

**Serie:**  
**Schiffsfonds**
**Teil 1: Märkte –  
 Frischer Wind für die  
 Schifffahrt (04/11)**
**Teil 2: Produkte –  
 Innovative und erprobte  
 Konzepte (05/11)**
**Teil 3: Roundtable –  
 Die Zukunft der  
 Schiffsfonds (06/11)**

# Ende des Boxen-Stopp

→ **„Mehr als 2010“** lautet Alexander Betz' Prognose für die Platzierungszahlen für Schiffsfonds 2011. Ähnlich wie der MPC-Vorstand schätzt HCI-Vertriebschef Andreas Arndt: „Mehr als eine Milliarde Euro.“ Kollege Jens Brandis vom Fondshaus Hamburg (FHH) ist etwas wagemutiger und genauer: „1,5 Milliarden Euro ohne Sanierungskapital.“

Schiffsfonds kommen zurück. Kaum jemand versuchte, in den vergangenen zwei Jahren im großen Stil Geld für klassische Einschiffgesellschaften einzusammeln – zu groß war die Unsicherheit und der Vertrauensverlust bei den Anlegern. Nach 743 Millionen Euro im Jahr 2009 kamen vergangenes Jahr 996 Millionen Euro für Schiffsfonds zusammen, davon flossen allerdings 285 Millionen in Eigenkapitalerhöhungen für in Schieflage geratene Fonds. Zurück zu den alten Platzierungsständen von 2,5 bis 3 Milliarden Euro pro Jahr ist es noch ein weiter Weg, zumal die Banken beide Hände auf die Finanzierungstöpfe legen. Doch die Emissionshäuser marschieren los und bringen wieder Fonds auf den Markt. Einige versuchen es mit neuen Konzepten, die dem Anleger mehr Sicherheit versprechen. Andere setzen auf die klassischen, erprobten Modelle.

Zentrales Argument für die Fonds bleibt die Bedeutung der Schifffahrtsindustrie nach dem Motto: Wer an die Globalisierung glaubt, muss auch an die Schifffahrt glauben. „Die langfristige Perspektive für Schiffsinvestments ist sehr positiv. Die Weltwirtschaft wächst bereits wieder mit über 4 Prozent und mit ihr der

Emissionshäuser wagen sich wieder mit Schiffsfonds an den Markt. Vor allem der Containerschiffmarkt weckt neue Hoffnung. Vorbei ist die Krise jedoch noch nicht

Welthandel, der zu 95 Prozent über den Seeweg abgewickelt wird“, sagt Betz.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) ist zuversichtlich und hat seine Prognosen gerade wieder erhöht: Demnach wächst die Weltwirtschaft 2011 um 4,4 Prozent, 2012 um 4,5 Prozent. In der Schifffahrt ist die angezogene Nachfrage nach Transportkapazität schon angekommen, Auslastung und Charraten steigen. „Man muss die Märkte jedoch differenziert betrachten und klar zwischen einzelnen Schiffstypen wie Containerschiffen und Massengutfrachtern unterscheiden“, so Reiner Seelheim, Geschäftsführer von Nordcapital.

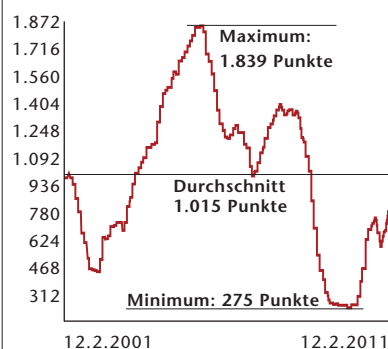
## Containerumschlag steigt rasant

„Wir sehen zurzeit sehr große Chancen in der Containerschifffahrt“, sagt Arndt. Mit seinem Optimismus ist er nicht allein, sondern stützt sich vielmehr auf die zuversichtlichen Prognosen der einschlägigen Research-Institute. Die vergangenen Jahre waren dagegen ein Desaster für das Schiffssegment. 2009 ist der Containerumschlag zum ersten Mal in seiner Geschichte geschrumpft, rund 10 Prozent ging es nach unten. Die Charraten brachen um 50 bis 80 Prozent ein. Auf dem Höhepunkt der Krise lagen rund 600 Schiffe auf, also mehr als jedes zehnte Containerschiff wurde nicht gebraucht.

