

SHIPPING RESEARCH

NEWSLETTER 4/2010

14. HANSA-Forum'10
Schiffsfinanzierung

IN EIGENER SACHE

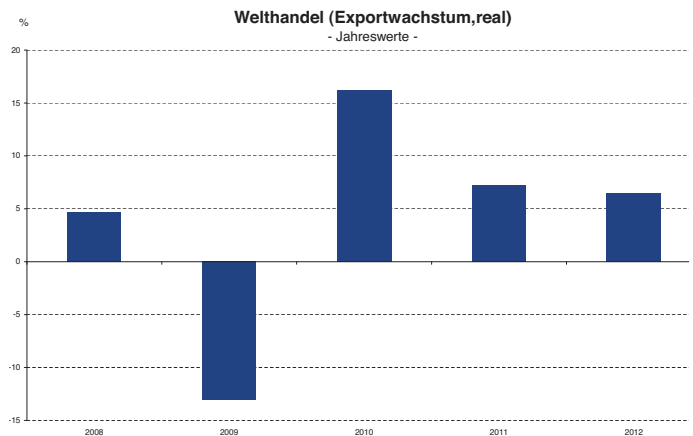
Treffen Sie SHIPPING RESEARCH auf dem HANSA FORUM Schiffsfinanzierung am 18. November in Hamburg.

Die Deutsche Fondresearch GmbH und Feri EuroRating Services AG werden auf dem 14. HANSA FORUM die Inhalte der gemeinsamen Kooperation SHIPPING RESEARCH vorstellen. Erstmals werden wir Ihnen unsere neu konzipierten Schiffsfondsbewertungen unter dem Namen **SHIPPING RESEARCH Evaluation Report** „on the fly“, d.h. live am Bildschirm präsentieren können. SHIPPING RESEARCH Evaluation Report integriert umfassende Fondsinformationen, eine ertragsorientierte Bewertung und ein marktspezifisches Rating in einem transparenten Überblick. Der Report wird ab Anfang 2011 zum Bezug angeboten werden. Wir freuen uns daher, im Rahmen dieses wichtigen Branchentreffs umfangreiche Informationen und direkte Gespräche über Hintergründe und Ziele von SHIPPING RESEARCH anbieten zu können. Transparenz, Handelbarkeit, Regulierung und eine faire Bewertung sind die Schlagwörter der maritimen Zukunft, für die SHIPPING RESEARCH mit der umfangreichsten Schiffsfondsdatenbank in Deutschland selbstbewusst einsteht.

WELTWIRTSCHAFT

KONJUNKTUR UND HANDEL

Die weltwirtschaftliche Erholung bleibt schwach. Weltweit laufen die stimulierenden Effekte der Konjunkturpakete langsam aus. Verstärkt wird dieser dämpfende Effekt durch die Sparanstrengungen zahlreicher europäischer Regierungen mit dem Ziel, die Verschuldung nicht aus dem Ruder laufen zu lassen. In China sind überdies einige Maßnahmen ergriffen worden, um einer Überhitzung der Wirtschaft und einem deutlichen Inflationsschub entgegenzuwirken. Darunter fallen Beschränkungen bei der Kreditvergabe wie etwa höhere Mindestreserven sowie eine behutsame Aufwertung des Renminbi Yuan. Mit letzterer Maßnahme wird der Export tendenziell gedrosselt und die Importtätigkeit angeregt. Bisher haben diese behutsamen chinesischen Maßnahmen aber wenig Auswirkungen auf die Konjunktur. Die chinesische Wirtschaft läuft weiter rund und auch die Rohstoffpreise als Folge des chinesischen Rohstoffhungers klettern weiter. Deutschland als exportorientiertes Land profitiert von dem kräftigen Nachfrageboom in China. In den übrigen großen entwickelten Ländern läuft die Konjunktur aber nach der teilweise kräftigen Konjunkturerholung im ersten Halbjahr schwach. Immerhin bleibt aber eine erneute Rezession in den USA in den nächsten Monaten weiter unwahrscheinlich. Generell sind die Erwartungen für den privaten Konsum und die Investitionen in den entwickelten Ländern gedämpft. Die hohe Arbeitslosigkeit, das stagnierende Einkommen und die hohe Verschuldung der privaten Haushalte (v.a. USA und UK) belasten den privaten Verbrauch und die Importe. Die weiterhin bestehenden Probleme im Bankensektor gefährden die Investitionsfinanzierung. Dies alles hat ein nur moderates Wirtschaftswachstum und Exportwachstum im Jahr 2010 und 2011 zur Folge.



Quelle: Feri EuroRating Services AG

	2009	2010	2011
Welt	-2,0	3,8	3,1
USA	-2,6	2,5	2,1
Japan	-5,2	2,9	1,5
EWU	-4,0	1,7	1,5
Deutschland	-4,7	3,4	1,7
Großbritannien	-5,0	1,5	1,9
China	9,1	10,3	9,1

