

ASSET RESEARCH

MarketPoint
Investoren von Containerschiffen:
Land in Sicht

- Juli 2010

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeine Hinweise	3
Einleitung.....	4
Charterrentenentwicklung 1998 bis Mitte 2010.....	5
Neubaupreisentwicklung 1998 bis Mitte 2010.....	6
Gebrauchtpreisentwicklung 1998 bis Mitte 2010.....	7
Flottenstrukturanalyse	8
Umschlagsentwicklung 1998 bis 2014 (ab 2010 Prognosen).....	9
Fazit	10

Allgemeine Hinweise

In dieser Untersuchung werden Vergangenheitswerte genutzt, um bestimmte Auswertungen vornehmen zu können. Es gibt keinerlei Garantie oder Gewähr dafür, dass diese oder vergleichbare Ergebnisse in der Zukunft eintreten. Es liegt daher nicht in der Absicht des Verfassers, vergangene Ergebnisse als Indikator für zukünftige Ergebnisse oder Zukunftserwartungen zu deklarieren. Identisches gilt für prognostizierte Entwicklungen gleich welcher Art.

Die für diese Studie genutzten Quellen werden allgemein für glaubwürdig und zuverlässig befunden. Der Autor übernimmt jedoch keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen FondsMedia, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Inhalte dieser Studie dienen lediglich der Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung für eine Investition dar. Alle in dieser Studie genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichnungsrechts und den Rechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aus der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Marken- und Warenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind.

Das Urheberrecht für veröffentlichte, von FondsMedia selbst erstellte Objekte verbleibt allein bei FondsMedia. Eine Vervielfältigung oder Verwendung der Grafiken und Texte dieser Publikation in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche Einwilligung von FondsMedia nicht gestattet. Entsprechendes gilt gegenüber Dritten.

Hamburg, im Juli 2010

Einleitung

Vor etwa sechs Monaten kursierten diverse Artikel in der Medienlandschaft, die Anlegern von Containerschiffen suggerierten, ausweglos mit dem Rücken an der Wand zu stehen. So erschien beispielsweise im Handelsblatt unter dem Titel "Volle Fahrt in Richtung Totalverlust" am 8. Dezember 2009 ein Beitrag, der Milliarden Verluste propagierte. Wörtlich hieß es:

"Lange bewarben Banken geschlossene Schiffsfonds als todsichere Geldanlage, deutsche Anleger haben 20 Milliarden Euro investiert. Nun müssen Zigtausende von ihnen feststellen, dass sie falsch beraten waren. Experten glauben, der Schaden werde höher sein als jener, den Lehman-Zertifikate angerichtet haben. Die ersten Anleger bereiten nun Klagen gegen ihre Banken vor."

Seit Ende 2008 stehen Berater von Schiffsfonds unter medialem Dauerfeuer. Hinzu kommen zahlreiche Eigenkapitalerhöhungen, die auf höchst unterschiedlichen Konzepten basieren. Erstmals griffen rechtliche Aspekte, wie etwa die Rückführung von Entnahmen, die jahrzehntlang reine Prospekttheorie darstellen.

FondsMedia hat in zahlreichen Publikationen und im Rahmen von Veranstaltungen stets die Auffassung vertreten, dass der Sachwert Schiff im Regelfall eine Durchfinanzierung von Ausnahmekrisen rechtfertigt. Nur unter sehr speziellen Umständen ist eine gewollte Insolvenz wirtschaftlich nachvollziehbar.

Heute wissen wir, dass die individuell wahrgenommenen Zukunftsaussichten eine Schlüsselrolle für vernünftige Investitionsentscheidungen einnehmen. Wir wissen nun auch, dass einige Marktexperten gern den professionellen Unkenrufer mimen, die sich in schlechten Zeiten im Medienlichte sonnen. Nach dem Motto „Habe ich es doch gewusst, Schiffsfonds waren ja schon immer unseriös“.