Mittlerweile sieht alles wieder sehr viel besser aus. Mit dem Containerumschlag ging es 2010 rasant aufwärts. „Die Umschlagszahlen von 2008 wurden übertroffen“, so Burkhardt Lempert, Pro- →

## Containerschiffe: Es geht aufwärts

Der Charraten-Index Harpex vom Hamburger Schiffsmakler Harper Petersen & Co. spiegelt die Lage an den weltweiten Chartermärkten für Containerschiffe wider. In den vergangenen Monaten haben sich die Raten gut erholt, liegen aber noch ein gutes Stück unter dem langjährigen Durchschnitt.



Quelle: Harper Petersen & Co.



Große Pötte vor Los Angeles:  
Containerschiffe warten auf  
einen freien Platz im Hafen

Containerschiffe nach Größe	Zahl der Schiffe	offene Bestellungen (Orderbuch)
100–999 TEU (Feeder)	1.225	40
1.000–1.999 TEU (Handysize)	1.277	104
2.000–2.999 TEU (Sub-Panamax)	705	36
3.000–5.099 TEU (Panamax)	953	73
ab 5.100 TEU (Post-Panamax)	807	369
<b>Gesamt</b>	<b>4.967</b>	<b>622</b>

nach Alter	Zahl der Schiffe
Baujahr ab 2001	2.743
Baujahr 1991–2000	1.616
Baujahr vor 1991	608
<b>Gesamt</b>	<b>4.967</b>

Massengutfrachter nach Größe	Zahl der Schiffe	offene Bestellungen (Orderbuch)
20.000–39.999 tdw (Handysize)	2.412	799
40.000–59.999 tdw (Handymax)	2.165	832
60.000–99.999 tdw (Panamax)	1.807	954
ab 100.000 tdw (Capesize)	1.158	661
<b>Gesamt</b>	<b>7.542</b>	<b>3.246</b>

nach Alter	Zahl der Schiffe
Baujahr ab 2001	3.629
Baujahr 1991–2000	1.788
Baujahr vor 1991	2.125
<b>Gesamt</b>	<b>7.542</b>

Tanker nach Größe	Zahl der Schiffe	offene Bestellungen (Orderbuch)
30.000–59.999 tdw (Handysize)	1.793	309
60.000–79.999 tdw (Panamax)	398	82
80.000–119.999 tdw (Aframax)	883	142
120.000–199.999 tdw (Suezmax)	412	158
ab 200.000 tdw (VLCC)	548	191
<b>Gesamt</b>	<b>4.034</b>	<b>882</b>

nach Alter	Zahl der Schiffe
Baujahr ab 2001	2.770
Baujahr 1991–2000	976
Baujahr vor 1991	288
<b>Gesamt</b>	<b>4.034</b>

**Hinweis:** Der Umfang der einzelnen Schiffsflotten variiert bei unterschiedlichen Quellen, vor allem bei der Zahl der Tankschiffe nennen andere Quellen höhere Zahlen  
**Quelle:** Michael Niefünd/FHH-Marktreport, 2. Halbjahr 2010

fessor am Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) der Hochschule Bremen. Damit kamen auch wieder mehr Schiffe in Fahrt, im Februar waren noch rund 110 Schiffe, etwa 2 Prozent der Flotte, ohne Beschäftigung. Der optimale Kaufzeitpunkt mit den niedrigsten Schiffspreisen ist bereits passé. Auch wenn die Flotte weiter gewachsen ist, haben Stornierungen und Verschiebung von Neubau-Ablieferungen die Lage entspannt. 2009 kamen nur Schiffe mit einer Gesamtkapazität von einer Million TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf den Markt statt der erwarteten 2 Millionen TEU. 2010 waren es 1,2 statt 1,9 Millionen TEU. Die Flotte umfasst zurzeit rund 14 Millionen TEU.



