

## &gt; Kommentar

# Mit den Reedern in einem Boot



Dr. Werner  
Großekämper  
Geschäftsführer der  
Maritim Equity Betei-  
ligungsgesellschaft  
mbH & Co. KG (Maritim  
Equity)

Der Welthandel wächst und mit ihm die Seeschifffahrt. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) prognostiziert für 2007 einen Anstieg des Welthandels um 7,5 Prozent, für 2008 sogar um 8,3 Prozent.

DA ÜBER 95 PROZENT aller Güter auf dem Seeweg transportiert werden, profitiert vor allem die Schifffahrt von der Globalisierung und dem damit verbundenen Wachstum im internationalen Warenaustausch. Entsprechend rasant wächst auch die internationale Handelsflotte. In den kommenden Jahren wird die Flottenkapazität deshalb kräftig ausgebaut. Anfang Dezember 2007 standen laut Lloyd's Register rund 8.000 Neubauten über 5.000 BRZ (Bruttoreaumzahl) in den Orderbüchern der weltweiten Werftindustrie, die bis Ende 2010, zum Teil sogar schon bis 2011, vollständig ausgebucht ist.

Die HSH Nordbank, größter Schiffsfinanzierer der Welt, geht davon aus, dass bis 2010 weltweit Handelsschiffe im Wert von rund 300 Milliarden US-Dollar fertiggestellt werden. Knapp ein Drittel dieser Bauaufträge, also rund 90 Milliarden US-Dollar,

stammen von den deutschen Reedern. Zieht man den bankfinanzierten Teil der Kaufsumme ab, bleiben über die nächsten vier Jahre immer noch rund 30 bis 40 Milliarden US-Dollar Eigenkapital, das die Reedereien aufbringen müssen. Zudem achten die Banken in Folge der Subprimekrise jetzt auch verstärkt auf eine hohe Eigenkapitalquote bei der Vergabe von schiffsfinanzierenden Krediten.

## Innovation Co-Investment: Anleger und Reeder in einem Boot

Das Hamburger Emissionshaus Maritim Equity hat vor diesem Hintergrund ein innovatives Fondskonzept entwickelt, mit dem Anleger am Wachstum des internationalen Seeverkehrs partizipieren können. Das Emissionshaus bündelt über geschlossene Fonds Anlegerkapital und investiert dies direkt und gemeinsam mit leistungsstarken Reedern in den Bau oder Kauf neuer Schiffe.

Gegenüber den klassischen Schiffsfondskonzepten bietet die Direktinvestition deutliche Vorteile. Zum Ersten soll das Anlegerkapital bei den späteren Auszahlungen aus den Erträgen der einzelnen Schiffe überwiegend vorrangig und damit vor dem Reeder bedient werden. Da dieser aber mit mindestens 30 Prozent Miteigentümer am Schiff bleibt, ist er nachhaltig am Erfolg des Objektes interessiert und beteiligt. Zum Zweiten wird durch die Vielzahl der Co-Investments für die Anleger ein diversifiziertes Portfolio von Schiffen unterschiedlicher Marktsegmente aufgebaut. Zum Dritten liegt die Investitionsquote aufgrund der günstigeren Kostenstruktur auf Fondsebene bei rund 90 Prozent und damit deutlich hö-

her als bei einem klassischen geschlossenen Schiffsfonds. Im Fokus der Investitionen sollen neben Massengut- und Tankschiffen vor allem flexibel einsetzbare Containerschiffe mittlerer Größe stehen.

Neben den attraktiven Renditechancen stellt eine Investition in die Seefahrt auch einen stabilisierenden Faktor im Vermögensportfolio dar. Untersuchungen zeigen, dass die Schifffahrt kaum mit anderen Assetklassen, wie Aktien oder Rentenpapieren, korreliert. Schließlich profitieren Anleger seit 1999 von der Tonnagesteuer, einer pauschalen, vergleichsweise niedrigen Besteuerung der Erträge aus dem Betrieb eines Schiffs. Auszahlungen und den Verkaufserlös des Schiffes am Ende der Laufzeit können Anleger praktisch steuerfrei vereinnahmen.

Auch für die Reedereien ist diese Form des Investments vorteilhaft. Als Miteigentümer der Schiffe können sie am Aufbau der stillen Reserven durch den Wertzuwachs der Schiffe partizipieren. Zudem erhalten sie langfristig Eigenkapital, das ihnen im Vergleich zur klassischen Fondsfinanzierung einen individuelleren und flexibleren Einsatz ihrer Eigenmittel und eine größere Unabhängigkeit gegenüber den finanzierenden Banken ermöglicht.

Der erste Fonds dieses Typs, Maritim Equity I, ist bereits seit November 2007 in der Zeichnung. Über die 12 bis 15 Jahre Laufzeit wird eine Vermögensmehrung von 6 bis 8 Prozent pro Jahr nach Steuern angestrebt.