Quelle: Feri EuroRating Services AG

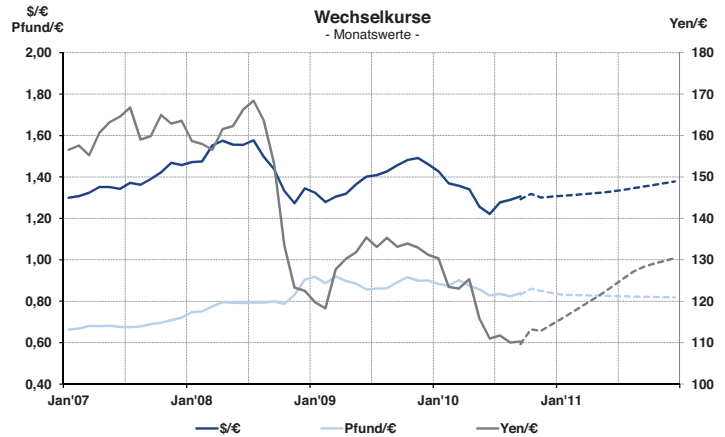
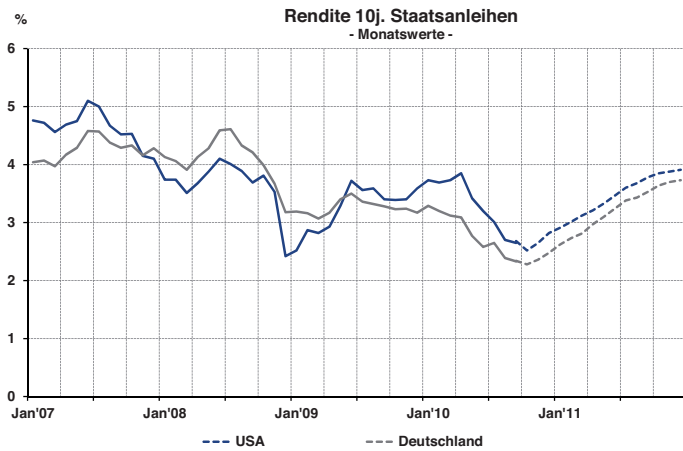
WECHSELKURSE

2010 und 2011 bergen noch keine Inflationsgefahren. Die Inflationsraten liegen seit einigen Monaten, von Japan abgesehen, wieder im positiven Bereich. Der Spielraum für die Unternehmen, Preise zu erhöhen, wird jedoch wegen der nach wie vor sehr geringen Kapazitätsauslastung und der noch immer relativ schwachen Nachfrage auf absehbare Zeit begrenzt bleiben. Erst ab 2012 bergen die von den Zentralbanken bereitgestellte Liquidität, die hohe Staatsverschuldung und der Anstieg der Rohstoffpreise signifikante Inflationsgefahren.

Fortsetzung auf Seite 2

Wie erwartet verliert der US\$ seit einigen Wochen gegenüber dem Euro an Wert. Hintergrund dieser Entwicklung sind Befürchtungen, die US-Zentralbank könnte den Aufkauf von Staatsanleihen kräftig ausweiten und damit unkontrollierbare Inflationsgefahren heraufbeschwören. Auch bei dem japanischen Yen ist mittelfristig eine Abwertung zum Euro wahrscheinlich wegen der Wiederaufnahme von Carry Trades. Im Falle dieser Carry Trades

nehmen Investoren billige Kredite in japanischen Yen auf und legen die Mittel in höherrentierlichen Wertpapieren an. Wie auch der US\$ hat das britische Pfund wegen Schulden- und Konjunktursorgen in den letzten Wochen stark gegenüber dem Euro abgewertet. Da die Stärke der Pfundabwertung jedoch übertrieben erscheint, sollte das Pfund in den nächsten Monaten wieder ein wenig Aufwertungspotential gegenüber dem Euro haben.



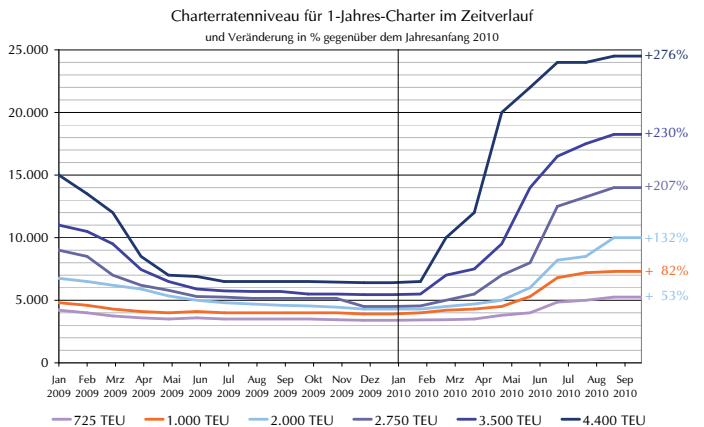
Quelle: Feri EuroRating Services AG

SCHIFFFAHRTSMÄRKTE

BESCHÄFTIGUNGSSITUATION

Charterraten im Containersegment steigen auch im 3. Quartal. Um durchschnittlich 22,5%, bezogen auf alle Containerklassen, konnte nochmals ein Anstieg des Rateniveaus ermittelt werden. Den größten Zuwachs erzielten die Bereiche 2.000 TEU (41%), 2.750 TEU (33%) und 3.500 TEU (30%) bezogen auf das 2. Quartal. Die einjährigen Charterraten lagen damit in den Klassen 2.000 TEU bei 10.000\$ (+ rd. 3.000\$), 2.750 TEU bei 14.000\$ (+ rd. 2.000\$) und 3.000 TEU bei 18.000\$ (+ rd. 2.500\$). Einen weiteren Grund für Optimismus liefert der Welthandel. Hier geht man aktuell von einem Zuwachs von 10% für das Jahr 2010 aus. Selbst bei einer konservativen Betrachtung könnte ein Containerverkehrswachstum von 12% im zweiten Halbjahr 2010 erreicht werden, prognostiziert das Institut für Seeverkehr & Logistik (ISL). Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass auch Aktivitäten auf der Angebotsseite, die Verschrottung alter Tonnage, Stornierungen und Verschiebungen von Neubauten bzw. deren Ablieferung und das „slow-steaming“ bis heute dazu beitragen, den Markt zu stabilisieren und den Angebotsüberhang auch im dritten Quartal zu reduzieren.