### 95 Prozent des Welthandels wird über den Seeweg abgewickelt

Alexander Betz,  
Vorstand MPC Capital

## 70 Prozent der weltweiten Chartertonnage in der Containerschifffahrt kontrollieren deutsche Reeder

Auch die Charraten sind deutlich gestiegen, liegen aber noch unter dem langfristigen Durchschnitt. „In diesem Jahr ist sogar der übliche Rateneinbruch zum chinesischen Neujahrsfest Anfang Februar ausgefallen. Das ist ein gutes Zeichen“, so FHH-Geschäftsführer Brandis. „Bei Schiffen ab 4.000 TEU liegen die Charraten bereits wieder über Break-even-Niveau. Hier wird wieder Geld verdient. Kleinere Schiffe hingegen verlieren immer noch Geld“, weiß Nordcapital-Chef Seelheim.

### Orderbücher sind nicht zu voll

Doch auch hier verbessert sich die Lage. Im Gegensatz zum vergangenen Jahr profitieren nun auch die kleineren Schiffgrößen. Brandis: „Das Interesse an Zubringerschiffen, den Feedern, seitens der Linienreedereien wächst mit zunehmenden Ablieferungen von Großcontainerschiffen. Dadurch nehmen auch die Charraten zu.“

2011 soll es weiter aufwärts gehen, wenn auch nicht mehr so rasant wie 2010. Bis 2020 rechnet das ISL mit einem Wachstum des Containerumschlags von durchschnittlich 6,8 Prozent pro Jahr, wobei in den nächsten Jahren die Zuwächse eher etwas überdurchschnittlich sein dürften. Der Containerumschlag

korreliert eng mit der Entwicklung des Welthandels. Laut einer aktuellen Studie von Deutsche Bank Research expandierte er zwischen 1991 und 2008 um den Faktor 1,5 schneller als der globale Güterhandel. Lemper hält eine Vollbeschäftigung der Flotte schon in diesem Jahr für wahrscheinlich.

Für die nächsten Jahre erwartet er kein Überangebot im Containermarkt, nur bei den sehr großen Schiffen sieht er eine leichte Gefahr dafür. Die Orderbücher bersten nicht über, da in der Krise kaum



### Bei Schiffen ab 4.000 TEU liegen Charraten über Break-even

Reiner Seelheim,  
Geschäftsführer von Nordcapital

Containerschiffe bestellt wurden. Lemper hält die jetzigen ersten Neubestellungen daher für durchaus gerechtfertigt.

Mit Bedenken hingegen betrachtet er die Shopping-Aktivitäten auf dem Bulker-Markt. Rund 1.000 Schiffe wurden im vergangenen Jahr bei Werften in Auftrag gegeben. Besonders eifrig waren die Chinesen, die sich eine eigene Transportflotte für ihren Rohstoffbedarf aufbauen wollen, und die Griechen, die vor der Krise ihre Schiffe teuer verkauft haben und jetzt günstig nachkaufen. Mit den Neubestellungen wächst das Orderbuch der Werften auf über 3.000 neue Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 278 Millionen Tonnen. Das entspricht immerhin mehr als 50 Prozent der fahrenden Flotte, die allerdings vor allem bei kleineren Schiffen ein hohes Alter hat.

Wird entsprechend dem Orderbuch abgeliefert, wächst die Flotte dieses Jahr um mehr als 25 Prozent. Es ist jedoch eher davon auszugehen, dass die Werften eine Reihe der Schiffe später abliefern. Außerdem könnten ihnen weitere Stornierungen ins Dock flattern. Für 2011 und 2012 rechnet Lemper mit Druck auf die Charraten.

