



Matthias J. Brinckman,
Maritim Invest



Lars Clasen,
HTB Schiffsfonds



Marc Drießen,
Hesse Newman
Capital



Philipp Jörss,
DSM Deutsche
Sekundärmarkt



Dr. Guido Komatsu,
TradeOn AG



Hans-Jürgen Kaiser-Blum,
Ocean
Partners Shipping



Bert E. König,
Fondsbörse
Deutschland



Björn Meschkat,
Deutsche Zweit-
markt AG



Kaufzeit im Zweitmarkt

Am Schiffsmarkt geht so gut wie nichts mehr. Die Charraten sind eingebrochen, Anschlussverträge in akzeptabler Höhe kaum zu kriegen. Anders **am Zweitmarkt**. Hier haben Anleger freie Auswahl und können **aus dem Vollen schöpfen**. Acht Experten geben ihren Ausblick.

Dass die Assetklasse Schiff von der Wirtschafts- und Finanzkrise unberührt bleiben würde, konnte niemand erwarten“, konstatiert Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG. „In der Krise schrumpft die Exporttätigkeit der internationalen Wirtschaft und mit ihr das Frachtaufkommen der Seeschifffahrt.“ Die Folgen bekommt die Schiffsfahrtsbranche zurzeit nur allzu deutlich zu spüren: „Die Charraten sind in allen Bereichen der Schiffahrt stark gefallen“, fasst Guido Komatsu, Vorstand der TradeOn AG zusammen. „Insbesondere das Segment der

Containerschiffe ist aufgrund des vorhandenen Überangebots von dieser Entwicklung betroffen.“

Zwei Faktoren kommen hier zusammen, die auf die Preise drücken: Einerseits ist die Nachfrage nach Schiffstonnage drastisch gefallen, andererseits laufen immer noch neue Schiffe vom Stapel, die in Boomzeiten bestellt wurden und nun eine Beschäftigung suchen. Allerdings schaut die Branche nicht tatenlos zu.

„Alle Marktteilnehmer sind derzeit äußerst aktiv, um mithilfe von Stornierungen, Verschiebungen von Ablieferungen oder

der Auflegung von Schiffen das Überangebot zu reduzieren und damit den Druck auf die Charraten etwas zu lockern“, beschreibt Komatsu das Bemühen der Branche. Im Containersegment, da sind sich die Experten der Zweitmarktgilde einig, wird sich in naher Zukunft indes wenig tun: „Wir erwarten, dass Containerschiffe noch eine ganze Weile unter den Folgen der Krise leiden werden“, sagt beispielhaft Bert E. König, Vorstand der Fondsbörse Deutschland, „zumindest jene, die momentan ohne Charter sind oder deren Charter in den kommenden zwei Jahren ausläuft.“

Foto: Ingo Boetzer/Bildagentur Hamburg

Für Matthias J. Brinckman, Geschäftsführer der Maritim Invest, wird die Erholung der Containercharter „wohl nicht vor 2011 eintreten“. Begründung: „Aktuell liegen circa 500 Containerschiffe weltweit auf Reede – Tendenz im Moment noch steigend.“ Und selbst wenn die Nachfrage nach Tonnage wieder anzieht, werden zuerst die stillgelegten Schiffe reaktiviert, wie DSM-Vorstand Philipp Jörss beschreibt: „Die Charterraten haben infolgedessen die Talsohle möglicherweise noch nicht erreicht.“

Soweit die schlechten Nachrichten. Jetzt kommen die guten: „Wir gehen davon aus, dass sich der Markt ab 2011/2012 spürbar beleben wird“, bringt Marc Drießen, Vorstand von Hesse Newman Capital, etwas Farbe ins Spiel. „Bis dahin wird das Nachfragewachstum den derzeitigen Angebotsüberhang teilweise kompensiert haben“, so Drießen weiter. Und Björn Meschkat betont, dass der Schifffahrtmarkt trotz der Krise ein Wachstumsmarkt sei und auch weiterhin „der Motor der weltweiten Wirtschaft“. Gerade im Containerbereich komme es darauf an, wie viele Bestellungen storniert werden können und wie weit die Abwrackquote voranschreitet, so Meschkat.

Lars Clasen, Geschäftsführer von HTB Schiffsfonds, weist darauf hin, dass es insbesondere in den letzten Boomjahren „so gut wie keine Verschrottungen älterer Ton-

Executive Summary

Der Markt für Schiffsfonds liegt am Boden. Der Zweitmarkt für gebrauchte Fondsanteile bietet indes exzellente Chancen, wie die acht befragten Experten betonen. Wichtig sei u. a. eine sorgfältige Prüfung der Angebote, gute Charterverhältnisse und eine fortgeschrittene Entschuldung.

nage“ gegeben habe. Er erwartet nun eine „hohe Anzahl von Verschrottungen, die in bestimmten Schiffsklassen zu einer deutlichen Entspannung führen werden“.