Auch negative Tendenzen erkennbar. So stagniert das Charterrateniveau seit Mitte August, wie aus der Grafik ersichtlich, in allen Containerklassen. Ferner ist zu befürchten, dass gerade in den größeren Klassen die Charterraten bis zum Jahresende unter Druck geraten dürften. Laut AXS-Alphaliner haben sich die Kapazitäten im Containerbereich seit Jahresbeginn um 19% erhöht. Das entspricht einem Anteil von 2,25 Mio. TEU. Die Gründe hierfür liegen in den Ablieferungen von Neubauten und in der Wiedereingliederung aufliegender Schiffe in den Schiffsbetrieb. Alle großen Linien haben im laufenden Jahr ihre Liniendienste erweitert um größere Marktanteile zu generieren, jedoch fiel die Hauptsaison, außerhalb der China-Dienste, schwächer aus als prognostiziert. Hinzukommt, dass vorangegangene Verschiebungen von Ablieferungen jetzt auf den Markt drängen. Hierdurch wird im 4. Quartal 2010 – falls keine weiteren Verschiebungen stattfinden – weitere Tonnage von etwa 210.000 TEU hinzukommen. Hiervon werden hauptsächlich die Größenklassen ab 8.000 TEU betroffen sein. Bei den kleineren Containereinheiten unter 3.000 TEU kann eine Pattsituation erwartet werden. Neuablieferungen und Ver-

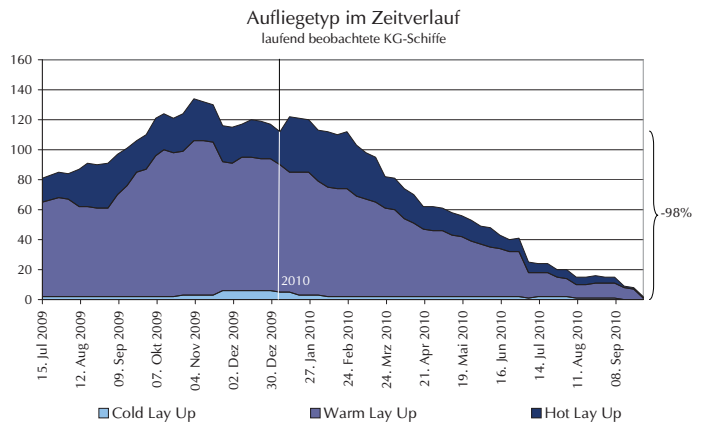


Quelle: Clarkson Research Services Ltd. / eigene Darstellung

schrottungen finden kaum statt, die Charterraten dürften zunächst stagnieren und bei weiterhin positiven Verläufen sollten die Raten dieser Segmente spätestens ab Mitte 2011 nach und nach steigen.

Im Forecast für das Jahr 2011 gehen die Meinungen ein wenig auseinander. AXS-Alphaliner äußert sich etwas zurückhaltender als andere Analysehäuser in ihrer Einschätzung zum Containerschiffmarkt für das Jahr 2011. So geht AXS-Alphaliner von einem Umschlagwachstum zwischen 6% und 8% und einem Flottenwachstum von ca. 10% aus, wodurch die Auslastung und damit die Einnahmen der Schiffe unter Druck kommen könnten. Entscheidend wird in 2011 aber sein, inwieweit es gelingt, das wirtschaftliche Wachstum in den Industrienationen nach Auslaufen zahlreicher staatlicher Konjunkturlieferpakete und der noch nicht überstandenen Finanzkrise zu erhalten und die noch aufliegenden Containerschiffe möglichst marktschonend in den normalen Geschäftsbetrieb wieder aufzunehmen bzw. neue Auflieger zu vermeiden.

Im 3. Quartal hat sich der Rückgang der aufliegenden deutschen KG-Frachter noch einmal deutlich beschleunigt. Ein Rückgang von über 90% ist auf Quartalsbasis zu verzeichnen, dieses ist insbesondere dem September geschuldet, in dem fast zwanzig der vormals aufliegenden KG-Schiffe eine neue Beschäftigung fanden. Der Deutschen Fondsresearch sind zum Ende September noch zwei Auflieger bekannt. Zusätzlich reduzierte sich die Anzahl der Auflieger durch einige Schiffsverkäufe. Insgesamt wurden fünf aufliegende Schiffe aus dem KG-Verhältnis verkauft und zählen somit nicht mehr zu dieser Datenerhebung. Bezogen auf den Weltmarkt hat AXS-Alphaliner 128 aufliegende Containerschiffe mit 224.000 TEU zum Ende September ausgewiesen, was einem Rückgang von über 25% zum Vorquartal entspricht. Für die künftigen Monate wird allgemein wieder mit steigenden Aufliegerzahlen gerechnet. Als wesentliche Gründe können die saisonbedingt schwache Nachfrage in den Wintermonaten und der weitere Ausbau der Containerflotte angeführt werden. Entsprechend wird am Markt mit einer aufliegenden Containerschiffkapazität um die 0,6 Millionen TEU gerechnet, wobei insbesondere Containerschiffe ab einer Größe von 3.500 TEU betroffen sein könnten. Neben Containerschiffen befinden sich lt. Lloyd's List Intelligence zudem 55 Rohöl- und 13 Gastanker sowie 13 Bulk