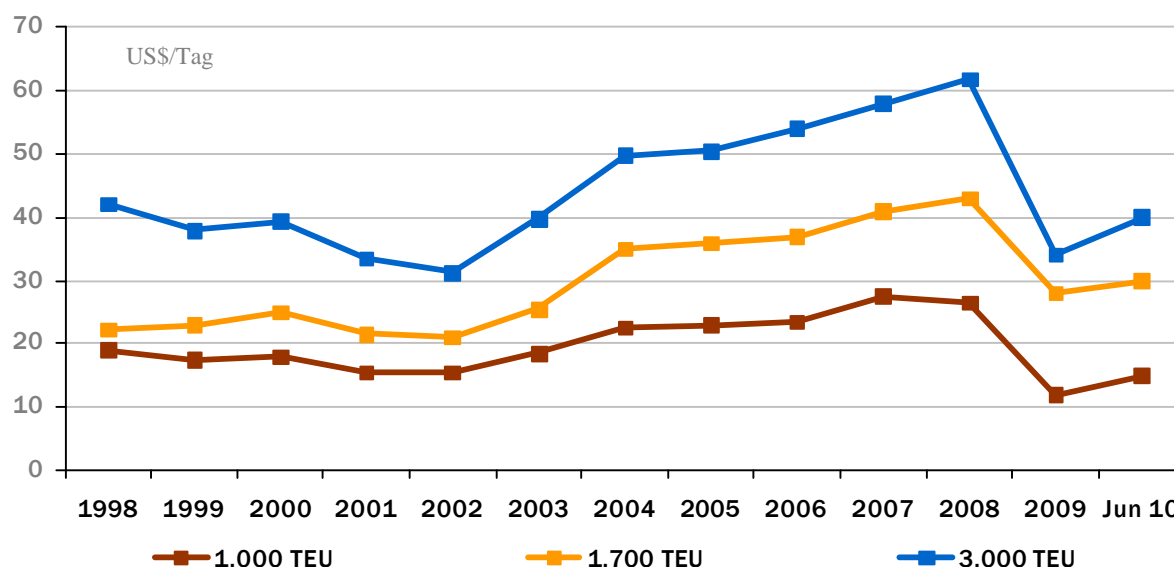
Auf eine Headline á la **„Charterraten Containerschiffe im Juni 2010: +71% gegenüber dem Vorjahr“**, wird die Welt vergeblich warten. Allerdings hätten sich einige hunderttausend Investoren von Containerschiffen an einer ausgewogenen Berichterstattung erfreut und mit ihrer Hilfe von wirtschaftlich unvernünftigen Anteilsverkäufen oder unnötigen Rechtsberatungskosten abgesehen.

Anders als synthetische Finanzmarktprodukte hat der Sachwert Schiff einen Sinn und erfüllt einen Zweck. Und es gibt jemanden, der sich erfreulich unabhängig von der Einschätzung selbsternannter Anlegerschutzanwälte, Verbraucherschützer und anderer Krisenexperten verhält: Die Schifffahrt im Allgemeinen und die Containerschifffahrt im Speziellen.

Charterrentenentwicklung 1998 bis Mitte 2010

Das nachfolgende Chart zeigt die Entwicklung der Charterrenten für Containerschiffe der Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU, jeweils in US\$/Tag, im Zeitraum 1998 bis Juni 2010 auf. Es handelt sich um die jeweilige Jahresdurchschnittscharter.

Charterrenten für Containerschiffe verschiedener Größenklassen im Zeitraum 1998 bis 2010¹



Nach einem leichten Charterrentenaufschwung im Zeitraum 1998 bis 2000 ist für die Jahre 2001/2002 ein Marktief festzustellen. Ab dem Jahr 2003 haben sich dann die Charterrenten bis zum Jahr 2005 auf ein Rekordniveau erhöht. In den Jahren 2006 bis 2008 haben sich die Charterrenten reduziert, d.h. die Marktüberhitzung im Jahr 2005 hat sich korrigiert. Gleichwohl wurden bis zum dritten Quartal 2008 auskömmliche Charterrenten auf hohem Niveau erzielt.

