führenden Produzenten von Naturkautschuk in den USA, hat PATAGONIA die ersten neopren-freien Wetsuits entwickelt, welche in diesem Herbst auf den Markt kommen. Durch die Verwendung von Naturkautschuk senkt PATAGONIA die CO2 Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen Neopren-Wetsuits um bis zu 80 %.

“Das ist der Abschied von Neopren“, sagt Hub Hubbard, PATAGONIA Produktmanager, “Neopren ist ein übles Zeug, aber lange hatten wir keine andere Wahl. Durch unsere Partnerschaft mit Yulex haben wir in eine pflanzliche Alternative investiert, auf die wir nun unsere gesamte Kollektion umstellen.“



Auto- und Reifenindustrie

Autoindustrie: Starkes 1. Halbjahr 2016 - Zuversicht für das ganze Jahr

Mit dem 34. Anstieg der Pkw Neuzulassungen gegenüber dem Vormonat in Folge von 6,9 % im Juni resultiert ein starkes 1. Halbjahr des europäischen Automarktes. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs der EU-Markt im ersten Halbjahr um 9,4 %. Insgesamt wurden 7.842.965 Neuzulassungen in Europa registriert. Das größte Wachstum verzeichnete Italien mit einem Plus von 19,2 %, gefolgt von Spanien mit einem Zuwachs von 12,5 %. Der französische Markt wuchs um 8,3 %, Deutschland +7,1 % und England +3,2 %.

Auch wenn im Sommermonat Juli diese Höhenflüge unterbrochen werden (im Juli wird z.B. für Deutschland ein Minus der Pkw-Neuzulassungen von knapp 4 % erwartet) rechnet die Automobilindustrie mit einem starken Wachstumsjahr. Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), beschrieb anlässlich der VDA Halbjahres-Pressekonferenz vom 4. Juli 2016 die Marktsituation folgendermaßen:

- Der Pkw-Absatz in China hat in den ersten fünf Monaten um 10 Prozent auf 8,9 Mio. Einheiten zugelegt. Das Wachstum wird vom SUV-Segment getragen.
- Dies ist auch in den USA zu beobachten. Der Pkw-Absatz in den USA ist bis Juni um gut 1 Prozent auf 8,6 Mio. Einheiten gestiegen.

- Besonders erfreulich ist die Entwicklung in Westeuropa: In den ersten fünf Monaten stieg der Neuwagenabsatz um 9 Prozent auf 6,1 Mio. Fahrzeuge. Alle großen Märkte sind im Plus; Frankreich, Italien und Spanien sogar jeweils mit zweistelligen Wachstumsraten.
- In den neuen EU-Ländern war die Nachfrage bis Mai ebenfalls sehr lebhaft (+17 Prozent).

Für das gesamte Jahr 2016 prognostiziert der VDA

- Ein Absatzplus von 5 Prozent auf 13,8 Mio. Pkw für Westeuropa.
- Ein Plus im US-Markt um 1 Prozent auf 17,5 Mio. Pkw.
- Ein Plus um 8 Prozent auf knapp 21,7 Mio. Einheiten im chinesischen Pkw-Markt.

VDA Präsident
Matthias Wissmann



Amsterdam plant den Bau des höchsten Holz-Hochhauses

Die Baubehörde der Stadt Amsterdam hat dem holländischen Architekturbüro Team V den Auftrag für den Bau eines neuen Hochhauses ganz aus Holz erteilt. Der Baubeginn für das rund 73 Meter hohe Wohnhaus mit 21 Etagen und insgesamt 55 Wohnungen ist für die erste Hälfte 2017 geplant. Nebst der Speicherung von 3 Millionen Kilogramm CO₂ durch die Holzkonstruktion werden 1.250 m² Solarpanels dafür sorgen, dass auch der fortlaufende Energiebedarf des Gebäudes umweltschonend und nachhaltig generiert wird.

Der hölzerne Wolkenkratzer in Amsterdam ist kein Einzelfall. Der Holzbautrend hat den Sektor der Hochhausbauten, aufgrund seiner immensen CO₂ Speicherkapazität, schon seit einiger Zeit erreicht. Im Bestreben die Energie- und CO₂-Bilanz ihrer Ballungsgebiete zu verbessern, lassen immer mehr öffentliche, aber auch private Bauherren entsprechende Projekte ausarbeiten. In London wird mit dem Oakwood Tower sogar an einem Holzhochhaus-Projekt gearbeitet, welches rund 300 Meter hoch sein soll und über 1.000 Wohneinheiten beinhalten wird.