„Der Tankermarkt ist relativ stabil geblieben“, bringt Guido Komatsu eine weitere gute Nachricht. Manager Drießen erwartet hier auch „keinen dramatischen Absturz der Raten“. Er plant daher, in seinem aktuellen Zweitmarktfonds (siehe unten) Tanker stärker zu gewichten als andere Schiffstypen.

Überhaupt ist bei Zweitmarktakteuren Hochsaison. Sie können derzeit aus dem Vollen schöpfen. „Der Markt hat sich zu einem Käufermarkt gewandelt“, sagt Brinckman. „Anleger, die sich von ihren Beteiligungen trennen wollen oder müssen, stehen wenigen Aufkäufern gegenüber. Das sind nach Angaben der Deutschen Zweitmarkt AG in erster Linie Zweitmarktfonds, gefolgt von Privaten. Die Institutionellen hätten sich aus Mangel an Liquidität weit-

gehend verabschiedet. Dabei könne man nun „attraktive Investments zu günstigen Konditionen tätigen“, sagt Brinckman. „Für unseren Maritim-Equity-Fonds finden wir Schiffe mit hohem Entschuldungsgrad, die nun zu besseren Preisen das gleiche Potenzial haben wie vor einem Jahr.“

Als wesentliche Faktoren für den Kauf von Schiffsfondsanteilen nennt Experte Komatsu den Entschuldungsgrad des Schiffs, die Laufzeit der Charter, die Bonität des Charterers sowie das Potenzial des Schiffstyps. Hans-Jürgen Kaiser-Blum, Gesellschafter von Ocean Partners Shipping, wiederum betont, dass es auf einen möglichst niedrigen Kaufpreis der Schiffe ankomme. Dieser läge bei Containerschiffen aktuell 50 bis 60 Prozent unter dem Preisniveau von 2007. Privatanlegern raten beide, antizyklisch und breit gestreut zu investieren – via Zweitmarktfonds.

„Gerade in Krisenzeiten zeigen Zweitmarktfonds ihre Stärke“, betont Clasen. Etwa durch die fortgeschrittene Entschuldung der Zielfonds: „Typische Risiken aus Fremdfinanzierungen werden dadurch minimiert.“ Er führt den HTB-Fonds Nr. 3 an, der in der letzten Krise zu Preisen investierte, „die den heutigen vergleichbar sind“ und dann überdurchschnittlich zulegte. „Wer jetzt kauft“, so Philipp Jörss, „kann darauf spekulieren, dass sich die Preise in ein bis zwei Jahren wieder erholen.“ ● ko

FondsCheck*

Fonds im Überblick	Hann. Leasing Maritime Werte 4	Hesse Newman Priv. Shipping I	Maritim Equity 3	Ocean Partners Ship. Invest
Zielmarkt	Bulker	Schiffs-Dachfonds	Schiffe	Containerschiffe
Fondsvolumen	88,85 Mio. US-\$	20,0 Mio. €	52,5 Mio. €	124,525 Mio. US-\$
Mindestbeteiligung	15 000 US-\$	10 000 €	20 000 €	25 000 US-\$
Agio	5,0 %	5,0 %	5,0 %	0,0
Gesamtausschüttung (v. St./n. St.)	215,0/212,5 %	204,0 %**	168,08/167,83 %**	251,5/248,5 %**
Laufzeit	2028	2023	2024	2019
Scope Berechnungen				
Weichkosten zu Fondsvol. exkl./inkl. Agio	7,35/9,18 %	9,9/14,9 %**	12,7/16,7 %	6,77/6,77 %**
Weichkosten zu Eigenkap. exkl./inkl. Agio	17,88/21,73 %	10,5/15,8 %**	13,3/17,5 %	15,26/15,26 %**
Rendite nach Steuern (Mid Case)	6,77 %	k. A.	4,84 %	14,85 %**
High-Case-Renditen nach Steuern	10,47 %	k. A.	7,84 %	19,7 %**
Low-Case-Renditen nach Steuern	3,11 %	k. A.	1,6 %	10,05 %**
Scope-Rating	BBB+ (überdurchschnittlich)	-	BBB (überdurchschnittlich)	-
Fondstelegramm-Wertung	-	-	-	-
TKL-Note Initiator	2,65	-	-	-
TKL-Note Fonds	2,47	-	-	-
TKL-Gesamtwertung	★★★★	-	-	-
Fonds&Co.-Urteil***	gut	noch gut	noch gut	noch gut
Kontakt	www.hannover-leasing.de	www.hesse-newman.de	www.maritim-invest.de	www.op-shipping.com

* Erklärungen siehe Seite 6; ** Angaben des Initiators, bezogen aufs Mid-Case-Szenario; *** bezogen auf die Risikoklasse