Im Zuge der durch die Finanzkrise ausgelösten Weltwirtschaftskrise hat sich das Umschlagsvolumen in der Containerschiffahrt im Jahr 2009 - erstmalig in ihrer Markthistorie - rückläufig entwickelt. Experten gehen von einem Minus in Höhe von 11,0% im Vergleich zum Vorjahr aus.²

Das drastisch verminderte Umschlagsvolumen im Jahr 2009, in Verbindung mit der Ablieferung von Neubauten, hat zu einem Einbruch der Charterrenten geführt. Im Februar 2010 waren 532 Containerschiffe bzw. ca. 11% der Tonnagekapazitäten ohne Beschäftigung.³

Bis Juli 2010 verzeichnete der Markt aufgrund der sukzessiven Reduzierung der aufliegenden Flotten auf ca. 2,5% der Tonnagekapazitäten eine spürbare Erholung der Charterrenten.⁴

¹ Drewry Shipping Consultants Ltd., Clarkson Research Services Ltd., RS Platou Oslo, Jahrgänge, bis Juli 2010

² Institut für Seeverkehrwirtschaft und Logistik (ISL), Marktbericht Februar 2010

³ Alphaliner, Februar 2010

⁴ Kapazitätsauslastung: Alphaliner, Juli 2010

Im Vergleich zur Durchschnittscharter 2009 waren im Juni 2010 Steigerungen von durchschnittlich ca. 70,9% zu verzeichnen (Mittelwert der Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU⁵).

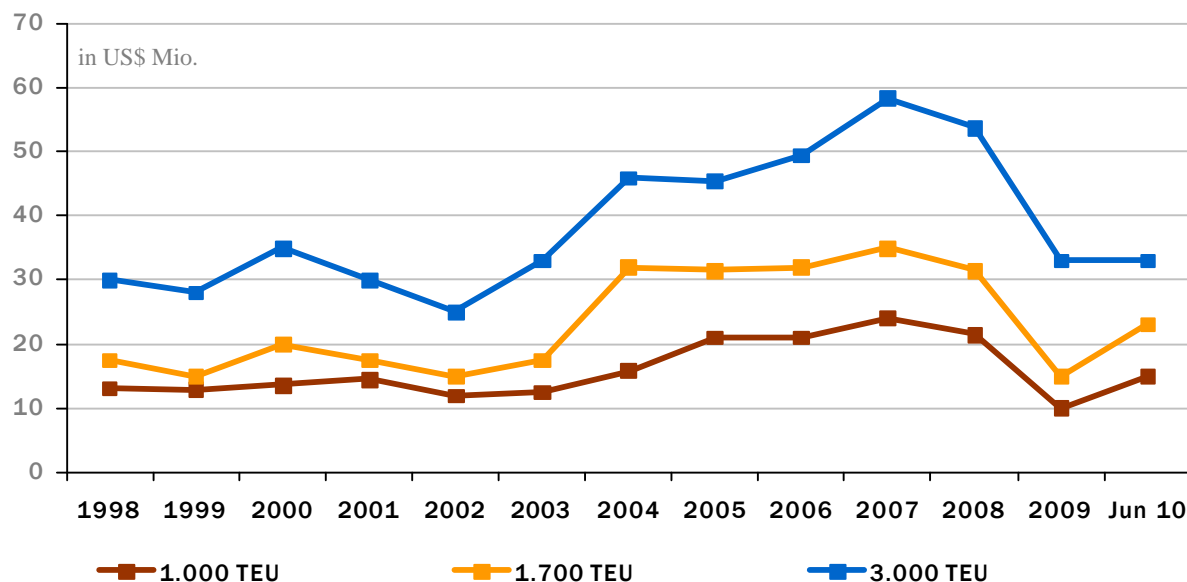
Das existentiell bedrohliche Charterratengefüge im Jahr 2009 hat sich bis Juni auf das Niveau des Jahres 2002 eingependelt, dass im Zeitraum 1998 bis Ende 2009 das Markttief markierte. Seinerzeit setzte ab dem Jahr 2003 ein massiver Marktaufschwung ein.

