

## Kein Grund zur Panik – Containermarkt bleibt attraktiv



Der internationale Seehandel kämpft derzeit mit ungewöhnlich starkem Gegenwind. Mit Ausnahme der Tanker leiden aktuell alle Schifffahrtsmärkte unter der nachlassenden Weltkonjunktur. Mit dem Rückgang der Nachfrage sinken entsprechend auch die Einnahme der Reeder. So hat sich zum Beispiel der Charterraten-Index des britischen Frachtmaklers Howe Robinson seit Jahresbeginn von 1.400 auf 537 Punkte mehr als halbiert. Auch wenn der Einbruch dramatisch klinge, ein Grund zur Panik bestehe nicht: „Der internationale Seehandel gehört seit jeher zu den volatilen Märkten“, sagt Albrecht Gundermann von der Geschäftsleitung der Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft mbH. „Alle vier bis sechs Jahre gibt es solche Abschwungsphasen, zuletzt im Januar 2002, als der Howe Robinson-Index auf 451 Punkte sank. Die Frage ist nicht, ob es wieder nach oben geht, sondern wann.“

Ein Blick auf die aktuellen Wachstumsraten im internationalen Containerumschlag würde die Einschätzung von Gundermann bestätigen. Denn der Welthandel wachse trotz der globalen Rezessionsängste weiter. Laut Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) werde zum Beispiel der internationale Containerumschlag 2008 immer noch um rund acht Prozent zunehmen, ein Rückgang von lediglich vier Punkten im Vergleich zu 2007 und nur rund zwei Prozent unter dem 20-jährigen Durchschnitt von rund zehn Prozent. „Vom Schrumpfen sind wir weit entfernt“, so Gundermann.

Der zwischenzeitliche Rückgang bei Charter- und Frachtraten liege vor allem am Angebotsüberhang, nicht allein an der nachlassenden Weltwirtschaft. Gundermann: „Mit der Stilllegung einiger Schiffe, der Stornierung zu viel geordeter Neubautonnage bei den Werften und der attraktiver gewordenen Verschrottung alter Schiffe

wird sich auch das Einkommen der Schiffe wieder etwas erholen.“ Tatsächlich lägen derzeit schon zahlreiche Waren in den Häfen zur Verschiffung bereit, deren Auslieferung nicht an der Nachfrage, sondern nur an der Unsicherheit der internationalen Zahlungsabwicklung scheitere. „Sobald bei den Handelsbanken die internationalen Zahlungsgarantien wieder laufen“, so Gundermann, „erwarten wir zum Beispiel bei den Bulkerraten eine Beruhigung, wenngleich auch auf niedrigem Niveau.“

„In keinem anderen Markt lohnt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Investition so sehr wie in internationale Handelsschiffe“, betont Werner Großekämper, Geschäftsführer von Maritim Equity, vorausgesetzt, das Verhältnis von Kosten und Einnahmen stimme. „Schiffe, die bis vor zwei bis drei Jahren zu Höchstpreisen geordert wurden, können mit den aktuell gesunkenen Erträgen auf der

Charterseite keine Gewinne darstellen“, so Großekämper. Das Problem der traditionellen Schiffsfonds sei der Zeitverzug zwischen Fondskonzept und Beginn der Platzierung von durchschnittlich einem bis drei Jahren. Dieses Modell funktioniere jedoch nur in einem Markt mit steigenden Preisen. Nach Zahlen von Howe Robinson würden derzeit die Kaufpreise durchwegs erheblich sinken. So sei zum Beispiel der Marktwert eines neuen 1.700-TEU-Containerschiffes seit dem 1. Halbjahr 2008 von rund 40 Millionen US-Dollar um die Hälfte auf etwa 20 Millionen US-Dollar gefallen – bei gleichzeitig erheblich gesunkenen Ertragserwartungen.

