

PRESSEINFORMATION

Die Schiffsfonds-Branche muss sich neu orientieren. Blindpools sind dauerhafte Alternative

Maritim Equity: Schiffe nur noch gegen Vorkasse

- Bisher wurden Schiffe bestellt und das nötige Eigenkapital zwischenfinanziert. Nur so konnten Anlegern viele konkrete Schiffe als Fonds angeboten werden. Dies wird nun zum Problem.
- Die Schiffspreise sind gefallen, Anlegerkapital ist knapp. Finanzierungen können nicht mehr abgelöst werden. Banken ziehen sich zurück. Dies macht traditionelle Schiffsfonds nicht mehr realisierbar.
- Anleger haben mit Blindpool-Fonds jedoch eine echte Alternative. Denn nur sie werben das Eigenkapital vorab ein und können daher Schiffe noch finanzieren. Und Anleger investieren so stets auf dem jeweils aktuellen Schiffspreisniveau.

Hamburg, 17. November 2009. Das deutsche Orderbuch, die Liste der von deutschen Reedern und Emissionshäusern weltweit bestellten Schiffe, verzeichnet derzeit etwa 1.200 Neubauten, die zum Preis von insgesamt rund 60 Milliarden US-Dollar bestellt wurden, also knapp 45 Milliarden Euro. Die meisten der bestellten Schiffe sollten in geschlossene Schiffsfonds eingebracht und das zum Schiffskauf notwendige Eigenkapital, wie jahrzehntelang üblich, nachträglich bei Anlegern eingeworben werden. Dies wird nun zum Problem.

Da zum Kauf eines Schiffes Eigenkapital in oft zweistelliger Millionenhöhe benötigt wird, musste es von den Emissionshäusern mit Bankkrediten zwischenfinanziert werden. Denn nur so konnten sie den Anlegern konkrete Schiffe als Fonds anbieten und gleichzeitig eine große Zahl Neubauten bestellen, um die jahrelang wachsende Nachfrage zu bedienen. War ein Schiffsfonds dann ausplatziert, konnten die Emissionshäuser die Zwischenfinanzierung bei der Bank durch das eingezahlte Eigenkapital der Anleger ablösen. Anleger konnten so in konkrete einzelne Schiffe investieren. „Anleger und Berater müssen wissen, dass dies auf absehbare Zeit vorbei sein wird, weil Schiffe von Emissionshäusern ohne sofortigen Einsatz von Eigenkapital nicht mehr gekauft und finanziert werden können“, sagt Dr. Albrecht Gundermann, Geschäftsführer des Hamburger Emissionshauses Maritim Equity.

Eigenkapital-Zwischenfinanzierung ist die Schwachstelle traditioneller Schiffsfonds

Die aktuelle Krise offenbart die Schwachstelle des über Jahrzehnte sehr erfolgreichen Modells der Eigenkapital-Zwischenfinanzierung bei geschlossenen Schiffsfonds: Derzeit stehen Fonds zur Zeichnung offen, die ihre Schiffe zu deutlich höheren Preisen bestellt haben, als sie nun wert sind, denn die Preise sind stark gefallen. Für Anleger ein wenig attraktives Angebot. Konsequenterweise können Emissionshäuser nicht genügend Eigenkapital einwerben, um die Zwischenfinanzierungen abzulösen. „Die Banken werden derzeit ungewollt zu Eigenkapitalgebern für Schiffsfonds, weil die Zwischenfinanzierungen nicht getilgt werden können und in den Büchern verbleiben“, erklärt Dr. Klaus Stoltenberg, Leiter Flugzeug- und Schiffsfiananzierung bei der Norddeutschen Landesbank.

Betroffene Eigenkapital-Zwischenfinanzierungen müssen also verlängert werden. Hinzu kommt, dass die fallenden Schiffspreise auch die Bewertungen vieler der bereits regulär bestehenden langfristigen Schiffskredite aus den vergangenen Jahren verschlechtern. Die Banken müssen daher sehr viele Kreditvereinbarungen restrukturieren, um die Schiffsfiananzierungen langfristig zu sichern. „Von den rund 1.200 Schiffen in den Büchern der Norddeutschen Landesbank haben wir bereits mehrere hundert Finanzierungen erfolgreich neu strukturiert“, sagt Dr. Stoltenberg. Trotzdem ist für ihn die Krise damit nicht überwunden. „Es gibt keine besondere Bedrohung für Kommanditgesellschaften im Vergleich zu anderen Schiffseignern. Aber auch 2010 wird für alle Beteiligten ein schwieriges Jahr“, so Stoltenberg.