Die aktuellen Charterraten sollten im Regelfall die Schiffsbetriebskosten decken. Eine Bedienung des Kapitaldienstes dürfte in vielen Fällen kaum möglich sein. Ein Cash Flow auf Anlegerebene dürfte angesichts des aktuellen Erlösniveaus derzeit nahezu für sämtliche betroffenen Containerschiffsfonds ausgeschlossen sein. Gleichwohl beendet der jüngste Markttrend eine dauerhafte Existenzbedrohung für hunderte von Containerschiffsfonds. Mit anderen Worten hat die Marktentwicklung ein aktives Durchhalten von Investoren bereits belohnt und ein weiteres Abwarten erheblich vereinfacht.

Neubaupreisentwicklung 1998 bis Mitte 2010

Das nachfolgende Chart zeigt die Entwicklung der Neubaupreise für Containerschiffe der Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU, jeweils in Mio. US\$, auf.⁶ Für den Zeitraum 2000 bis 2008 wurden die Marktpreise für die Größenklasse 3.000 TEU aus dem Mittelwert für Schiffe mit 2.750 und 3.500 TEU errechnet).

Neubaupreise für Containerschiffe verschiedener Größenklassen im Zeitraum 1998 bis 2010



⁵ RS Platou, a.a.O., Juli 2010

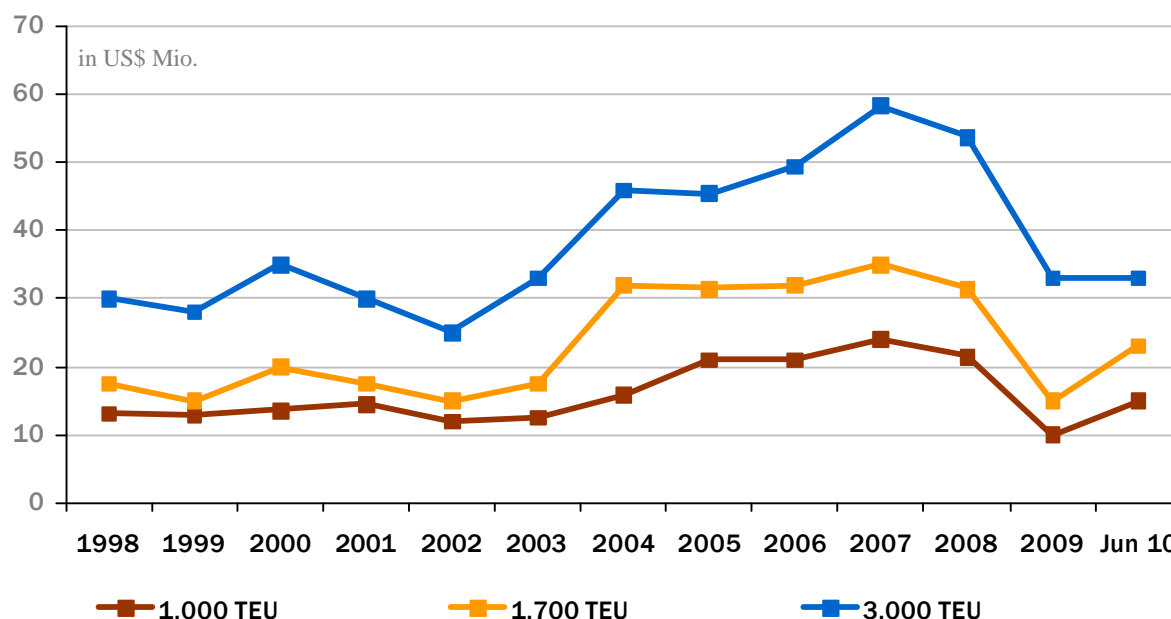
⁶ The Platou Report, Ausgaben 2001, 2004, 2005, Drewry Shipping Consultants, The Drewry Container Market Review, 2002, HSBC Shipping Services, Global Shipping Market Review, 2006, 2007, Clarkson Research Services, World Shipyard Monitor, 2007 und 2008, Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, November 2008, Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Monthly, November 2008, RS Platou, Platou Monthly, Stand Juli 2010.