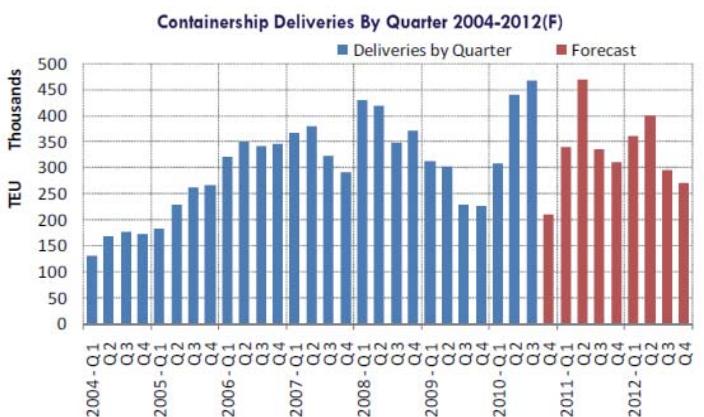
Carrier im aufliegenden Zustand, wobei diese Schiffsklassen zumeist im Spotmarkt beschäftigt werden und daher keine vollständige Vergleichbarkeit zum Containerschiffmarkt hergestellt werden kann.

FLOTTENTWICKLUNG

Bis Ende September 2010 wurden 230 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1,2 Mio. TEU abgeliefert. Bezogen auf die Weltcontainerflotte mit derzeit 4.852 Schiffen und insgesamt 14,13 Mio. TEU entsprach diese Tonnagezunahme einem Anteil von über 8%. Weitere 566 Schiffe mit 3,73 Mio. TEU (26,4% der Weltflotte) befinden sich in den Auftragsbüchern der Werften. Beachtenswert ist das aufkommende Interesse an Neubauten. Die positiven Signale aus dem Markt veranlassen womöglich einige Marktteilnehmer ihren Flottenbestand zu überprüfen. Wurden in den letzten 18 Monaten gerade einmal 31 Neubaufträge erteilt, steigerten sich die Ordervolumina im dritten Quartal schlagartig. Laut Clarkson wurden alleine im Juli 34 neue Containerschiffe mit einer Kapazität von rd. 220.000 TEU geordert. Die Werften durften sich im dritten Quartal über 60 Neubaufträge freuen. Die Orderaktivitäten im Jahr 2010 belaufen sich somit auf 79 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 430.000 TEU. Diese Orderaktivitäten sind gerechtfertigt, wenn man die Prognosen jährlicher Zuwachsraten der Containerverkehre von ca. 10% teilt. Dann hätte das Orderbuch, das derzeit knapp 30% der aktuellen Flotte beträgt, die Zuwachsraten innerhalb von drei Jahren absorbiert. Kalkuliert man weitere Verschrotungsaktivitäten und Lieferzeiten ein, bleibt die Orderaktivität bei dieser optimistischen Betrachtung nachvollziehbar.

Im Segment der Bulk Carrier sind aktuell 678 Ablieferungen erfolgt, mit einer Gesamttonnage von 55,8 Mio. tdw. Im Bezug zur Weltflotte entspricht das einem Anteil von 10,87% gemessen in tdw. Insgesamt sollen weitere 3.259 Bulk Carrier mit insgesamt 280 Mio. tdw in den nächsten Jahren zur Ablieferung kommen, was einem Anteil von 54,55% entspricht. Darüber hinaus wurden laut Clarkson weitere 700 Neubaufträge an die Werften gegeben. Demgegenüber stehen 82 Verschrottungen mit 3,86 Mio. tdw im Jahr 2010. Die Spotmarktraten konnten im Monat September nicht nur das Niveau halten, sondern auch leicht ansteigen. Hervorzuheben sind hier die Caper, die ein Plus von rd. 30% zum Vormonat verzeichnen und jetzt bei 32.000\$ p. d. liegen. Auch die Ein-Jahres-Chartern blieben stabil. Hier befinden sich die Chartersraten im Bereich der Panamax-Klasse auf einem Jahresdurchschnitt von knapp 25.800\$ p. d., das ist ein Plus von 42% zum Jahr 2009 (Durchschnitt 18.150\$ p. d.).

Im Tankersegment wurden per Ende September bisher 352 Tanker mit einer Gesamtkapazität von 32,71 Mio. tdw abgeliefert. Allein 117 Schiffe sind dem Bereich der Produktentanker mit einer Tonnage von 7,14 Mio. tdw zuzurechnen. Weitere 1.203 Tanker befinden sich in der Order-Pipeline, die mit



ihrem Kapazitätsumfang von 127,3 Mio. tdw die aktuelle Tankerflotte (5.430 Tanker, 450 Mio. tdw) um 28,3% vergrößern werden.

Verschrottung/Phasing out: Interessant ist, dass zwar die Anzahl der bisher im laufenden Jahr erteilten 160 Neubaufträge durch die bisher erfolgten 159 Verschrottungen kompensiert wird. Dies gilt jedoch nicht für das Volumen, denn die Neubaufträge umfassen 24,7 Mio. tdw, während sich das Volumen der in die Verschrottung gegebenen Schiffe auf nur ein Drittel hiervon beläuft, nämlich 9,76 Mio. tdw. Mit den zunehmenden Neuauflieferungen vergrößert sich auch der Anteil der Doppelhüllentanker an der Gesamtflotte immer mehr auf inzwischen 92,48% (zum Vergleich: Ende 2008 betrug der Anteil noch 83,4%). Nach wie vor befinden sich noch immer 53 Einhüllentanker in der Klasse der VLCC mit einer Kapazität von 14,7 Mio. tdw im Flottenbestand, die sukzessive aus dem Markt gehen werden. Nach den IMO Richtlinien zum „Phasing Out“ schon bis zum Ende des Jahres 2010. Allerdings wurden diese Richtlinien durch Sondergenehmigungen aufgeweicht und so werden einige Tanker dem Markt bis Ende 2015 erhalten bleiben.