HAUT - das weltweit höchste Holz-Wohnhaus soll in Amsterdam gebaut werden



Panama

Es ist vollbracht - der erweiterte Panamakanal nimmt seinen Betrieb auf

Am Sonntag, den 26. Juni 2016, durchfuhr der chinesische Container Frachter "Cosco" als erstes Schiff der sogenannten neo-panamax Klasse den erweiterten Panamakanal. Damit wurde eines der größten Bauwerke der Welt zum erfolgreichen Abschluss gebracht.



Der Container Frachter "Cosco" wird als erstes Schiff in den neuen Agua-Clara-Schleusen auf das Niveau des erweiterten und vertieften Panamakanals gehievt.

Das Erweiterungsprojekt des Panamakanals wurde am 22. Oktober 2006 im Rahmen einer Volksabstimmung mit einer 78-prozentigen Zustimmung der Wahlberechtigten vom panamaischen Volk gutgeheißen. Bereits am 3. September 2007, dem 30. Jahrestag des Abkommens über die Rückgabe des Eigentums und der Kontrolle des Kanals von den Vereinigten Staaten an Panama, wurde mit dem Ausbau begonnen.

Von einem einfachen Spatenstich konnte man allerdings nicht sprechen, denn als der damalige Staatspräsident Martin Torrijos, im Beisein des früheren US-Präsidenten Jimmy Carter, zahlreichen internationalen Gästen sowie rund 50.000 Schaulustigen den Startknopf drückte, explodierten rund 13 Tonnen Sprengstoff an den Stellen des Kanals, welche vertieft und erweitert werden sollten.

Nach rund 9 1/2 Jahren ist es nun soweit. Mit einer knapp zweijährigen Verspätung und einer Kostenüberschreitung des 5.2 Mrd. US\$ Budgets um rund einen Drittel, kann der neue Betrieb aufgenommen werden. Die Durchfahrt durch die bisherigen Schleu-

sen musste während der Bauzeit nie eingestellt werden und wird auch in Zukunft aufrecht erhalten.

Die staatliche Betreibergesellschaft ACP rechnet für die nächsten Jahre mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung der Durchfahrtstonnagen. Die neuen Schleusen erlauben die Passage von Schiffen mit einer Gesamtlänge von bis zu 366 m, einer Breite von bis zu 49,1 m und einem Tiefgang von 15,2 m. In diese Größenverhältnisse passen



Vorne links die neue dreistufige Cocoli-Schleuse auf der Pazifikseite, rechts daneben, die bisherigen zweistufigen Miraflores-Schleusen und oben in der Bildmitte, die bisherige einstufige Pedro-Miguel-Schleuse. Auf der atlantisch-karibischen Seite werden die bisherigen dreistufigen Gatun-Schleusen mit den dreistufigen Agua-Clara-Schleusen ergänzt.

rund 96 % der derzeit existierenden Ozeanriesen. Die größten Containerschiffe, welche nunmehr den Panamakanal durchqueren können, sind mit bis zu 12.500 Containern beladen, anstatt wie bisher mit maximal 4.500.

Das rechnet sich für Panama. Schon einige Tage nach der Durchfahrt des Frachters "Cosco", welcher für die Passage 575.000 US\$ bezahlte, wurde dieser Rekord vom japanischen Schiff "Benefactor" mit einer Durchfahrtssumme von 841.000 US\$ übertroffen.

Mehr zur Geschichte des Panamakanals im InfoBlog.

Im InfoBlog werden regelmäßig Sach-, Fach- und Marktthemen erörtert, welche für die Kautschuk- und Kautschukholzindustrie von Bedeutung sind. Aus aktuellem Anlass beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe mit dem Panamakanal, welcher für den internationalen Handel und Transport - insbesondere auch für den zur Weiterverarbeitung nach den USA und Europa verschifften Naturkautschuk - enorm wichtig ist.

Die Geschichte des Panamakanals

Der Bau eines Kanals quer durch den Isthmus von Panama, der Landbrücke, welche einerseits Nord- und Südamerika verbindet und andererseits den Atlantik vom Pazifik trennt, war schon im frühen 16. Jahrhundert ein Thema, als die spanischen Seefahrer, Entdecker und Eroberer, im Nachgang zur Entdeckung von Amerika im Jahre 1492 durch Christoph Kolumbus, die nord- und südamerikanischen Atlantikküsten weiter erforschten, um nebst der Eroberung von lokalen Besitz- und Reichtümern einen Seeweg nach Indien zu suchen.