Es ist deutlich erkennbar, dass die Höhe der Neubaupreise stark von den jeweiligen Chartererlösen beeinflusst wird. Gegenüber dem Tiefjahr 2009 haben sich die Neubaupreise um ca. 14,7% erhöht. Gleichwohl besteht im Vergleich zum Preishochjahr 2008 ein Preisabschlag von ca. 35,2%. Allerdings spielen die deutlich gesunkenen Neubaupreise für Containerschiffsinvestoren kaum eine Rolle, da im ersten Halbjahr 2010 lediglich zwölf neue Schiffe geordert wurden.⁷ Angesichts der wenn auch deutlich reduzierten aber gleichwohl bestehenden Überkapazitäten ist dieser Umstand wenig überraschend.

Gebrauchtpreientwicklung 1998 bis Mitte 2010

Das nachfolgende Chart zeigt die Entwicklung der Gebrauchtpreise für Containerschiffe der Größenklassen 1.000, 1.700 und 3.000 TEU, jeweils in Mio. US\$, auf. Die Gebrauchtpreise beziehen sich auf fünf Jahre alte Schiffe.⁸ Für den Zeitraum 2005 bis 2007 wurden die Marktpreise für die Größenklasse 3.000 TEU aus dem Mittelwert für Schiffe mit 2.750 und 3.500 TEU errechnet.

Gebrauchtpreise für Containerschiffe verschiedener Größenklassen im Zeitraum 1998 bis 2010



Die Preistrends für Gebrauchtschiffe sind mit den Neubaupreientwicklungen eng gekoppelt. Für die ausgewerteten Schiffsgrößen ergibt sich im Vergleich zum Tiefstjahr 2009 eine Wertsteigerung von ca. 22,4%. Im langfristigen Mittel 1998 bis Mitte 2009 entsprechend die derzeitigen Gebrauchtpreise ca. 90,8% des Durchschnittspreises innerhalb des genannten Zeitraumes. Containerschiffsinvestoren sollten daher angesichts der Wertentwicklung von „Panikverkäufen“ Abstand nehmen und dringend die weitere Marktentwicklung abwarten.

⁷ RS Platou Oslo, a.a.O., Juli 2010

⁸ The Platou Report, Ausgaben 2001, 2004, 2005, Drewry Shipping Consultants, The Drewry Container Market Review, 2002, HSBC Shipping Services, Global Shipping Market Review, 2006, 2007, Clarkson Research Services, World Shipyard Monitor, 2007 und 2008, Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, November 2008, Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Monthly, November 2008, RS Platou, Platou Monthly, Stand Juli 2010

Flottenstrukturanalyse

Aufgrund von Verschrottungen, Storni von Bauaufträgen und weiteren angebotsverknappenden Faktoren hat sich die Transportkapazität in den Größenklassen bis 3.000 Stellplätzen in den letzten zwölf Monaten netto betrachtet deutlich reduziert. Schiffe mit bis zu 1.000 TEU verzeichnen einen Kapazitätsrückgang von 6,3%, in der Größenklasse 1.000 bis 1.999 TEU sind es 5,3%. Die Transportkapazität von mittelgroßen Containerschiffen mit 2.000 bis 3.999 TEU hat sich netto um 2,6% verringert. Aus dem derzeitigen Stand der Orderbücher ergibt sich für diese Größenklassen - ohne Ansatz weiterer Verschrottungen - ein durchschnittliches Kapazitätswachstum bis 2012 von ca. 2,5% p.a. bis 3,0% p.a.⁹ Die Strukturanalyse spricht für eine zwischenzeitliche Flottenstagnation. Überkapazitäten, resultierend aus der Ablieferung neuer Schiffe, sind derzeit nicht zu erwarten.

In der Größenklasse ab 500 TEU bis 2.999 TEU sind mit Stand Juli 2010 insgesamt 146 Schiffe beschäftigungslos, dabei handelt es sich mit einem Anteil von rd. 84,2% weit überwiegend um Chartertonnage. Für größere Containerschiffe ab 3.000 TEU ist aktuell praktisch eine Vollbeschäftigung zu konstatieren. Aus diesen Strukturdaten ist ablesbar, dass eine nennenswerte Anzahl von deutschen Schiffsinvestoren derzeit noch nicht an dem bisherigen Marktaufschwung partizipiert. Aufgrund der zu erwartenden Kapazitätsentwicklung in Verbund mit den momentanen Wachstumstrends dürften moderne Schiffe gleichwohl in absehbarer Zeit Beschäftigung finden.

