

Anhaltender Boom trotz sinkender Rendite

Schiffsbeteiligungen werfen zwar weniger Geld ab als früher. Aber die Initiatoren profitieren von der Suche verschreckter Anleger nach stabilen Investments

Die Verunsicherung an den Aktienmärkten und die Einführung der Abgeltungssteuer werden den Absatz der Schiffsfonds weiter befördern, hoffen die Emissionshäuser. „Anleger können mit Schiffsbeteiligungen vom boomenden Welthandel und der Globalisierung profitieren“, sagt Jens Burgemeister, Generalbevollmächtigter bei HCI. Das Fondshaus war 2007 Marktführer unter den Schiffsfonds-Initiatoren.

Globalisierung ist das Lieblingswort der Branche. Durch billigen Transportraum auf Schiffen ist die weltweite Arbeitsteilung überhaupt erst möglich geworden. Und die Entfernungen zwischen den Fundorten der Rohstoffe und der verarbeitenden Industrie werden den Bedarf nach Schiffen weiter schüren, glauben die Experten.

Einbrüche in der Nachfrage nach Transporten übers Meer sind noch nicht zu beobachten. Besonders bei Containerschiffen, die weiterhin den Großteil der von deutschen Anlegern finanzierten Schiffe ausmachen, erwarten die Fondshäuser langfristig große Nachfrage. „Hier ist ein nachhaltiges und weniger volatiles Wachstum zu erwarten als bei Massengutschiffen oder Tankern“, sagt Jens Brandis, Geschäftsführer beim Fondshaus Hamburg.

Die Charrerraten für Massengutfrachter, die vor allem Erze und Kohle transportieren, haben in den vergangenen Monaten den anderen Schiffstypen allerdings klar den Rang abgelaufen. Das hat eine Untersuchung des Schiffsanalysten Michael Niefünd ergeben, der im Auftrag des Fondshauses Hamburg zweimal jährlich einen Marktreport erstellt. Im Vergleich mit dem Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre sprengt der Anstieg der Charrerraten um 144 Prozent die vorgegebene Skala. Das ist allerdings auch ein deutliches Zeichen für eine Überhitzung. Wer also noch nicht in Massengutschiffe investiert ist, wird es schwer haben, aktuell ein gutes Produkt zu finden, meint Brandis.

Gerade wegen der guten Entwicklung der Schifffahrtsmärkte in den vergangenen Jahren, die bei vielen Schiffsfonds zu Rekord-Ausschüttungen führte, ist Steffen Möller skeptisch. Er ist leitender Chef-Analyst bei Scope Analysis. „Dies ist ein ausgeprägter Trend. Schiffe haben von mehreren Jahren des Booms profitiert.“ Mit Blick auf die Platzierungserfolge 2007 spricht er gar von einer gefährlichen Entwicklung: „Der Glaube, dass es insbesondere mit der Entwicklung der Charrerraten so weitergeht, ist statistisch nicht belastbar.“

Die Preise für Schiffe und ihren Betrieb seien erheblich gestiegen. Zwar befänden sich auch die Charrerraten und damit die Einnahmen auf einem hohen Niveau. „Aber die Schere geht mächtig auseinander.“ Das zeige sich deutlich in den Prospekten aktueller Fonds, von denen viele die auch künftig zu erwartenden Preissteigerungen nicht einkalkulierten. Zwar gebe es noch immer gute Angebote,

aber die durchschnittliche Qualität habe sukzessive abgenommen, so Möller. Dennoch sieht auch er keine Anzeichen für nachlassendes Anlegerinteresse an Schiffsbeteiligungen. „Es ist en vogue, ein Schiff im Portfolio zu haben.“ Erst wenn die Märkte ernsthafte Probleme bekommen, werde sich der Trend drehen.

Fondshäuser und mit ihnen verbundene Reeder machen sich daher momentan weniger Sorgen um ausbleibendes Geld der Anleger als um Kredite von den Banken. Als die Banken im Zuge der internationalen Immobilien- und Finanzkrise 2007 keine Möglichkeiten zur Refinanzierung mehr sahen, stellten einige die Gewährung neuer Schiffskredite vorzeitig ein. Darunter war die weltweit größte Bank für Schiffsfina nzierungen, die HSH Nordbank. Das sorgte im Markt für Verunsicherung. Jetzt bemüht sich die Bank zu zeigen, dass sie im Neugeschäft wieder aktiv ist. 2008 stehen für neue Schiffskredite mindestens 12 Mrd. \$ zur Verfügung, unterstreicht Harald Kuznik, Leiter des Schifffahrts-Geschäfts der Bank. Es können bis zu 20 Mrd. \$ werden, wenn sich die Situation bei der Refinanzierung normalisiert.