Der schmale panamaische Landstreifen, der vor ungefähr 13 bis 15 Millionen Jahren entstand (davor waren die nord- und südamerikanischen Subkontinente noch getrennt und Atlantik und Pazifik bildeten einen Ozean), der in seiner Breite zwischen 60 und 170 km schwankt, bot sich schon immer als kürzeste Verbindung zwischen den beiden Weltmeeren an.

Im Jahre 1513 kämpfte sich der vom spanischen Hof in dieser Region eingesetzte Gouverneur Vasco Núñez de Balboa mit seinen Helfern als Erster von der atlantischen Küste durch den Dschungel quer durch den Isthmus auf die pazifische Seite. Nachdem schon bald mehr und mehr Gold und andere Schätze von den Eroberungszügen an der pazifischen Küste, zum Beispiel aus der Gegend von Peru, auf diesem Weg zurück an die atlantische Küste gebracht werden mussten, um von dort auf dem Seeweg an den spanischen Hof geliefert zu werden, entstand aus diesem Weg quer durch Panama schon bald eine für damalige Verhältnisse gute Straße, der Camino Real - der Königsweg. Um den Transport der eroberten und erbeuteten Schätze nach Spanien zu vereinfachen und zu beschleunigen, wurden zwischen 1520 und 1530 im Auftrage der spanischen Krone mehrere Untersuchungen und Vermessungen für den Bau eines Kanals vorgenommen. Schlussendlich entschied sich der spanische König Philipp II. jedoch gegen das Vorhaben und sagte: "Wenn Gott hier einen Kanal gewollt hätte, hätte er einen gebaut."

Obwohl das Handels- und Transportvolumen quer durch Panama in den folgenden Jahrhunderten stetig zunahm und insbesondere auch die Amerikaner mehr und mehr diesen Weg nutzten, um Material von ihrer Westküste an die Ostküste und umgekehrt zu transportieren, blieb es vorerst beim Überlandtransport.

Um 1850 sicherten sich amerikanische Investoren eine Eisenbahnkonzession von Kolumbien, zu dem Panama zu diesem Zeitpunkt gehörte, und bauten bis 1855 eine erste Eisenbahn, ziemlich genau auf der Strecke des heutigen Panamakanals. Ungefähr zur gleichen Zeit interessierten sich wieder verschiedene Kreise in den USA, in England und in Frankreich für den Bau eines Kanals durch den amerikanischen Kontinent. Verschiedene Varianten wurden geprüft, den Varianten Nicaragua und Panama wurden jedoch am meisten Beachtung geschenkt. 1879 war es endlich soweit und Kolumbien erteilte den Franzosen unter der Federführung von Ferdinand de Lesseps, welcher als Erbauer des 1869 eröffneten Suezkanals Weltruhm erlangt hatte, die Konzession für den Bau eines Kanals auf Seehöhe (das Projekt sah anfänglich keine Schleusen vor).



Die SS Ancon bei ihrer Kanaldurchfahrt am 15.08.1914

Was folgte, war das Chaos pur, denn schnell stellte sich heraus, dass die technischen Abklärungen völlig ungenügend waren und der Bau eines Kanals ohne Schleusen auf Seehöhe unmöglich war. Leider wollte Lesseps dies während mehr als sechs Jahren Bauzeit nicht wahrhaben. Noch schlimmer war die Tatsache, dass die tropischen Krankheiten, insbesondere Malaria und Gelbfieber, komplett unterschätzt worden waren, so dass während der Bauzeit unter Lesseps mehr als 22.000 Arbeiter ihr Leben verloren. Aufgrund dieser Schwierigkeiten schlitterte das Projekt in gewaltige finanzielle Turbulenzen, welche letztendlich 1889 zum Bankrott des Projektes führten und vor allem in Frankreich ein politisches Erdbeben auslösten.