Die Fonds von Maritim Equity dagegen würden ihre Erträge mit realen Marktzahlen zum Zeitpunkt der Schiffsinvestition kalkulieren und könnten so Beteiligungen darstellen, die auch in nachgebenden Märkten noch sechs bis acht Prozent Auszahlungen pro Jahr für die Anleger erwirtschaften würden. „Wir investieren erst, wenn das Eigenkapital eingezahlt ist. Dadurch kaufen wir zu Marktpreisen und kalkulieren mit aktuellen Werten“, sagt Großekämper. Das Ergebnis seien Fondsinvestments, die unter dem aktuell gedämpften Marktumfeld rentabel operieren könnten.

Gleichzeitig böten solche krisenfeste Schiffe ein enormes Potenzial nach oben, wenn der Markt sich wieder erhole. Großekämper: „Günstig erworbene Schiffe profitieren natürlich

überproportional von jeder Verbesserung der Charterraten. Sie müssen keine aufgelaufenen Verluste aufholen, jeder zusätzlich verdiente Euro fließt direkt in die Taschen der Anleger.“ Deshalb komme das neue Konzept bei den Anlegern gut an. „Wir müssen dem Anleger nicht heute Aktien weiterverkaufen, die wir zu Kursen von vor zwei Jahren erstanden haben. Das unterscheidet uns von anderen aktuellen Angeboten am Markt für geschlossene Fonds“, beschreibt Gundermann das Konzept.

An attraktiven Möglichkeiten zur Investition fehle es Maritim Equity derzeit nicht. Denn der Hamburger Initiator fülle mit seinem Eigenkapital-Investment eine Lücke, die die Finanzkrise gerissen habe. „Die schiffsfinanzierenden Banken sind in der Kreditvergabe an die Reeder sehr viel restriktiver geworden. Heute müssen die Reeder für ein Schiffsdarlehen deutlich mehr Eigenkapital mitbringen, und das vorab“, bestätigt Gundermann. Dabei seien Kredite für die maritime Wirtschaft lebenswichtig, allein deutsche Reedereien hätten in den Zeiten des Booms rund 1.300 Schiffe bestellt, deren Kaufpreis in den nächsten Jahren fällig werde. Mit dem eingezahlten Eigenkapital verfüge Maritim Equity über genug Liquidität, um sich sofort an guten Schiffen zu beteiligen.

Im Gegenzug für die Sicherung der Finanzierung erwarte Maritim Equity eine bevorzugte Auszahlung auf das Eigenkapital. „Erst werden unsere

Anleger bedient, dann der Reeder“, bestätigt Gundermann die Vereinbarungen der ersten Co-Finanzierung mit der Reederei Hermann Wulff, an der sich der Fonds mit 75 Prozent des Eigenkapitals beteiligt habe. Im Gegenzug erhalte der Reeder einen überproportionalen Anteil an den stillen Reserven der Gesellschaft wie der möglichen Wertsteigerung des Schiffes, die beim Verkauf des Schiffes realisiert werden könne. Großekämper: „Günstige Einstiegspreise, bevorrechtigte Auszahlungen, Streuung über mehrere Schiffe, Charterer und Reedereien – unser Konzept bietet deutlich mehr Sicherheit, ohne die Ertragserwartungen zu reduzieren.“

Die meisten Schiffsmarkt-Experten würden davon ausgehen, dass ab 2010 die Erholung der Schiffsmärkte einsetze. Hauptmotor sei dafür die weiter zunehmende internationale Arbeitsteilung. Angetrieben vom Hunger nach immer günstigeren Zwischen- und Fertigprodukten werde dieser Prozess in wirtschaftlichen Schwächephasen eher noch beschleunigt. „Rohstoffhunger und Exporte der Schwellenländer werden weiter für ein Wachstum im Seehandel sorgen. Wir sehen dabei mittel- und langfristig weiter die Containerschifffahrt als Kern einer guten Schiffsinvestition“, so Gundermann.

-ra- 

---

**Quelle:**  
*Maritim Equity*