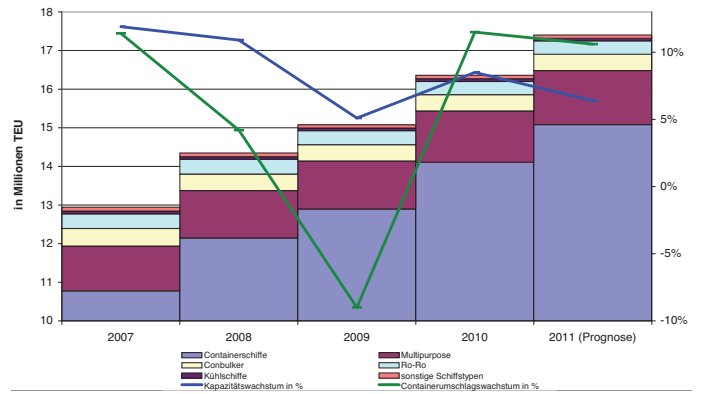
Wegen einer allgemeinen Marktabschwächung gerieten in den letzten Monaten die Tankerraten erneut unter Druck, nachdem sie sich wegen des harten Winters lange Zeit recht gut halten konnten. Besonders im VLCC-Bereich wurden zuletzt teilweise Spotraten unterhalb von 10.000 USD p. d. gesehen. Im bisherigen Jahresdurchschnitt 2010 konnte jedoch allein die VLCC-Klasse ein Plus im Vergleich zu den anderen Tankersegmenten aufweisen.

LINIENDIENSTE UND CONTAINERUMSCHLAG

Containerumschlag. Die Stimmung am Containerschiffmarkt hellt sich mittlerweile zusehends auf, denn Experten rechnen übergreifend mit einem deutlichen Containerumschlagswachstum in 2010 von über 10%. Beispielsweise geht das Analysehaus Clarkson für 2010 davon aus, dass das Containerumschlagswachstum bei 11,5% und damit ca. 3%-Punkte über dem Flottenwachstum liegt. In 2011 würde sich diese Differenz zwischen Umschlags- und Flottenwachstum sogar auf 4%-Punkte erhöhen und damit im zweiten Jahr in Folge positiv sein. Zudem ist interessant zu beobachten, dass sich der Anteil der reinen Containerschiffe an der gesamten Containerschiffstonnage von ca. 83% in 2007 auf mittlerweile annähernd 86% erhöht hat. Dem gegenüber verlieren insbesondere Conbulker und Ro/Ro-Schiffe Marktanteile.

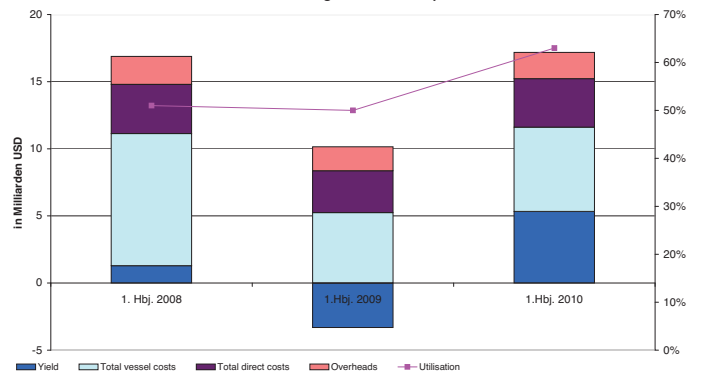
Liniendienste. Eine deutliche Verbesserung der Profitabilität können Linienreedereien auf den wichtigsten Routen verzeichnen – hier dargestellt am Asien-Europa-Dienst. Hierzu tragen neben gesunkenen Schiffsbetriebskosten – im Wesentlichen durch „slow steaming“ bedingt – und reduzierten Hafengebühren effizientere Abläufe und ein damit einhergehendes verbessertes Kostenmanagement der Reedereien maßgeblich bei. So war es im Asien-Europa-Liniendienst möglich, die Auslastung von 51% auf 63% im Halbjahresvergleich zwischen 2008 und 2010 zu erhöhen. **Zusätzlich wurden die Schiffsbetriebskosten deutlich gesenkt, entsprechend beträgt das aktuelle Kostenniveau nur noch 63% des Wertes aus dem 1. Halbjahr 2008. Demzufolge stiegen die Gewinne von 131 USD/TEU auf nunmehr 536 USD/TEU bei vergleichbarem Handelsvolumen.**

Containerumschlag und -schiffskapazität



Quelle: Clarkson Research Services Ltd./eigene Darstellung

Wirtschaftliche Entwicklung der Asien-Europa-Liniendienste



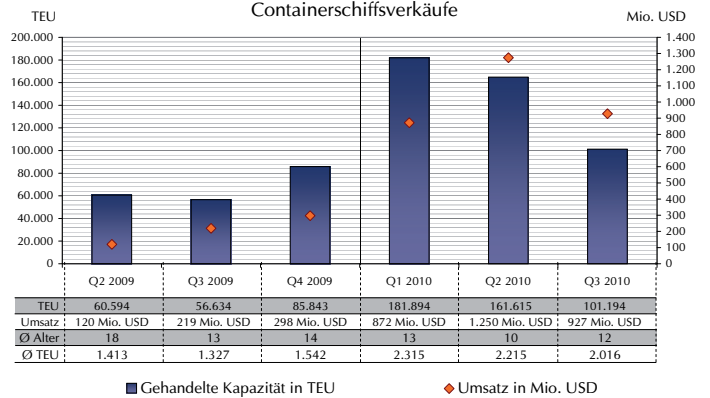
Quelle: Lloyd's List/Deutsche Fondsresearch GmbH

