

Zweitmarkt-Nachrichten

Schifffahrtsmarkt: Anleger im Spannungsfeld



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Entwicklung der Schiffahrtsmärkte in den vergangenen Monaten macht es Inhabern von Schiffsbeteiligungen wahrlich nicht leicht, wichtige Anlageentscheidungen zu treffen. Die Ursache liegt in zahlreichen unterschiedlichen Faktoren, die beim Anleger für Unsicherheit und Zurückhaltung sorgen. Dazu zählt sicherlich auch das derzeitige Kursniveau am Zweitmarkt. Ein Vergleich mit den Kursen in der Hochphase des Marktes bis 2008 lässt einen Beteiligungsverkauf auf den ersten Blick eher unattraktiv erscheinen. Gleichzeitig veranlassen erste Anzeichen einer Erholung der Märkte viele Anleger dazu, der Strategie der langfristigen Kapitalanlage treu zu bleiben. Und nicht zuletzt führen sich häufende anwaltliche Offerten, erlittene Verluste auf dem Rechtsweg einzufordern, dazu, dass sich Anleger zunehmend in einem Spannungsfeld der Anlageentscheidungen bewegen.

In den Zweitmarkt-Nachrichten nehmen wir uns der einzelnen Faktoren dieses Spannungsfeldes an und zeigen, wie sie zu bewerten sind. Schiffahrtsexperte Kai Ahrens, Reederei Ernst Russ, skizziert im Marktkommentar ein differenziertes Bild der Branche und warnt davor, angesichts des negativen Stimmungsbildes in der Öffentlichkeit zu pauschalisieren. Die rechtlichen

Möglichkeiten für Anleger erläutert für Sie im Interview Rechtsanwalt Karl-Georg von Ferber. Der Experte für Bank- und Kapitalmarktrecht gibt eine realistische Einschätzung zu den Erfolgsaussichten einer gerichtlichen Auseinandersetzung ab. Zu Beginn befasst sich die Titelstory mit möglichen psychologischen Hemmschwellen für Anleger und diskutiert sinnvolle Alternativen für die Verwaltung eines Beteiligungsportfolios.

Wir wünschen Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre und laden Sie ein, uns gerne auch persönlich anzusprechen, wenn Sie mehr wissen möchten zu unseren Themen und zu unserem Unternehmen.

Freundliche Grüße aus Hamburg sendet Ihnen



Björn Meschkat
Vorstand Deutsche Zweitmarkt AG

Inhalt.

Titelstory	2
Im Spannungsfeld: Anleger suchen in der Baisse am Schifffahrtsmarkt nach sinnvollen Optionen	
Info	2
Weitblick: der Finanzmarktindex DZX Einblick: die Zweitmarkt-Studie	
Info	3
Beispielrechnung Beteiligungsverkauf	
Interview	4
Trotz rechtlicher Möglichkeiten notwendige Sorgfalt bei der Kapitalanlage nicht vernachlässigen	
Marktkommentar	6
Wer pauschalisiert, verkennt die Chancen im Schiffssegment	



Im Spannungsfeld: Anleger suchen in der Baisse am Schiffahrtmarkt nach sinnvollen Optionen

Die Medienberichterstattung der letzten Monate erweckt leicht den Eindruck, die Zeit, in der Anleger mit geschlossenen Schiffsfonds stattliche Renditen erzielen konnten, sei endgültig vorbei. Unüberhörbar ist auch das anwaltliche Werben um die Mandate enttäuschter Anleger. Ohne Zweifel hat die globale Wirtschaftskrise Spuren hinterlassen und mit zwischenzeitlich über 500 aufliegenden Schiffen für finanzielle Schwierigkeiten bei zahlreichen Fonds gesorgt. Dass den betroffenen Anlegern die Möglichkeit, verlorenes Kapital über den Rechtsweg zurückzuerhalten, verlockend erscheint, ist durchaus verständlich. Zumal die Kurse am Zweitmarkt einen Verkauf auf den ersten Blick nicht attraktiv erscheinen lassen. Erste Anzeichen für eine Markterholung erweitern das Spannungsfeld der Anlageentscheidungen und erschweren die Antwort auf die Frage „Halten, verkaufen oder klagen?“ zusätzlich. Nach wie vor folgen die meisten Anleger der Strategie, eine Beteiligung über die gesamte Laufzeit von bis zu 20 Jahren zu halten. Die aktuelle Entwicklung spricht jedoch dafür, auch in dieser Anlageklasse das Portfolio regelmäßig auf den Prüfstand zu stellen, um auf Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Als fester Bestandteil der Weltwirtschaft steht die Schifffahrt in direkter Abhängigkeit zum Aufkommen internationaler Waren- und Rohstofftransporte. Vor der Krise hat der starke konjunkturelle Aufschwung vieler Länder für eine hohe Nachfrage nach Tonnage gesorgt, wovon die Inhaber geschlossener Schiffsbeteiligungen stark profitiert haben: Bis Mitte 2008 bewegten sich