Schiffsfinanzierung im Umbruch bietet neue Chancen

Die Finanzierungssituation der Schiffsbranche wird zunächst angespannt bleiben. Und der Schiffsfinanzierungsexperte sieht direkte Konsequenzen der neuen Situation: „Für Schiffsfonds werden Eigenkapital-Zwischenfinanzierungen von Banken derzeit praktisch nicht mehr angeboten. Wir sehen aber bereits wieder erste Investoren, die sich jetzt direkt mit Eigenkapital antizyklisch in der Schifffahrt positionieren wollen“, so Stoltenberg. Denn auch wenn es wohl durch das langfristige Engagement der Banken keine massenhaften Notverkäufe geben wird, kommen trotzdem immer wieder Schiffe auf den Markt, die mit Preisabschlägen von bis zu 50 Prozent auf den ursprünglichen Neubaupreis gekauft werden könnten. Ein attraktives Ziel für Investoren. Denn diese Schiffe können vom Käufer auch bei langfristig niedrigeren Charratzen ertragreich betrieben werden.

Blindpools bieten Anlegern eine dauerhafte alternative Lösung für Schiffs-Investitionen

Für private Anleger bieten Blindpool-Schiffsfonds die Möglichkeit, jetzt nach dem Preissturz wieder zu investieren. Doch sie gehörten bisher nicht zum Alltag schiffsaaffiner Anleger und Berater. „Es ist völlig verständlich, wenn Anleger lieber vorher wissen möchten, in welches konkrete Schiff sie ihr Kapital stecken. Schließlich sind sie in den allermeisten Fällen über Jahrzehnte damit gut gefahren. Und auch Berater konnten so ein konkretes Asset präsentieren“, sagt Gundermann. Blindpools sind hier aber keineswegs eine kurzfristige Notlösung, nur weil traditionelle Schiffsfonds wegen der hohen Einkaufspreise ihrer Schiffe derzeit wenig lohnenswert sind. Sie bieten im Gegenteil auch dauerhaft geringere Finanzierungskosten und mehr Investitionssicherheit für das eingezahlte Kapital. „Blindpools sind eine echte Alternative, nicht nur in Krisenzeiten. Sie sind zur Zeit die einzige Möglichkeit für Anleger vom jetzigen Preisniveau im Schiffsmarkt zu profitieren“, erläutert Gundermann.

Blindpools haben gegenüber traditionellen Ein-Schiff-Fonds klare Vorteile: Erstens wird bei einem Blindpool zuerst Eigenkapital eingeworben, bevor eine Investition getätigt wird. Somit entfallen die Kosten einer Eigenkapital-Zwischenfinanzierung mit Zinsen und Bankgebühren. Zweitens investieren Fonds wie der Maritim Equity III sukzessive in mehrere Schiffe. Dies verteilt das Risiko. Und drittens werden zum Verkauf stehende Schiffe sofort erworben. So investieren die Anleger stets zum jeweils aktuellen Marktpreis. „Natürlich investieren die Anleger bei einem Blindpool vor allem in die Fähigkeiten des Fondsmanagements. Wir möchten Anleger und Berater ermutigen, uns und das Blindpool-Prinzip genau unter die Lupe zu nehmen. Unsere aktuellen Schiffskäufe zeigen, dass wir das uns anvertraute Kapital vielversprechend in Schiffe investieren können“, sagt Dr. Gundermann.

Die Maritim Equity-Fonds haben für ihre Anleger vor allem Containerschiffe zwischen 1.100 und 4.000 TEU im Visier und der überwiegende Teil der Investitionssumme wird bei Auszahlungen vorrangig bedient. Der Fonds Maritim Equity III steht für Anleger noch zur Zeichnung offen.

Abdruck frei. Beleg erbeten.

Über Maritim Equity

Die Maritim Equity Beteiligungsgesellschaft mbH & Co KG ist ein im Jahr 2007 von Salomon Invest gegründetes Emissionshaus für innovative Beteiligungskonzepte im Schifffahrtsbereich. Die Gesellschafter und Geschäftsführer des Hamburger Unternehmens bringen über 30 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt und der Konzeption von ertragreichen Schiffsfonds mit. Die Anleger erhalten über Maritim Equity-Fonds Zugang zu einem attraktiven, breit diversifizierten Portfolio aus Handelsschiffen mit unterschiedlichen Größen, Segmenten, Charterern und Reedereien, die über geschlossene Fonds sonst nicht angeboten werden.

Presseinformationen: Sebastian Bucher

redRobin. Strategic Public Relations GmbH, Altonaer Poststraße 13a, 22767 Hamburg
Tel: 040-692 123-24, Fax: 040-692 123-11, E-Mail: bucher@red-robin.de