

Schiffsbeteiligungen

# Die richtige Auswahl ist nicht einfach

Der Initiator eines Schiffsfonds sollte möglichst eine Reederei sein. Sie kennt den Markt am Besten.



Ärzte sind eine der von Anlageberatern bevorzugten Zielgruppen. Ganz oben auf der Angebotsliste stehen momentan Schiffsbeteiligungen. Sie sind eine attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger – vorausgesetzt der Initiator versteht etwas vom Geschäft und das Produkt ist marktgerecht. Unter der Vielzahl an Angeboten ist die richtige Auswahl nicht einfach.

Mehr als 95 Prozent des interkontinentalen Warentransports erfolgt über Seewege. Die Schifffahrt hat sich als wirtschaftlicher und sicherer Verkehrsträger für große Gütermengen und weite Entfernungen bewährt. Ausgelöst

durch das Wirtschaftswachstum in Südostasien steigen die Transportmengen vor allem bei Rohöl und bei Ölprodukten konstant; zurzeit um mehr als drei Prozent beziehungsweise sechs Prozent jährlich. Zugleich müssen mehr als ein Drittel der Tanker nach den Vorgaben der International Maritime Organization bis spätestens 2010 vom Markt genommen werden, weil sie über keine Doppelhülle verfügen. Nach Berechnungen von Analysten wird zum Beispiel im Segment der Panmax-Tanker, die vorwiegend Ölprodukte transportieren, mehr als die anderthalbfache Anzahl an Schiffen benötigt, um den erwarteten Bedarf zu decken. ▷

Vor diesem Hintergrund sind die Aussichten für Investoren vielversprechend. Schiffe werden in der Regel über einen Zeitraum von zwölf bis 15 Jahren finanziert. Ist ein Schiffshypothekendarlehen getilgt und fällt der Kapitaldienst weg, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen in Höhe von zehn Prozent möglich, bei guten Charterraten sogar von mehr als 20 Prozent.

## 20 Jahre und mehr auf hoher See

Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 Jahre und mehr profitabel eingesetzt werden. Um ein marktgerechtes Produkt zu entwickeln und zu wirtschaftlichem Erfolg zu führen, bedarf es genauer Kenntnisse der Märkte sowie langjähriger Erfahrung in der Konzeption und im Betrieb von Schiffen. Deshalb ist es von Vorteil, wenn der Initiator eine Reederei ist und keine reine Kapitalsammelstelle mit angeschlossenem Massenvertrieb. Der Reeder achtet auf eine optimale Konfiguration, eine ausgereifte, wartungsarme Technik und erwirbt selbst nur so viele Schiffe, wie am Markt beschäftigt und mit denen gute Charterraten erzielt werden können.

Ratingagenturen bewerten die Beteiligungsangebote. Als Vorteil gilt es, wenn ein Schiff in einen Tanker-Pool eingebracht wird, in dem Schiffe verschiedener Reedereien mit hoher Auslastung an die großen Mineralölgesellschaften verchartert werden. Zu den besonderen Innovationen zählt das „Profit-Sharing“. Es wird zum Beispiel von der Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, die zu den wenigen Reedern unter den Fondsanbietern zählt, beim neu initiierten Rohöl-/Ölprodukten-Tanker „W-O Sharon Sea“ realisiert. Erwirtschaftet der Tanker-Pool höhere Erlöse als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 Prozent zusätzlich an die Beteiligungsgesellschaft und erhöhen deren Einnahmen.

Ein Überblick, worauf Anleger beim Kauf von Schiffsbeteiligungen achten sollten:

- Werden die Risiken der Beteiligung genannt?
- Ist das „Schiffsdesign“ marktgerecht?
- Ist der Kaufpreis des Schiffes gutachterlich geprüft?
- Ist die Beschäftigung des Schiffes gesichert?
- Ist die angesetzte Charterrate realistisch?
- Wie sieht die Leistungsbilanz des Initiators aus?
- Sind eventuelle Mehrerlöse zur Darlehenstilgung vorgesehen?
- Liegen Bewertungen von Ratinggesellschaften vor?
- Ist der Initiator im Seeschiffmarkt unternehmerisch engagiert?
- Wird die Möglichkeit eröffnet, die Anteile wenn nötig zu veräußern?

Manfred Godek