die Kurse am Zweitmarkt steil nach oben. Mit der Krise bricht aber die Nachfrage nach Tonnage ein und sorgt insbesondere bei beschäftigungslosen Schiffen für einen drastischen Wertverfall. Für einige Anleger kommt es aber noch schlimmer. Einzelne Fondshäuser fordern ihre Gesellschafter auf, Nachschüsse zu leisten oder bereits erhaltene Auszahlungen zurückzuerstatten, um so die Liquidität der in Schieflage geratenen Schiffe zu erhalten. Vor diesem Hintergrund stößt das anwaltliche Angebot, die Forderungen abzuweisen oder gar eine vollständige Rückabwicklung der Beteiligungen zu erstreiten, auf verständliches Interesse der Anleger. Rechtsanwalt Karl-Georg von Ferber ist Spezialist auf dem Gebiet des Kapitalanlagerechts und sieht in einigen Fällen durchaus berechtigten Anlass zur Klage. Gleichzeitig rät er Anlegern aber dazu, die rechtlichen Möglichkeiten vor einer Klage sorgfältig prüfen zu lassen. Nicht selten sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Rechtsstreit gegen Kapitalanlagegesellschaften, Banken oder Berater nur unzureichend gegeben, weil notwendige Beweise nicht erbracht werden können oder Fristen bereits verjährt sind. Im ungünstigsten Fall bleiben Anleger dann auch noch auf den Verfahrenskosten sitzen. Im ausführlichen Interview dieser Ausgabe (Seite 4/5) erläutert Anwalt von Ferber die rechtlichen Möglichkeiten für betroffene Anleger und gibt eine realistische Einschätzung zu den Erfolgsaussichten einer Klage.

Psychologische Hemmschwelle

Eine andere Option zu handeln scheinen viele Anleger nicht zuletzt aufgrund einer von Be-

grifflichkeiten wie „Land unter, Havarie und Totalverlust“ geprägten Berichterstattung zum Schiffahrtmarkt auszublenden: den Verkauf einer Beteiligung über den Zweitmarkt. Auch wenn das Halten einer geschlossenen Beteiligung über die gesamte Laufzeit immer noch die Regel ist, hat sich der geschlossene Fonds über

Info.

Weitblick: der Finanzmarktindex DZX

Der Deutsche Zweitmarktindex Schiff (DZX) ist seit Mai 2010 offiziell als Finanzmarktindex klassifiziert und steht als Basiswert für innovative Produktideen aus den Bereichen Fonds und Zertifikate zur Verfügung. Für die Berechnung zeichnet der unabhängige Indexberechner Structured Solutions AG verantwortlich. Unter den Wertpapierkennzeichnungen ISIN „DE000A1DKEZ8“ und WKN „A1DKEZ“, sowie dem Reuters-Kürzel „.dzxship“ und dem Bloomberg-Ticker „DZX-SHIP Index“ ist der DZX über alle relevanten Börseninformationssysteme und Internetportale abrufbar.

www.deutsche-zweitmarkt.de/dzx

Einblick: die Zweitmarkt-Studie

Nach wie vor aktuell ist die von der Deutschen Zweitmarkt AG in Auftrag gegebene Studie zur Anlageberatung bei geschlossenen Beteiligungen. „Kundenanspruch und Beratungswirklichkeit liegen in einigen Bereichen weit auseinander“, weist das zentrale Ergebnis auf Optimierungsbedarf hin. Einen Extrakt können Interessenten kostenfrei unter studie@deutsche-zweitmarkt.de anfordern.

