

FINANZZEITUNG

Hilfreiche Linien

Warum Charttechnik in schwierigen
Börsenzeiten gefragt ist SEITE 29

Lukrative Immobilien

Investoren stecken ihr
Geld in Ladenlokale SEITE 31

MÄRKTE HÖREN: Mit dem
Handelsblatt Börsenradio

www.handelsblatt.com/radio

20./21./22. MÄRZ 2009 | NR. 56

WWW.HANDELSBLATT.COM

SEITE 21

Flaute auf See

Die Überkapazitäten in
der Schifffahrtsindustrie
bringen Banken und
Fondshäuser in
Bedrängnis. SEITE 22



Container-Terminal an der Elbe:
Die weltweite Rezession führt zu
sinkenden Charraten.

Foto: action press



Wir sprechen Klartext!

We are the top-ranked German-owned broker. Based in Germany, we also
rank among the world's five leading servicing brokers.
Most importantly, we focus on hearing what you have to say.


Deutsche Assekuranz-Makler GmbH
www.deas.de


J. L. Orth GmbH Assekuranzmakler
www.jlo.de


Interassekuranz Sitt & Overlack GmbH
Versicherungsmakler
www.isokoeln.de

Schiffe gehen ohne Ladung vor Anker

REINER REICHEL | DÜSSELDORF

Die Situation am internationalen Schifffahrtsmarkt hat sich seit Jahresbeginn drastisch verschärft. Weil die Weltwirtschaft lahm und damit weniger transportiert wird, schickt das Überangebot an Schiffskapazitäten die Charraten – die Mieten für Schiffe – in den Keller. Das gilt ganz besonders für Containerschiffe und Massengutfrachter (siehe Grafik). Dabei droht sich die Lage noch zu verschlimmern, denn die Auftragsbücher der Werften sind voll. Würden alle zurzeit bestellten Containerschiffe pünktlich gebaut und geliefert, würde die weltweite Containerflotte bis Anfang 2013 fast um die Hälfte größer. Vorausgesetzt, aus bestehenden Flotten wird kein Schiff verschrotet. Bei Massengutfrachtern, die etwa Kohle oder Erze transportieren – sogenannte Bulker – würde sich die Flotte gar um 70 Prozent erhöhen.

Diese Größenordnung nannte Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik. Die Schifffahrtskrise bringt nun auch deutsche Fondshäuser in Bedrängnis, die zu den größten Flottenfinanzierern weltweit gehören. Hinter den Kulissen wird jetzt hektisch verhandelt, um den Schaden zu begrenzen. Reeder, Schiffsfondsemissionshäuser und Banken versuchen, Aufträge an die Werften zu stornieren oder wenigstens Zeit zu gewinnen, indem Ablieferungen

auf spätere Termine verschoben werden. In Einzelfällen wird auch versucht, Bauaufträge für einen Schiffstyp in einen anderen zu wandeln, so dass etwa aus einem Tanker – im Fachjargon Produktentanker – wird. Diese Schiffe fahren beispielsweise Flüssig-Chemikalien. In diesem Segment ist die Auslastung wesentlich besser.

Experten fällt es schwer zu sagen, wie viel Tonnage nun aus dem Markt genommen werden kann. „Experten schätzen, dass rund ein Viertel der bestellten Frachtschiffe nicht auf den Markt kommen wird, weil Kaufpreistraten nicht bezahlt, Strafzahlungen für stornierte Aufträge geleistet oder Werften insolvent werden“, sagt Reiner Seelheim, Chef des Emissionshauses Nordcapital Analyst. Bernd Runde von der NordLB glaubt, dass bei den Massengutfrachtern noch am ehesten Aufträge wieder rückgängig gemacht werden können. Hier sei der Anteil der spe-

kulativen Aufträge am gesamten Orderbuch höher als bei Containerschiffen. „Deswegen ist das Potenzial an Schiffen, die nicht oder sehr verspätet abgeliefert werden, in diesem Segment auch wesentlich höher“, sagt Runde. Banken steigen aus, wenn Schiffe keine Charterverträge vorlegen können. Die Kreditverträge sähen entsprechende Ausstiegsklauseln vor, sagt der Hamburger Schifffahrtsexperte Jürgen Dobert.

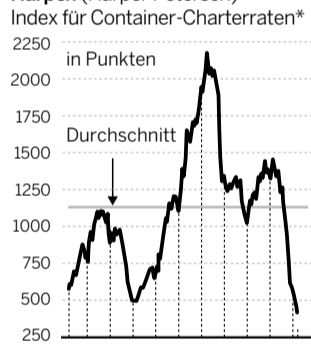
Eine Situation, in der das gesamte Orderbuch die laufenden

Extreme Ausschläge

Baltic-Dry-Index für weltweite Frachtraten*



Harpex (Harper Petersen) Index für Container-Charterraten*



Handelsblatt | * auf Dollarbasis; Quelle: Datastream



Für Frachter gibt es seit Beginn der Krise immer weniger Transportaufträge.