### Nachfrage durch China und Indien

„Wie gut der starke Zubau abgefedert wird, hängt an der Verschrottung und an der Nachfrage, also dem künftigen Transportwachstum von Massengütern“, so Brandis. Dieses ist laut ISL seit 1990 um 3,6 Prozent pro Jahr gestiegen. Der Bulker-Markt ist am besten durch die Krise gefahren. 2009 gab es einen Einbruch von knapp einem Prozent im Transportaufkommen und 2010 schon wieder ein Plus von knapp 10 Prozent. Wenn überhaupt ein Schiffsfonds im Angebot war, handelte es sich meist um Bulker.

Künftig rechnen die Experten vom ISL mit einem Transportzuwachs von 5,4 Prozent pro Jahr. Für die großen Bulker ist der Transport von Eisenerz und Kohle entscheidend, die kleineren fahren Getreide und sogenannte Minor Bulks wie Zucker, Zement oder Düngemittel. „Vor allem die aufstrebenden Volkswirtschaften China und Indien treiben hier die Nachfrage durch ihren Rohstoffhunger“, sagt Betz, der trotz der zu erwartenden Neu-Tonnage gute Chancen auf den Märkten für Massengutschiffe sieht.



## Die Container-schiffahrt dürfte sich weiter erholen

Jens Brandis,  
Geschäftsführer FHH

Tankermarkt wird 2011 eher ein schwieriges Jahr, die Containerschiffahrt hingegen dürfte sich weiter erholen“, fasst Brandis zusammen. Eine weitere Erholung ist dringend nötig, um das Anlegerinteresse wieder zu wecken.

Auch wenn sie mit neuen Fonds an den Markt kommen, hält sich die Euphorie der Emissionshäuser noch in Grenzen. „Gelingt uns mit unserem aktuellen Schiffsfonds, dem Rio Manaus, ein Comeback, werden weitere Fonds unmittelbar folgen. Sollte der Markt noch nicht reif sein oder sollten sich die Märkte ändern, sind wir darauf nicht angewiesen“, so Betz. Erneute Unruhe an der Schiffsfonds-Front ist aber wohl kaum zu ver-

vieler Fondshäuser jedoch kein großes Problem zu sein. Ungemach droht vielmehr von Bankenseite. Die Kreditgeber haben bisher weitgehend stillgehalten und die Tilgung gestundet.

Auf dem Branchentreff Hansa Forum Ende 2010 kündigte sich jedoch schon an, dass die Banken das Spiel nicht ewig mitspielen wollen – und können.

Wer sich von zwischenzeitlichen Unruhen nicht abschrecken lässt, kann jetzt günstig in den Markt einsteigen, vorausgesetzt im Angebot ist ein Schiff zu den niedrigen aktuellen und nicht zu den hohen Vor-Krisen-Preisen. „6 bis 8 Prozent Rendite sollten weiterhin für Anleger drin sein“, schätzt Arndt. | Sabine Groth

## Für über 55 Milliarden Euro haben deutsche Reeder seit 2000 Handelsschiffe bauen lassen

Auch HCI-Mann Arndt malt nicht zu schwarz: „Der Bulker-Markt ist ein sehr volatiler Markt. Wir erwarten keinen Zusammenbruch. Man muss aber schon sehr genau schauen, wo Überbauung droht und wo die Nachfrage stimmt.

Ähnlich wie im Bulker-Markt ist auch der Tankermarkt mit reichlich Schiffen ausgestattet. Dieses und nächstes Jahr dürfte das Angebot die Nachfrage übersteigen. „Für den Bulker-, aber auch den

meiden. „Die Krise ist noch nicht vorbei“, ist Seelheim sicher, der gerade den Antrag auf Gläubigerschutz der Bulker-Reederei Korea-Line verdauen muss, die einen seiner Fonds ebenso wie zwei Fonds von Conti getroffen hat. Er meint aber nicht nur die Lage an den Märkten, sondern vielmehr die der laufenden Schiffsfonds. Auch in diesem Jahr muss noch Sanierungskapital von Anlegern eingeworben werden. Dieses scheint nach Erfahrung



## Der Bulker-Markt ist ein sehr volatiler Markt

Andreas Arndt,  
Leiter Vertrieb bei HCI Capital