Vollkommen anders stellt sich die Flottenstruktur für Containerschiffe mit mehr als 4.000 TEU dar, hier hat sich die Transportkapazität in den letzten 12 Monaten um 18,1% erhöht. Gleichwohl hat die erholte Nachfrage für Schiffe dieser Größenklasse die Charraten im Juni 2010 gegenüber der Durchschnittscharter im Vorjahr mit +69,8% ebenfalls deutlich ansteigen lassen. Die Orderbücher ergeben ein weiteres Wachstum in dieser Größenklasse bis zum Jahr 2012 von durchschnittlich ca. 14,6% p.a.¹⁰ Für die größeren Containerschiffe könnte demnach ein Rückgang des Umschlagsvolumens die bisherige Charratenentwicklung negativ beeinflussen.

⁹ RS Platou, a.a.O., Juli 2009

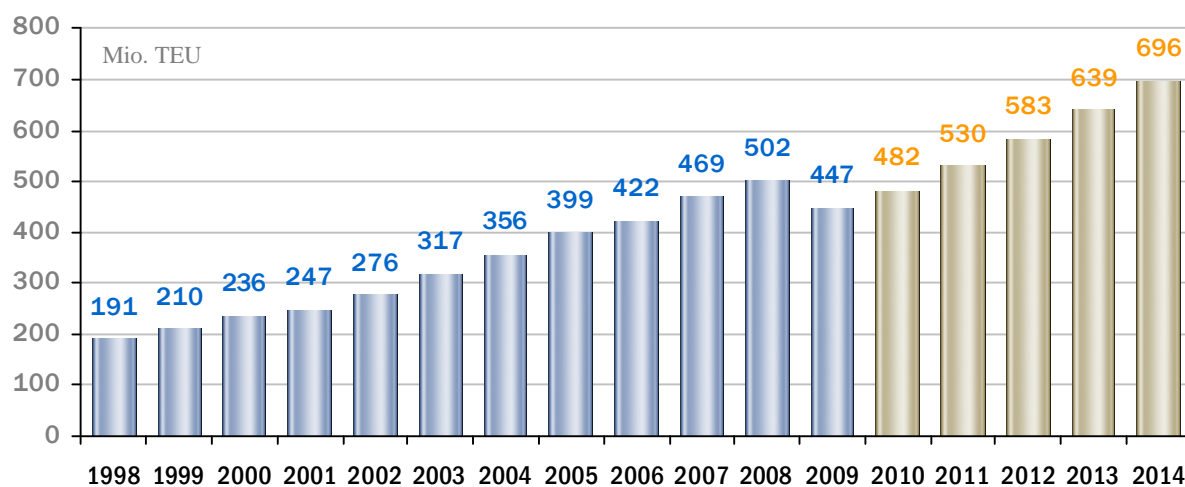
¹⁰ Ebenda

Umschlagsentwicklung 1998 bis 2014 (ab 2010 Prognosen)

Im Zeitraum 1998 bis 2008 hat sich das Umschlagsvolumen in der Containerschiffahrt um durchschnittlich ca. 10,2% p.a. im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Das Jahr 2009 stellte mit einem Nachfrageschwund eine bislang einmalige Marktgegebenheit dar.

Für die kommenden fünf Jahre (Zeitraum 2010 bis 2014) gehen Marktexperten von durchschnittlichen Wachstumsraten für das Umschlagsvolumen von rd. 7,9% p.a. (Basisfall) bis 9,3% p.a. (optimistischer Fall) aus.¹¹

Umschlagsentwicklung in der Containerschiffahrt 1998 bis 2009 (weltweiter Containerumschlag in TEU, Total Port Handling, ab 2010 Prognose Basisfall)¹²



¹¹ ISL, Differenzierte Betrachtung der absehbaren Nachfragerückfälle bei Containerschiffen, Fokus 1.000 bis 3.000 TEU, Oktober 2009