REEDER UND FONDSHÄUSER haben zu viele Schiffe bestellt. Nun wollen sie Aufträge kappen.

Flotte um 50 Prozent vergrößern würde, ist für Dobert auch nicht neu. Doch was früher eine Ausnahmesituation gewesen sei, ziehe sich nun bei Containerschiffen schon drei Jahre hin. Die Schifffahrtsanalysten von AXS-Alphaliner registrierten Anfang März 4 690 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von 12,5 Mio. TEU (englische Abkürzung für 20-Fuß-Container). Gegenwärtig werden bereits etwa zwölf Prozent der Kapazität nicht genutzt.

Deutsche Fondshäuser spüren die Schifffahrtskrise besonders stark. Gut die Hälfte aller vercharterten Containerschiffe hat deutsche Finanzierer, meist geschlossene Schiffsfonds. Als Chinas Rohstoffhunger immer größer wurde, legten deutsche Emissionshäuser immer neue Fonds auf. Über alle Schiffstypen hinweg warben die Fondsanbieter im vergangenen Jahr knapp drei Mrd. Euro, ein Jahr zuvor sogar 3,6 Mrd. Euro bei Anlegern ein.

Weil bei den Anlegern kein Eigenkapital mehr zu holen ist, will Ralf Friedrichs, Vorstandschef des Emissionshauses HCI, nun die Reeder mit ins Boot holen. Vor zwei Jahren rannten Reeder und Fondsgesellschaften den Werften die Türen ein, um sich durch frühzeitige Bestellungen Werftplätze zu sichern. Sie rechneten damit, rechtzeitig genügend Kapazitäten für einen boomenden Markt zu haben. Dann kam die Krise. In diesem Jahr wird der Containerumschlag stagnieren, statt um früher geschätzte zwölf Prozent zu wachsen. „Unter der Voraussetzung, dass die Weltwirtschaft sich ab nächstem Jahr von der aktuellen Krise erholt, wird der Containerumschlag bis 2012 im Jahresdurchschnitt um sechs bis sieben Prozent jährlich zunehmen“, erwartet Analyst Runde. Das reiche allerdings nicht aus, um die Überkapazitäten auf dem Containerschiffmarkt bis 2012 vollständig abzubauen.

Für Anleger gibt es keinen Grund zur Panik

DÜSSELDORF. Die Erfahrenen unter den Schiffsfondsanlegern haben in den vergangenen zehn Jahren schon mehr als einmal abstürzende Charraten gesehen. 1998 und 2002 beispielsweise. Entscheidend ist heute wie damals: Wie lange ist ein Fondsschiff verchartert (vermietet) und kann der Charterer die Raten zahlen? Wer in ein Schiff investiert hat, dessen Chartervertrag noch zwei bis drei Jahren läuft, hat gute Chance, die aktuelle Krise zu meistern. Er muss al-

lerdings damit rechnen, dass der Charterer die Raten außerplanmäßig senken möchte, um selbst nicht in Schieflage zu kommen. „Charterer bieten im Gegenzug für niedrigere Tagesmieten längere Vertragslaufzeiten“, sagt Reiner Seelheim, Geschäftsführer des Schiffsemissionshauses Nordcapital.

Im Vorteil sind gegenwärtig Anleger älterer Schiffe. Die haben die Phase hoher Charraten mitgenommen und dabei sehr häufig Ein-

nahmen über Plan erreicht. Vernünftige Fondsmanager nutzten diese Einnahmen, um die Schiffe schneller als gedacht zu entschulden. Diese Schiffe können deshalb in schwierigen Zeiten mit niedrigeren Mieteinnahmen auskommen.

Auf jeden Fall sollte ein Anleger vor der Beteiligung an einem Schiff einen Blick in die Leistungsbilanz des Anbieters werfen. Daraus kann er ablesen, inwieweit der Anbieter seine im Prospekt gemachten Versprechen in der Ver-

gangenheit gehalten hat. Schifffahrtsanalyst Jürgen Dobert stellte bereits vor ein paar Jahren fest, dass vor allem zu optimistische Prognosen für die Differenz von Soll und Ist bei den Schiffsfonds verantwortlich sind.

Den idealen Zeitpunkt für eine Beteiligung treffen Schiffsfondsanleger genauso wenig wie Aktienanleger. Doch mit dem Erwerb einer Beteiligung an einem Containerschiff oder einem Massengutfrachter sollte sich der Anleger noch

Zeit lassen. Attraktiver sind gegenwärtig Nischenmärkte wie beispielsweise die der Plattformversorgungsschiffe und Ankerziehschlepper. Der Bedarf an diesen Schiffen wächst, weil die Energieversorger wieder mehr in die Exploration neuer Öl- und Gasfelder auf hoher See investieren. Die neuen Plattformen brauchen zusätzliche Versorgungsschiffe. Weil die Plattformen schwerer werden, werden stärkere Schlepper benötigt, als sie zurzeit auf dem Markt sind. rrl