den Zweitmarkt zu einer fungiblen Kapitalanlage entwickelt. Ein Blick auf den Deutschen Zweitmarktindex DZX offenbart jedoch das Dilemma, in dem Anleger geschlossener Schiffsfonds aktuell stecken. Der Index gibt einen Überblick über die Wertentwicklung der Schiffsbeteiligungen am Zweitmarkt. Ausgehend von einer bis Anfang 2008 andauernden Boomphase des Marktes mit einem Höchststand von 1.290 Punkten konnte



der Index die anschließende Talfahrt erst im Mai dieses Jahres stoppen. Aktuell notiert der DZX wieder bei rund 833 Punkten und das durchschnittliche Kursniveau bewegt sich bei noch rund 60 Prozent, wo zweieinhalb Jahre zuvor noch viele Fonds zu über 100 Prozent des Nominalwertes den Besitzer wechselten. Da verwundert es nicht, dass die Aussicht auf eine Rückabwicklung der Beteiligung nebst Schadensersatz für Anleger deutlich attraktiver erscheint. „Viele Anleger haben noch die Kurse vor der Krise im Blick, wenn sie sich jetzt mit dem Gedanken tragen, ihre Beteiligung zu veräußern“, erkennt Björn Meschkat, Vorstand der Deutschen Zweitmarkt AG, im aktuellen Kursniveau auch eine psychologische Hemmschwelle. Er rät dazu, einen durch den niedrigen Kurs auf den ersten Blick unattraktiv erscheinenden Beteiligungsverkauf zu prüfen und als sinnvolle Alternative zu den teilweise vagen Erfolgsaussichten einer rechtlichen Auseinandersetzung heranzuziehen.

Steuerliche Aspekte berücksichtigen

Wie der Verkauf einer Beteiligung zu einem vermeintlich geringen Kurs aussehen könn-

te, zeigt das Beispiel des MS „Brüssel“ der Gesellschaft Gebab. Das im Jahr 2000 in Fahrt gesetzte Containerschiff mit einer Kapazität von 5.618 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ist bis 2015 verchartert und wird zum Zeitpunkt der Berechnung mit einem Kurs von mindestens 75 Prozent gehandelt. Wichtig für die Ermittlung der Gesamtrendite in diesem Fall ist, dass das MS „Brüssel“ ein sogenanntes Kombimodell ist. Das Schiff hat während der Fondslaufzeit vom Ertragssteuermodell zur pauschalen Besteuerung durch die Tonnagesteuer gewechselt, wodurch ein zu versteuernder Unterschiedsbetrag entsteht. Bei Auflösung oder Verkauf der Beteiligung muss der Anleger den Unterschiedsbetrag mit seinem persönlichen Steuersatz versteuern. Im Falle des MS „Brüssel“ beträgt dieser 69,95 Prozent – der höchste bisher registrierte Unterschiedsbetrag eines Schiffsfonds liegt bei 259,47 Prozent. „Ein hoher Unterschiedsbetrag führt unwiederbringlich zu einer finanziellen Belastung für den Verkäufer, eine Reduzierung ist einzig über die Steuerung des Verkaufs in ein Jahr mit geringem persönlichem Steuersatz möglich“, liefert Meschkat ein überzeugendes Argument dafür, den Verkaufszeitpunkt nicht nur mit Blick auf den Kurs, sondern auch unter steuerlichen Aspekten vorzuplanen. Der Verkäufer der Anteile an dem MS „Brüssel“ würde nach zehn Jahren Laufzeit bei einem Kurs von 75 Prozent einen Erlös von 37.500 Euro erzielen. Steuerrückfluss, Auszahlungen und Ausgleich des Unterschiedsbetrags berücksichtigt, kann er aus der ursprünglich zu 52.500 Euro inklusive

Agio gezeichneten Beteiligung einen Vermögenszuwachs von 9,96 Prozent pro Jahr verbuchen (Details siehe Infografik).