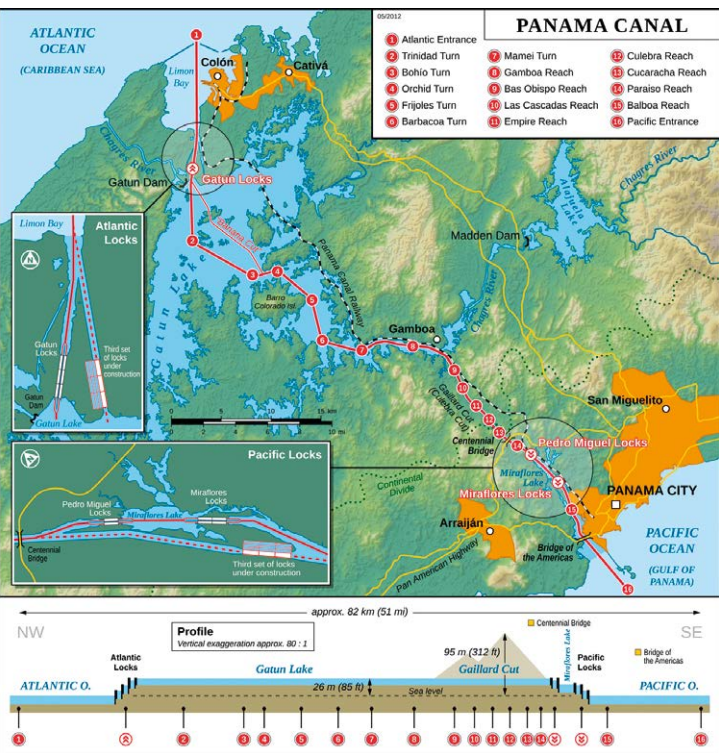
1902 übernahmen die Amerikaner das Ruder, konnten aber infolge politischer Querelen mit Kolumbien, die letztendlich zur Abspaltung von Panama von Kolumbien führten, erst 1904 mit der Fortsetzung des Kanalbaus beginnen. Mit einem besonderen Fokus auf die Krankheitsbedrohung, die technische Planung und die Baustellenorganisation gelang den Amerikanern die erfolgreiche Fortsetzung und Fertigstellung des Panamakanals. Am 15. August 1914 durchquerte das erste offizielle Passagier- und Frachtschiff, die SS Ancon, den Panamakanal in seiner vollen Länge.

Bis vor kurzem änderte sich am Panamakanal und seinem Betrieb nicht viel. Er wurde bis Ende 1999 von den Amerikanern unterhalten und betrieben. Am 31. Dezember 1999 wurde der Kanal, im Rahmen der Umsetzung des Carter-Torrijos Abkommens von 1977, vollständig dem panamaischen Land und Volk übergeben. Die Amerikaner zogen sich zurück und seit dem 01.01.2000 wird der Kanal durch die ACP (Kanalbehörde), welche dem panamaischen Staat gehört, betrieben und geführt.

Am 26. Juni 2016 wurde die im Jahre 2007 vom panamaischen Volk beschlossene Kanalerweiterung abgeschlossen. Sie war notwendig geworden, nachdem der Schiffsverkehr und insbesondere die Größe der Schiffe in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hatte und die bisherigen Schleusen für immer mehr Schiffe zu klein waren. Jetzt können wieder rund 96 % aller derzeit existierenden Meerergiganten den Kanal passieren.



Die neue, zusätzliche Kanaleinfahrt auf der atlantisch-karibischen Seite (Agua-Clara-Schleusen) ist seit dem 26. Juni 2016 in Betrieb. Rechts im Bild ist die bisherige Zufahrt über die Gatun-Schleusen zu erkennen.



Kennzahlen zum Panamakanal:

Ein- und Ausfahrt:	Panama-City (pazifische Seite) Colón (atlantisch-karibische Seite)
Länge:	82 km
Schleusen:	Pazifische Seite Miraflores: bisher, zweistufig; L: 305 m, B: 33,5 m, T: 12,8 m Pedro Miguel: bisher, zweistufig; L: 305 m, B: 33,5 m, T: 12,8 m Cocoli: neu, dreistufig; L: 427 m, B: 55 m, T: 18,3 m Atlantisch-karibische Seite Gatun: bisher, dreistufig; L: 305 m, B: 33,5 m, T: 12,8 m Agua Clara: neu, dreistufig; L: 427 m, B: 55 m, T: 18,3 m
Kanalhöhe:	26 Meter über Meer – entspricht der Anhebung der Schiffe
Containerkapazität:	4.500 in den bisherigen Schleusen 12.500 in den neuen Schleusen
Schiffe pro Jahr:	12.000 bis 13.000 bisher 16.000 bis 18.000 neu
Häfen:	Balboa (pazifische Seite) Panama City Cristobal und Manzanillo (atlantisch-karibische Seite) Colón

