

Geldanlage

Schiffsbeteiligungen: Auf die Ertragskraft kommt es an

Apotheker gehören zu den von Anlageberatern besonders umworbenen Personengruppen. Ganz oben auf der Angebotsliste stehen momentan Schiffsbeteiligungen. Sie können eine attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger sein – vorausgesetzt der Initiator versteht etwas vom Geschäft und das Produkt ist marktgerecht. Unter der Vielzahl an Offerten ist die Auswahl nicht einfach.

Über 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 bzw. sechs Prozent jährlich. Zugleich müssen über ein Drittel der Tanker nach den Vorgaben der International Maritime Organization (IMO) bis spätestens 2010 aus dem Markt genommen werden, da sie über keine Doppelhülle verfügen. Nach Berechnungen von Analysten wird zum Beispiel im Segment der Panamax-Tanker, die vorwiegend Ölprodukte transportieren, mehr als die anderthalbfache Zahl an Schiffen benötigt, um den erwarteten Bedarf zu decken.



Über 95 % des internationalen Warentransports erfolgt über die Seewege. Für langfristig orientierte Kapitalanleger können Schiffsbeteiligungen eine interessante Alternative zu herkömmlichen Anlagemodellen sein.

Die Aussichten für Investoren sind vielversprechend. Schiffe werden in der Regel über 12 bis 15 Jahre finanziert.

Hohe Ausschüttung

Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapitalkienst wegfällt, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen von etwa zehn Prozent möglich, bei guten Charterraten sogar von über 20 Prozent. Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 und mehr Jahre in hohem Maße profi-

tabelingestellt 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 angeschlossener Massenvertrieb. Der Reeder achtet auf eine optimale Konfiguration, eine ausgereifte, wartungsarme Technik und erwirbt selbst

nur so viele Schiffe, wie am Markt beschäftigt und gute Charterraten erzielt werden können.

Ratingagenturen nehmen Beteiligungsangebote kritisch unter die Lupe. Als Vorteil gilt, wenn ein Schiff in einen Tanker-Pool eingebracht wird, in dem Schiffe verschiedener Reedereien mit einer hohen Auslastung an die großen Mineralölgesellschaften verchartert werden.

Höhere Einnahmen durch „Profit-Sharing“

Zu den besonderen Innovationen zählt das so genannte „Profit-Sharing“. Es wird zum Beispiel von der Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, die zu den wenigen Reedern unter den Fondsanbietern zählt, bei dem neu initiierten Rohöl-/Ölprodukten-Tanker „W-O Ashley Sea“ realisiert. Erwirtschaftet der Tanker-Pool höhere Erträge als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 Prozent zusätzlich an die Beteiligungsgesellschaft und erhöhen deren Einnahmen.

Früher resultierte die Attraktivität einer Schiffsbeteiligung vor allem aus den hohen Abschreibungen. Heute stehen die langfristige Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft an erster Stelle. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die Beteiligungsform durch die Tonnagesteuer – eine pauschale Gewinnermittlung bei Schifffahrtsunternehmen, die Erträge nahezu steuerfrei stellt.

Manfred Godek

Checkliste Schiffsbeteiligung

- Werden die Risiken der Beteiligung genannt? Wird die Marktsituation (Schiffsmarkt, Chartermarkt) ausführlich dargestellt?
- Ist der Kaufpreis des Schiffes gutachterlich überprüft?
- Ist die Beschäftigung des Schiffes gesichert?
- Ist die im Prospekt angeetzte Charterrate realistisch?
- Wie sieht die Leistungsbilanz des Initiators aus?
- Sind eventuelle Mehrerlöse zur Darlehensstilgung vorgesehen?
- Liegen Bewertungen unabhängiger Ratinggesellschaften vor?
- Ist der Initiator im Seeschiffmarkt erfahren genug?
- Handelt es sich beim Initiator um eine reine Kapitalsammelstelle oder ist er im Seeschiffmarkt unternehmerisch engagiert?
- Wird die Möglichkeit eröffnet, die KG-Anteile wenn nötig zu veräußern?