Aktive Portfolioverwaltung

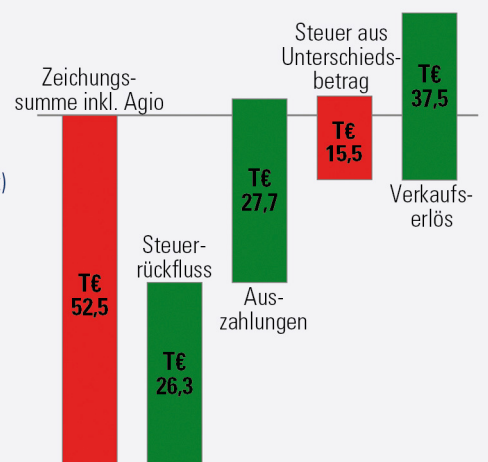
Anders als im Beispiel wird der Verkaufswunsch von Anlegern in Schieflage geratener Schiffsfonds sicherlich eher das Ziel verfolgen, weitere Verluste zu vermeiden. Zwar sehen Experten in einzelnen Segmenten der Schifffahrt bereits Zeichen für eine Erholung (Kommentar, Seite 6). Der Aufwärtstrend dürfte jedoch deutlich langsamer vonstattengehen als der Kursanstieg in der Boomphase, wodurch der Verkauf nicht zuletzt für ältere Schiffsbeteiligungen eine wichtige Option ist. Meschkat sieht in der aktuellen Situation einmal mehr den Bedarf für die aktive Verwaltung eines Beteiligungsportfolios begründet: „Zwar hat der geschlossene Fonds als unternehmerische Beteiligung grundsätzlich einen langfristigen Anlagecharakter. Die Entwicklung zeigt jedoch, dass auch Anleger im Beteiligungsmarkt ihr Portfolio stärker an wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausrichten müssen.“ Dabei geht es nicht nur um die gezielte Steuerung des Verkaufs. Ebenso kann das Halten einer Beteiligung, der Kauf oder auch die Aufstockung eines Engagements eine Option sein, um das Portfolio zu diversifizieren und beispielsweise Klumpenrisiken bei bestimmten Schiffstypen und -klassen zu vermeiden.

Info.

Verkaufskurs 75% – Lohnt sich das?

- Beispiel MS „Brüssel“, Gebab
- Containerschiff: 5.618 TEU
 - Infahrtsetzung: 2000
 - Kombi-Modell (zur Tonnagesteuer optiert)
 - Aktuelle Marktbewertung: mind. 75%
 - Unterschiedsbetrag: 69,95%
 - Restlaufzeit Schiff: ca. 10 bis 15 Jahre
 - Charterende: 2015

Vermögenszuwachs p.a.: 9,96%



Im Gespräch mit Rechtsanwalt Karl-Georg von Ferber „Trotz rechtlicher Möglichkeiten notwendige Sorgfalt bei der Kapitalanlage nicht vernachlässigen.“

Die Marktentwicklung der letzten Monate hat Anleger im Schiffssegment verunsichert. Einige Kapitalanlagegesellschaften fordern Anteilseigner auf, Auszahlungen zurückzuerstatten oder Kapitalnachsüsse zu leisten. Ziel ist es, die laufenden Betriebskosten der Schiffe zu finanzieren und die Zahlungsfähigkeit der Fonds zu erhalten. Die Zweitmarkt-Nachrichten haben mit dem Rechtsanwalt Karl-Georg von Ferber darüber gesprochen, auf welchen Grundlagen diese Forderungen beruhen und wie die rechtlichen Handlungsmöglichkeiten der Anleger in dieser Situation einzuschätzen sind.

Mithilfe einer Kapitalerhöhung wollen einige Fondsgesellschaften ihren Fonds neue Liquidität zuführen, um so eine mögliche Insolvenz abzuwenden. Welche Folgen hat dies insbesondere für Anleger, die kein zusätzliches Kapital einbringen wollen?

Dem sogenannten Altkapital droht die Verwässerung oder im Extremfall sogar die vollkommene Entwertung, da dem neuen Sanierungskapital üblicherweise die Vorrangstellung vor dem Altkapital eingeräumt wird. Häufig erhält das Sanierungskapital eine feste Verzinsung von 10 Prozent und mehr. Dies wird in den meisten Fällen dazu führen, dass die erwirtschafteten Überschüsse nicht mehr für Auszahlungen auf das Altkapital reichen werden.