Weniger Schiffe werden die Reeder trotz der Unsicherheiten nicht bauen lassen. „Die Nachfrage nach neuen Krediten ist unverändert hoch, was aufgrund des hohen Orderbuchs auch nicht verwunderlich ist“, sagt

Kuznik. „Wir hoffen, dass sich das Dunkel in den nächsten Monaten lichtet.“ Die weitere Entwicklung auf den Finanzierungsmärkten und die Folgen für die Schiffsfina nzierung seien derzeit schwer abzuschätzen.

„Die Entscheidungsprozesse haben sich deutlich verlängert, da die einzelnen Projekte sehr genau geprüft werden“, erklärt Jens Burgemeister von HCI. Das sei zwar prinzipiell für Anleger positiv, weil so nur noch vernünftig kalkulierte Angebote auf den Markt kämen. Für die Initiatoren und Reeder, die die Schiffe bei den Werften bestellen, werde es aber schwieriger. Denn die Schiffbauer sind gut ausgelastet und geben den Kunden daher immer kürzere Zeitfenster, in denen sie einen Bau-

vertrag unterschreiben können. Ansonsten wird der Bauplatz an einen anderen Reeder vergeben.

„Kredite werden schlicht und einfach teurer“, beobachtet auch Lars Clasen, Geschäftsführer von HTB Schiffsfonds. Zudem verlangten die Banken eine höhere Eigenkapitalquote. Das spiele den Fonds in die Hände, denn sie sammeln dieses Kapital von privaten Investoren ein. Gleichzeitig bringe es die Fondshäuser dazu, sich neue Finanzierungsmodelle zu überlegen, so Clasen.

Ein solches Modell ist der Fonds Maritim Equity. Er will Reedern vorrangiges Eigenkapital zur Erweiterung ihrer Schiffsflotte zur Verfügung stellen. Bis Ende September will der Fonds dafür rund 100 Mio. € bei An-

legern einsammeln. „Schiffe werden auch für die nächsten 10, 20 Jahre eine wichtige Anlageklasse bleiben“, prognostiziert Maritim Equity-Geschäftsführer Werner Großekämper. „In der Vergangenheit hat die Rendite nicht enttäuscht, auch wenn sie manchmal niedriger war als prognostiziert.“ Allerdings müssten sich Investoren im Schnitt auf geringere Ausschüttungen als in der Vergangenheit einstellen.

Eine Daumenregel der Branche besagt, dass ein gutes Projekt je Million Dollar Kaufpreis 500 \$ Charterrate bekommen muss. Diese Regel gelte prinzipiell noch immer, meint Großekämper. „Wenn das erfüllt ist, kann man sich das Projekt genauer anschauen.“

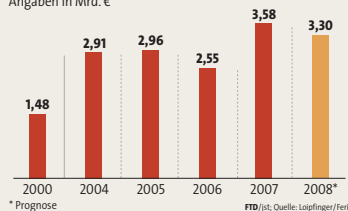
„Es ist en vogue, ein Schiff im Portfolio zu haben“

Steffen Möller, Scope

Interesse der Anleger wächst stetig

Höchststand Die Initiatoren von Schiffsfonds haben 2007 erneut einen Rekord beim Einwerben von Anlegerkapital aufgestellt. Auch für das laufende Jahr erwarten die Analysten wieder ein Ergebnis auf hohem Niveau. Seit Einführung der Tonnagesteuer im Jahr 1999 hat sich das Volumen privater Investments in Schiffsbeteiligungen mehr als verdoppelt. Dabei hatten einige Experten der Anlageklasse nach Abschaffung der Verlustzuweisungen schon das endgültige Aus prophezeit.

Entwicklung des eingeworbenen Kapitals für Schiffsfonds
Angaben in Mrd. €



Auftragsbücher Allein deutsche Reeder hatten Ende 2007 fast 1700 Neubauten bei Werften weltweit bestellt. Darunter sind rund 65 Contai-

nerschiffe der größten Klasse mit Platz für mehr als 10 000 Boxen. Der Nachschub für die kommenden Fonds ist also gesichert.