SALE & PURCHASE

Das Handelsvolumen in TEU mit Containerschiffen hat sich im 3. Quartal 2010 nochmals abgeschwächt, mittlerweile das 3. Quartal in Folge. Zu begründen ist dies mit einer abwartenden Haltung der Marktteilnehmer bei einem **deutlichen Anstieg der second-hand-Preise. Diese sind nämlich trotz eines höheren durchschnittlichen Verkaufsalters deutlich von 7.734 USD/TEU auf 9.160 USD/TEU gestiegen.** Gegenüber dem letzten Quartal 2009 haben sich die Preise für gebrauchte Containerschiffe **mehr als verdoppelt!** Interessant bleibt die weitere Entwicklung vor allem mit Blick auf das Jahr 2011. Halten sich die Raten und die Preise in etwa auf dem aktuellen Niveau oder verbessern sie sich sogar weiterhin, dürfte eine größere Anzahl von Schiffen im Rahmen der angestrebten Bilanzverkürzungen der Banken auf dem second-hand-Markt angeboten werden. Dies könnte dann auch die Preise für second-hand-Tonnage wieder unter Druck bringen.

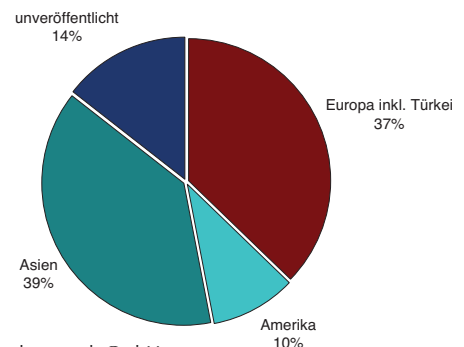
Im 3. Quartal erreichten die second-hand-Verkäufe bei Bulk Carriern mit 5,7 Millionen tdw Schiffstonnage einen neuen Jahrestiefpunkt. Offensichtlich trug das niedrige Spotmarktniveau dazu bei, dass sich gleichzeitig Käufer wie Verkäufer in Zurückhaltung übten und die weitere Entwicklung abwarteten. **Für die ersten drei Quartale hat die DeutscheFondsResearch ermittelt, dass 39% der second-hand-Tonnage an asiatische Käufer gingen, die damit knapp vor europäischen Käufern mit 37% und Amerikanern mit 10% lagen.**

Containerschiffsverkäufe



Quelle: Deutsche Fondsresearch GmbH

Herkunftsregionen second-hand-Bulk-Carrier-Käufer in 2010



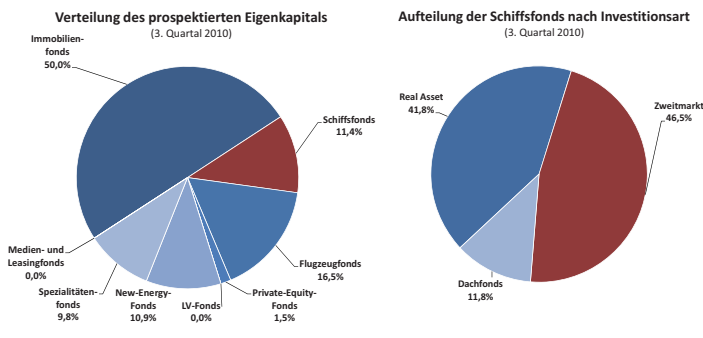
Quelle: Deutsche Fondsresearch GmbH

FONDSMARKT

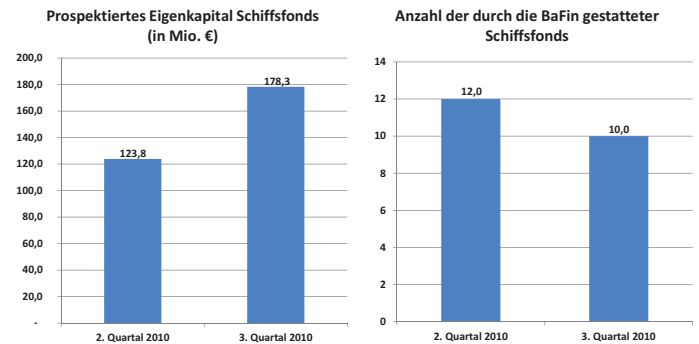
ERSTMARKT

Positiver Trend in 2010 bei geschlossenen Schiffsfonds setzt sich vor allem mit mehr Blindpools und Zweitmarktfonds fort. Auch im 3. Quartal legt das Volumen gestatteter Schiffsfonds wieder zu, diesmal um 44% gegenüber dem 2. Quartal auf € 178,3 Mio. prospektiertes Eigenkapital, wobei allerdings die Anzahl der neuen Fonds mit 10 gegenüber 12 im 2. Quartal leicht rückläufig ist. Auch ist der Anteil der Schiffsfonds an allen Gestattungen von 8,6% im 2. Quartal wieder in den zweistelligen Bereich gewachsen, nämlich auf 11,4% eines Gesamtvolumens von € 1,5 Mrd. Eigenkapital. Auffällig ist vor

allem, dass fast 50% des Volumens auf Zweitmarktfonds – in der Regel Blindpools – entfällt. Hier haben gleich vier Anbieter neue Fonds auf den Markt gebracht. Demgegenüber beträgt der Anteil der Einschiffgesellschaften nur gut 40% des insgesamt im Schifffahrtsbereich prospektierten Eigenkapitals. Allerdings ist es bis zur allgemeinen Markterholung noch ein weiter Weg, denn insgesamt reduzierte sich das prospektierte Eigenkapital in 2010 gegenüber dem 1.–3. Quartal des Vorjahres um 52%.