Häufig werden Auszahlungen zurückgefordert, die in der Vergangenheit an die Gesellschafter geleistet wurden. Können Sie uns die rechtlichen Grundlagen dazu erläutern?

Die Rückforderung von Auszahlungen erfolgt zum einen mit Hinweis auf die Kommanditistenhaftung der Anleger. Zum anderen enthalten einige Gesellschaftsverträge Klauseln, nach

denen Auszahlungen unter bestimmten Voraussetzungen als Darlehen anzusehen sein sollen. Auf diese Klausel berufen sich die Geschäftsführungen einiger Fondsgesellschaften, um nun diese vermeintlichen Darlehen zurückzufordern.

Wie ist dieses Vorgehen der Gesellschaften zu bewerten?

Die Klauseln sind meist zu unbestimmt, um einen Darlehensvertrag zu begründen. Zudem war für den Anleger oft nicht mit hinreichender Bestimmtheit zu erkennen, welche Zahlungen im Einzelfall als Darlehen gewährt wurden und welche nicht.

Wie können Anleger auf eine solche Forderung ihrer Gesellschaft reagieren?

Anleger sollten bei Erhalt einer Rückzahlungsaufforderung prüfen lassen, ob durch die Entgegennahme von Auszahlungen in der Vergangenheit eine Darlehensschuld gegenüber der Gesellschaft begründet wurde. Ist die Auszahlung allerdings nicht aus den Gewinnen der Gesellschaft erfolgt, haften die Gesellschafter bis zur Höhe ihrer eingetragenen Einlage für Forderungen der Gesellschaft. Diese Pflicht beruht auf dem Wiederaufleben der Haftung nach den entsprechenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Wichtig ist, dass dieser Anspruch nur von den Gläubigern der Gesellschaft eingefordert werden kann, nicht aber von der Geschäftsführung der Fondsgesellschaft. Die Anleger müssen erst bei einer Insolvenz der Gesellschaft mit einer Inanspruchnahme rechnen.

Was sollten Anleger wissen, die ihre Beteiligung vor Ablauf der geplanten Laufzeit kündigen möchten?

Die Kündigung einer Beteiligung ist nach den

Regelungen der meisten Gesellschaftsverträge frühestens zehn bis 15 Jahre nach dem Beitritt erstmals möglich. Der Gesellschafter erhält danach allerdings nicht sein eingebrachtes Kapital zurück, sondern ihm steht ein sogenanntes Abfindungsguthaben zu. Dies berechnet sich anteilig aus dem aktuellen Wert des Schiffes abzüglich aller Verbindlichkeiten. In Marktphasen mit niedrigen Schiffsbewertungen und bei gleichzeitig hohen Belastungen des Schiffes kann das Abfindungsguthaben durchaus negativ ausfallen und der ausscheidende Gesellschafter müsste bei seinem Austritt diesen Fehlbetrag ausgleichen.

Einige Anleger streben auf dem Rechtsweg eine Rückabwicklung ihrer Beteiligung an. Ein Ansatzpunkt ist die Prospekthaftung.

Die Prospekthaftung verjährt nach dem Verkaufsprospektgesetz beziehungsweise dem Börsenge-

Interviewpartner.



Karl-Georg von Ferber

vertritt als selbstständiger Rechtsanwalt geschädigte Anleger im Bank- und Kapitalmarktrecht. Aus seiner langjährigen Tätigkeit als Justiziar der Reederei Laeisz und als Geschäftsführer verschiedener Fondsgesellschaften und Treuhandgesellschaften im Schifffahrtsbereich verfügt Herr von Ferber insbesondere auch über fundierte Branchenkenntnisse im Bereich der Schiffsbeteiligungen.

www.vonferber-langer.de

setz innerhalb von drei Jahren nach Veröffentlichung des Prospekts. Für Fonds, die in den letzten drei Jahren platziert wurden, bestehen nach meinen Erfahrungen allerdings durchaus gute Chancen, Ansprüche aus der Prospekthaftung durchzusetzen. Viele Beteiligungsangebote wurden offensichtlich nur für gute Zeiten konzipiert. Prospektaussagen und Risikohinweise erweisen sich häufig als nicht krisenfest.