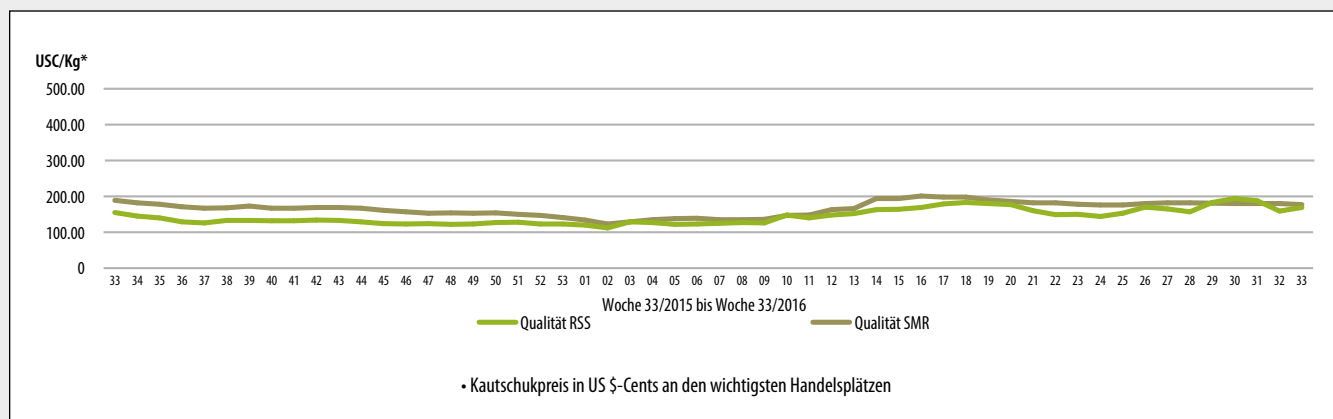
Kautschukpreis & Kautschukmarkt

Kautschuk Preisentwicklung Woche 22/2016 bis 33/2016

Die Kautschukpreise können sich trotz widriger wirtschaftspolitischer Umstände auf einem leicht erholten Niveau halten. Sogar an der 2.00 US\$ Marke wurde im Berichtszeitraum zwei-, dreimal gekratzt, ohne dass allerdings ein Durchbruch gelang. Insbesondere der Brexit, aber auch der Putschversuch in der Türkei verunsichern die Marktteilnehmer einer derzeit ohnehin fragilen globalen Wirtschaft. Auch wenn Rohstoffpreise, wie z.B. die Kautschukpreise, vor allem von der weltweiten konjunkturellen Lage abhängig sind, reagieren sie wie die meisten anderen Werte sensibel auf politische Ereignisse, deren wirtschaftliche Folgen klar negativ

eingestuft werden. Oft kommt es in solchen Zeiten an den Märkten auch zu Spekulationen und einem damit einhergehenden Auf und Ab. Hinter den aktuellen Ereignissen haben sich die fundamentalen Marktverhältnisse nicht wesentlich verändert. Die Kautschuknachfrage nimmt zwar leicht zu, aber nach wie vor bedrängen die Käufer, aufgrund immer noch hoher Lagerbestände, die Märkte kaum. Insbesondere nicht in Asien, der größten und wichtigsten Verbraucherregion. Dazu kommt, dass in vielen Regionen zwischenzeitlich die produktionsschwache Winterphase vorbei ist und wieder mehr Kautschuk in die Märkte gelangt.

Kautschukpreis



Quellen für diese Ausgabe:

ACEA - European Automobile Manufacturers Association, Belgien; AP - Associated Press, Deutschland & USA; Autohaus - Springer Verlag, München; Automobilwoche - Crain Communications GmbH, Oberpfaffenhofen; Auto Motor Sport, Motor Presse, Stuttgart; Boerse.de, Rosenheim; gCaptain.com, Kalifornien, USA; Global Timber Forum, England; Godmode-Trader.de, München; Continental, Hanover; IRSG - International Rubber Study Group, Singapur; QRS Class, Panama; Reifenpresse - Profil Verlag, Stade; The Guardian, London, UK; VDA - Verband der Automobilindustrie, Berlin; Weber & Schaefer, Hamburg



TIMBERFARM

TIMBERFARM GmbH

Friedrich-Ebert-Str. 31 - 40210 Düsseldorf

Telefon: +49 (0)211- 64958-100 - Telefax: +49 (0)211 - 64958 -200

info@timberfarm.de - www.timberfarm.de