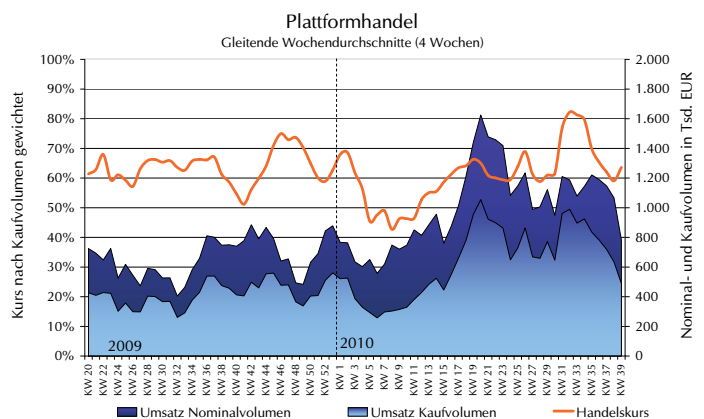
Quelle: Feri EuroRating Services AG



Quelle: Feri EuroRating Services AG

ZWEITMARKT - PLATTFORMEN

Im 3. Quartal zeigte sich der Handelsumsatz relativ stabil mit negativer Tendenz zum Quartalsende. Bei den Handelskursen konnten im August neue Höchststände seit Beginn dieser Aufzeichnung erzielt werden. Das ist vor dem Hintergrund umso bemerkenswerter, dass das Kaufvolumen im Vergleich zu den Höchstständen im zweiten Quartal deutlich zurückgekommen ist. **So stieg der gewichtete Handelskurs ab der 29. KW auf über 80% an.** Allerdings notierte der Handelskurs zum Quartalsende schwächer und hatte die zwischenzeitlichen Quartalsgewinne vollständig abgeben. Bei einem detaillierten Blick auf den Fondshandel konnte sich die „Pearl River“ mit einem Kurs von 130% als bester Fonds im dritten Quartal durchsetzen. Der höchste Umsatz wurde mit Abstand von der „E.R. Los Angeles“ generiert. Auf Emissionshausbene wurden im Durchschnitt mit 93,3% die höchsten Kurse bei Norddeutsche Vermögen erzielt. Hier lagen im Umsatzranking Nordcapital und Norddeutsche Vermögen auf den vorderen Plätzen und tragen damit über 70% zum Gesamtumsatz der Top 5 bei.



Quelle: Deutsche Fondsresearch GmbH

TOP 5 - 2010 Quartal 3						
	Schiffsfonds		Emissionshaus			
Bester Kurs <small>(Gewichtetes Mittel aus allen Transaktionen)</small>	1.	Pearl River	130,0%	1.	Norddeutsche Vermögen	93,3%
	2.	E.R. Amsterdam	121,7%	2.	Commerz Fonds Beteiligung	87,7%
	3.	E.R. Felixstowe	116,7%	3.	Nordcapital	84,8%
	4.	Northern Glance	115,3%	4.	Salamon AG	73,0%
	5.	Northern Decency	111,9%	5.	Ideenkapital	72,9%
Höchster Umsatz <small>(Fremdwährungen zum aktuellen Kurs in EUR umgerechnet)</small>	1.	E.R. Los Angeles	1.215.280	1.	Nordcapital	7.850.930
	2.	E.R. Pusan	843.171	2.	Norddeutsche Vermögen	1.616.659
	3.	E.R. Long Beach	841.750	3.	Gebab	935.520
	4.	E.R. London	664.483	4.	HCI	827.640
	5.	E.R. Shenzhen	611.800	5.	MPC	794.435

Die Aufstellung basiert auf den Umsätzen der Zweitmarktplattformen - kein Direktgeschäft; Bezugsgröße: Nominalkapital in Euro

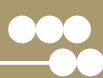
Quelle: Deutsche Fondsresearch GmbH

Banken riskieren Teile der deutschen Schiffshandelsflotte. Es ist mittlerweile kein Geheimnis mehr, dass die größten Schiffsfinanzierer der Welt – die deutschen Banken (noch) unter Führung der HSH Nordbank – sowohl ihr bestehendes Kreditportfolio, als vielfach auch das Neugeschäft in der Schiffsfiananzierung reduzieren werden. Jüngst lagerte die HSH 8 Mrd. € Kreditvolumen in die sog. „Bad Bank“ aus, welche bis 2013/2014 abgewickelt werden soll. Dies übt u.a. Druck aus auf die klein- und mittelständischen Reedereien vorwiegend aus dem „Alten Land“ bei Hamburg und dem ostfriesischen Raum, auf welche allein etwa 20% dieses Betrages entfallen sollen. Experten warnen vor dem Verlust der Existenzgrundlage für Teile dieser Reedereien und empfehlen im Schulterchluss mit verschiedenen Banken übergreifende Kooperationen und Zusammenschlüsse. Immerhin stellt diese Gruppe einen nicht unerheblichen Teil der deutschen und europäischen Containertransportkapazität in der Küsten- und Feederschiffahrt zur Verfügung. Dabei dürfte nicht nur in dieser Gruppe spannend werden, ob sich die großen staatlichen und halbstaatlichen Bankinstitute der politischen Absicht ihrer Hauptaktionäre besinnen (können und dürfen), welche schon seit Jahrzehnten den Fortbestand und die Bedeutung der deutschen Handelsflotte als strategisch wichtige Staatsaufgabe gepredigt hatten. Die vorliegende Entwicklung lässt nichts Gutes in dieser Richtung vermuten. Vielmehr steigt bei den Marktteilnehmern die Befürchtung, dass die großen deutschen Schiffsfinanzierer dem Druck der Politik und Marktaufsicht (z.B. Basel III, Verkauf von Landesbanken) nicht werden standhalten können und mit einer nicht unerheblichen Verringerung ihrer Kreditportfolien beginnen, sobald die Schiffswerte die Kreditvolumina wieder übersteigen. Dies allein bringt die großen „Fondsreeder“ nicht unbedingt in Existenznot, wohl aber die klein- und mittelständischen Reedereien.