Andere Klagen stützen sich auf Fehler in der Beratung und verletzte Aufklärungspflichten. Erfolg versprechend?

Der Schadensersatzanspruch aus Beratungsverschulden ist durchaus aussichtsreich. Der Anspruch stützt sich dabei auf die Verletzung der umfangreichen Beratungspflichten. Anlageziele und Risikoprofil des Kunden müssen mit der Empfehlung des Beraters übereinstimmen. Zudem ist eine ausreichende Darstellung der Risiken einer Beteiligung notwendig. Wichtig ist, dass der Anleger dem Berater in diesen Punkten ein Verschulden nachweisen muss. Zeugen in Beratungsgesprächen oder eine vorliegende Dokumentation des Gespräches sind dabei von Vorteil.

In den Blickpunkt geraten ist auch die von Beratern häufig unterlassene Aufklärung über erhaltende Provisionen. Zu Recht?

Der Berater ist dazu verpflichtet, seinen Kunden

darauf hinzuweisen, dass und in welcher Höhe er für die Empfehlung eines Finanzproduktes eine Provision erhält. Der Kunde soll erkennen können, welches Eigeninteresse der Berater mit dem Verkauf des Produktes verbindet. Diese vom Bundesgerichtshof (BGH) getroffene Grundsatzentscheidung wurde in verschiedenen Urteilen präzisiert. Zuletzt hat der BGH die Pflicht zur Offenlegung aber auf die Beratung durch Banken eingegrenzt.

Neue Gesetzesinitiativen und Richtlinien aus Berlin und Brüssel sollen auch den Beteiligungsmarkt stärker regulieren. Wie schätzen Sie diese Initiativen ein?

Ein umfassender Anlegerschutz ist in jedem Fall sinnvoll. Leider erweisen sich die Initiativen vonseiten des Gesetzgebers nicht immer als Verbesserung, sondern bringen teilweise verkomplizierte und unverständliche Regelungen hervor. Ein gutes Beispiel ist die 6-Monats-Frist gemäß Verkaufsprospektgesetz beziehungsweise Börsengesetz. Prospektfehler können nur mehr durch Anleger geltend gemacht werden, die eine Beteiligung innerhalb von sechs Monaten nach Erstemission erwerben. Angesichts oft langer, über die Frist hinaus andauernder Platzierungszeiten bei geschlossenen Fonds ist eine solche Regelung schlichtweg systemwidrig.

Sie sehen also weiteren Handlungsbedarf aufseiten des Gesetzgebers?

In meiner Tätigkeit als Anwalt begegne ich immer wieder Menschen, die im Vertrauen auf ihren Berater große Teile oder auch ihr ganzes Vermögen in Kapitalanlagen investiert haben, die sie nicht verstanden haben und die nicht zu ihren Anlagezielen und zu ihrem Risikoprofil passen. Aus meiner Sicht sollte der Gesetzgeber die Beweisführung für durch Beratungsfehler entstandene Vermögensschäden wesentlich erleichtern, um so besser gegen offensichtliche Falschberatungsfälle vorgehen zu können. Ich möchte aber auch den Anleger nicht vollständig aus der Verantwortung nehmen. Trotz aller rechtlichen Möglichkeiten dürfen Anleger die notwendige Sorgfalt bei der Kapitalanlage nicht vernachlässigen. Dazu gehört es auch, Empfehlungen des Beraters ihren Möglichkeiten nach zu prüfen und kritisch zu hinterfragen.





Wer pauschalisiert verkennt die Chancen im Schiffssegment

Kommentator.



Kai Ahrens

Kai Ahrens ist seit 1999 als Geschäftsführer für die Ernst Russ GmbH & Co. KG in Hamburg tätig und verantwortet dort den Unternehmensbereich Reederei. Seine fundierte Kenntnis der internationalen Schifffahrtsmärkte beruht auf einer über 40-jährigen Branchenerfahrung.

www.ernst-russ.de

Mit Blick auf das nach wie vor negativ geprägte Stimmungsbild am Schifffahrtmarkt warnt Experte Kai Ahrens von der Reederei Ernst Russ davor, zu verallgemeinern. Stattdessen gibt er eine differenzierte Einschätzung zu aktuellen Entwicklungen und Perspektiven in diesem Segment ab.