¹² Clarkson Research Services Limited, 2009, MDS Transmodal, 2006, Deutsche Bank Research, 2006, Drewry Shipping Consultants Ltd., 2004, ISL, a.a.O., 2010, eigene Hochrechnungen prozentualer Marktdaten auf das Umschlagsvolumen in TEU

Fazit

Berater von Schiffsfonds können tief durchatmen. Die Containerschiffahrt hat auf Überkapazitäten rasch reagiert. Ohne Containerschiffe wäre der derzeit erstarkende Welthandel schlicht und ergreifend nicht durchführbar. Die derzeitige positive Weltwirtschaftsentwicklung hat sich entsprechend positiv für die Schiffsnachfrage ausgewirkt. Eine logische Folge des zunehmenden Ausgleichs von Nachfrage und Angebot liegt in - relativ gesehen - exorbitant gestiegenen Charraten. Hinzu kommt eine zunehmende Beschäftigungsquote, die sich im Juli 2010 auf 97,5% der Gesamtkapazität gesteigert hat.

Wer „a“ sagt, sollte auch „b“ sagen. In der schwersten Krise der Containerschiffahrt seit deren Bestehen tauchten quasi über Nacht Heerscharen von Anlegerschutzanwälten und Verbraucherschützern auf. Tenor: „Milliardenpleite – sofort Klage einreichen, gegen was auch immer“. Nun ist die Situation nach wie vor nicht glänzend, aber zweifellos meilenweit entfernt von den konstatierten Milliardengräbern.

Was also fehlt, ist ein medialer Lobgesang auf weitsichtige und kompetente Emissionshäuser und deren Berater, die trotz medialer Dauerstöreinflüsse stoisch Überbrückungskonzepte erarbeitet haben, um die Anleger vor Kapitalverlusten zu schützen.

Nächtelange Krisensitzungen, auch mit den finanzierenden Banken, turbulente Gesellschafterversammlungen, persönliche Gespräche mit enttäuschten Anlegern – und zwar zum Nulltarif. So sah der Alltag vieler Menschen im Segment Schiffsfonds aus und nicht selten halten solche Prozesse bis heute an. Die in der Presse gern als Negativmerkmal bemühten „Weichkosten“ erhalten damit eine ganz neue Dimension. Und wer wird schon von einem Aktienfondsmanager angerufen, der leider daneben lag und Geld in den Sand gesetzt hat?

Weitgehend ignoriert von der Medienwelt, sprechen alle Anzeichen dafür, dass Schiffsfonds das sind, was sie nachweislich schon seit Jahrzehnten waren: Überdurchschnittlich robuste Sachwerte, die nur selten zu finalen Kapitalverlusten führen. Natürlich gibt es immer Gegenbeispiele - nur sind diese nicht repräsentativ, sondern willkürlich ausgewählt. Beispiele für Milliardengräber lassen sich überall in der Kapitalanlagewelt finden.

Regelrecht putzig ist das zyklische Agieren vieler Investoren, die bei niedrigen Preisen aber vermeintlich schlechten Nachrichten Investments meiden wie der Teufel das Weihwasser. Eigentlich schade, aber selbst erfahrene Berater haben gegen eine Medienmaschinerie, die mühelos Millionen von Lesern mit irreführenden Informationen fehleitet, ganz schlechte Karten. Aus der Krise und ihren fundamental begründeten Investitionschancen wird der deutsche Anleger auch im Fall der Containerschiffahrt kaum Nutzen ziehen. Womit klar ist, welche Ausmaße bestimmte Medien plus entsprechende Nachrichten in Kombination mit erheblichen Kommunikationsmängeln mancher Emissionshäuser und Berater zeitigen. Die Krise war in vielerlei Hinsicht mit dem Verlust jedweder Vernunft und langfristigen Perspektiven gekoppelt.



FMG FondsMedia GmbH
Wichmannstrasse 4
Haus 1 West
22607 Hamburg
Phone: ++49 (40) 854 076 - 0
Fax: ++49 (40) 854 076 - 40
info@fonds-media.de
www.fondsmedia.com