China tritt in den globalen Schiffsfiananzierungsmarkt ein. In dem Maße wie die deutschen Banken die Reduzierung ihrer Kreditportfolien propagieren, werden neue Finanziers hellhörig. Zwar ist der Vertreter der Nord/LB den Angeboten der vorwiegend amerikanischen Venture Capital Unternehmen entgegengetreten, welche die Kreditportfolien mit Abschlägen von 40% aufkaufen wollten. Aber er räumt ein, dass die Banken sich neue Partner, z.B. aus dem Bereich der institutionellen Investoren (z.B. Hedge- oder Pensionsfonds) oder der family offices als Konsortialpartner suchen müssen. Derweil nehmen erste, bonitätsstarke Adressen Finanzierungs-

gelegenheiten im Ausland wahr. Erstmals haben jetzt sowohl Hamburg-Süd eine 400 Mio. \$ Order für acht Containerschiffe mit 3.800 TEU, als auch die Bernhard Schulte Gruppe eine Neubauorder mit drei Schiffen à 9.000 TEU über chinesische Banken finanziert. Dahinter steht u. a. die Absicht Chinas, seine Werften – inzwischen die größten der Welt – auszulasten. Noch bedeutsamer sind aber die Aktivitäten Chinas, ihre Schiff-fahrts- und Logistikunternehmen mit großen, langfristigen Finanzierungen auszustatten. Der Vertreter der HSH berichtete auf dem kürzlich in Hamburg abgehaltenen „Ship Finance Forum“, dass hiermit diese Unternehmen sowohl in die Lage versetzt würden eigene Schiffsflootten aufzubauen, als sich auch international an attraktiven Unternehmen aus dem Schiffahrtsumfeld zu beteiligen.

Wo wird der zukünftige Bedarf an Containertonnage finanziert? Während Macquarie Equities Research kürzlich die nächste Knappheit an Containerschiffstonnage ab 2012/2013 ausmachte, freuen sich ausländische Marktteilnehmer, wie der CEO von Danaos, darüber, dass sich deutsche Reeder nun erstmals seit 40 Jahren den internationalen Finanzierungsbedingungen für den Schiffsbau stellen müssen. Gewiss, Deutschland hat als Schiffahrtstandort eine mehr als 20-jährige Sonderkonjunktur im Aufbau seiner Containerschiff-flotte erlebt. Dies zeigt sich an einem Anteil von heute über 30% des weltweiten Containerschiffsbestandes bei einem Anteil Deutschlands am weltweiten Bruttosozialprodukt von gerade einmal etwa 6%. Ohne das System aus Banken, Politik, Reedereien und Emissionshäusern („KG-Modell“) wäre dies nicht möglich gewesen. Dieser Anteil wird mit dem Fortfall der Eigenkapitalvorfinanzierung und zumindest mit dem teilweisen Rückzug der Banken nicht zu halten sein. Aber bedeutet er das Ende der deutschen Handelsflotte, wie derzeit wieder vermehrt geunnt wird? Das KG-System wurde schon mehrfach totgeredet, hat aber mangels Ausfällen und aufgrund seiner Innovationsfähigkeit in den vergangenen 25 Jahren immer wieder überzeugt. Und so kann und darf davon ausgegangen werden, dass auch jetzt wieder Bindeglieder zwischen privatem Kapital und gewerblicher Schiffsfiananzierung gefunden werden. Auf der Fremdkapitalseite spricht hierfür das umfassende Schiffsfiananzierungs-Know-how der Banken, und auf der Eigenkapitalseite sprechen hierfür die Ansätze, die sich in Blindpools, Schiffahrt-Aktiengesellschaften und der Einbeziehung institutioneller Anleger bereits wiederfinden.



DEUTSCHE
FONDSRESEARCH



EuroRating
services

Shipping Research Newsletter 4/2010

Copyright: Deutsche Fondsresearch GmbH und FERI EuroRating Services AG – alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verarbeitung und/ oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Herausgeber gestattet. Es wird – auch seitens der Autoren – keine Gewähr oder sonstige Haftung für die Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der Inhalte und Darstellungen übernommen.

Rechtlicher Hinweis: Diese Publikation stellt lediglich eine unverbindliche, allgemeine Information dar und kann nicht als Ersatz für eine detaillierte Recherche dienen. Durch das zur Verfügung stellen von Informationen gehen die Herausgeber keinerlei vertragliche Beziehung oder Verpflichtungen ein. Insbesondere stellen die Inhalte keine Anlageberatung und kein Angebot zum Kauf oder Verkauf von Kapitalanlagen dar. Bei jedem spezifischen Verlangen sollte ein geeigneter Berater zurate gezogen werden.

Deutsche Fondsresearch GmbH

Zippelhaus 2
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 / 300 6189 0
Internet: www.deutsche-fondsresearch.de

FERI EuroRating Services AG

Haus am Park, Rathausplatz 8-10
61348 Bad Homburg
Telefon: +49 (0) 6172 / 916 3200
Internet: www.feri-research.de

Fragen und Anregungen zu diesem Newsletter senden Sie bitte an:
info@shipping-research.de