Die weltweite Wirtschaftskrise hat in der Schifffahrt sicherlich deutliche Spuren hinterlassen. Wer jetzt aber pauschalisiert, verkennt die Chancen und übersieht leicht positive Entwicklungen. So steigt im Containersegment bereits seit Ende 2009 die Zahl der Transporte wieder an, insbesondere von und nach China. Die Zahl der Auflieger hat sich in den letzten Monaten von über 500 Schiffen auf aktuell weniger als 150 reduziert. Gleichzeitig verzeichnet die Branche ansteigende Charraten, wobei allerdings längst nicht alle Schiffe kostendeckend

fahren. Beachtenswert ist, dass der Markt die ausgelieferten Neubauten im Containersegment vollständig aufnehmen konnte. Als mehrfach positiv hat sich das sogenannte Slow Steaming erwiesen, bei dem Schiffe treibstoffsparend langsamer fahren. Die Ergebnisse: Senkung der Schiffsbetriebskosten, Abbau von Überkapazitäten und Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Im Segment der Massengutfrachter profitieren derzeit insbesondere Bulker vom nach wie vor großen Rohstoffhunger Chinas.

Nachhaltigkeit der Beschäftigung fraglich

Im laufenden Jahr wird im Containersegment durch die Stornierung, Verschiebung oder Streckung von Ablieferungen weniger neue Tonnage in den Markt drängen. Das Volumen der Verschrottungen verbleibt nach 374.000 TEU im Vorjahr und voraussichtlich 222.000 TEU in diesem Jahr auf einem hohen Niveau. Der Branchendienst Clarkson Research rechnet damit, dass dem erwarteten Tonnagezuwachs von 7,2 Prozent ein Ladungswachstum von 9,4 Prozent gegenübersteht. Nicht zuletzt steigende Umweltauflagen im Schifffahrtsbereich sprechen dafür, dass Reeder das Slow Steaming beibehalten werden. Zusammen sollte dies zu einem weiteren Marktausgleich mit in der Folge wieder anziehenden Schiffswerten führen. Der Chartermarkt für Bulker könnte dagegen unter den zahlreichen Neuauslieferungen in diesem Segment leiden. Fraglich bleibt die Nachhaltigkeit der Beschäftigungssituation. Zwar sollte in Anbetracht der vom Internationalen Währungsfonds IWF auf 4,6 Prozent angehobenen globalen Wachstumsprognose die Schifffahrt von einer deutlichen Zunahme des Welthandels profitieren, angesichts hoher Schuldenlasten

und angekündigter Sparprogramme bleibt die Erholung in der Eurozone und den Vereinigten Staaten jedoch unsicher – mit möglichen Folgen für den Welthandel.

Seeschifffahrt nicht mehr wegzudenken

Aus einer globalisierten Wirtschaft ist die Seeschifffahrt mit wichtigen Aufgaben bei der Grundversorgung und der internationalen Arbeitsteilung nicht mehr wegzudenken. Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat das Wachstum zwar unterbrochen, wird die weltweite Verknüpfung der Wirtschaft aber nicht aufhalten und auch das Transportaufkommen wird mittelfristig wieder steigen. Insofern sind unsere Aussichten für die Schifffahrt durchaus positiv, auch hinsichtlich privater Investments mit einem längeren Anlagehorizont.

Impressum.

Herausgeber

Deutsche Zweitmarkt AG
Steckelhörn 5-9, 20457 Hamburg
Vorstand: Björn Meschkat,
Jan-Peter Schmidt
info@deutsche-zweitmarkt.de
Telefon: 040/30 70 26 00
Telefax: 040/30 70 26 099
www.deutsche-zweitmarkt.de

Konzept und Redaktion

achtung! GmbH (GPRA)
Straßenbahnring 3, 20251 Hamburg
Telefon: 040/45 02 10-640
www.achtung.de