

**GESCHLOSSENE SCHIFFSFONDS** versprochen lange Zeit gute Gewinne. Doch Überkapazitäten

# Monopoly auf hoher See

REINER REICHEL | DÜSSELDORF

„In China boomt die Wirtschaft - und mit Anteilen an einem Schiffsfonds verdienen Sie mit.“ Mit solchen oder ähnlichen Werbesprüchen können Vermittler zurzeit Beteiligungen an Container-Schiffsfonds verkaufen und müssen dabei nicht mal rot werden. Denn an dem Spruch ist sogar Wahres dran - nur wie so oft steckt die Tücke im Detail.

Richtig ist: Experten rechnen in diesem Jahr mit einem zwischen zehn und elf Prozent steigenden Bruttoinlandsprodukt in China. Der Boom in China, aber auch das Wachstum in anderen

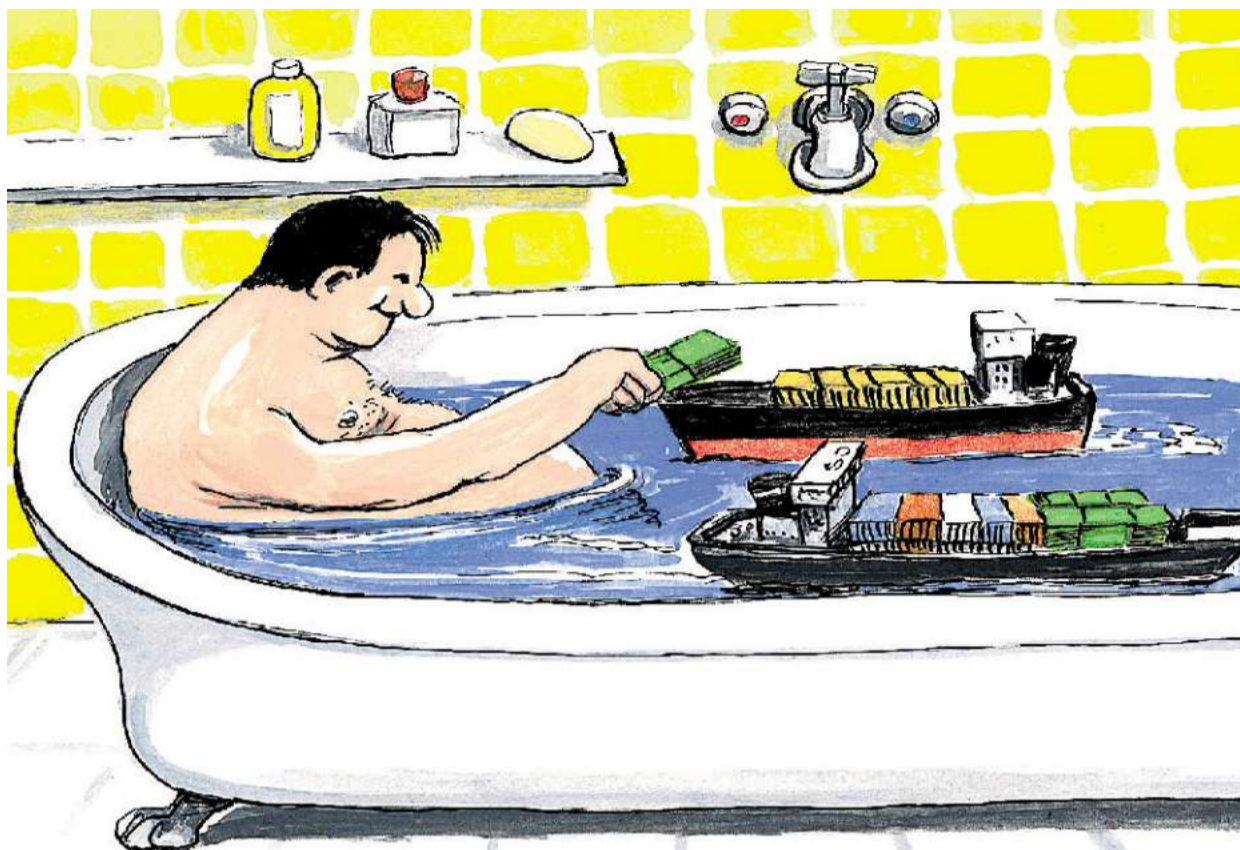
Schwellenländern, schlägt auf das weltweite Seehandelsvolumen durch. Die britische Schiffsmakler- und Beratungsgesellschaft Clarkson schätzt, dass der Warenumschlag im Seeverkehr in diesem Jahr von 7,2 Mrd. auf 7,5 Mrd. Tonnen zunehmen wird. Der Container-Anteil am Transportvolumen wird dabei weiter steigen. Das schlägt sich in der Prognose der maritimen Beratungsfirma Drewry nie-

der, die erwartet, dass bis zum Jahr 2010 der Containerumschlag jährlich um knapp zehn Prozent auf 627 Mill. TEU steigen wird. TEU ist die Abkürzung für Twenty Feet Equivalent Unit, ein Standardmaß für Container, in dem auch die Stellplatzkapazität von Containerschiffen gemessen wird.

Und auch auf dem Container-Sektor kurbelt China den Markt an. Drei der fünf Häfen mit den weltweit höchsten Containerumschlagszahlen liegen in China und ihr Containeraufkommen wächst teils zweistellig. „China und zukünftig vermehrt auch Indien sorgen für weiter wachsenden Containerumschlag. Allein

25 Prozent des weltweiten Containerumschlags findet bereits in China statt“, sagt Burkhard Lemper, Projektleiter am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen.

Doch trotz der rasant steigenden Nachfrage nach Containerschiff-Kapazitäten dämpft Lemper übertriebene Erwartungen: „Ich rechne damit, dass die Charratzen leicht nach unten gehen.“ Wengleich er



nicht davon ausgeht, dass das Niveau der pro Tag angegebenen Schiffsmieten deutlich unter den langjährigen Durchschnitt fallen wird (s. Grafik).

Der Hintergrund: Die Werften liefern nun nach und nach die Schiffe ab, die sie während der Auftragsflut in den vergangenen zwei bis drei Jahren in die Bücher nahmen. Das ISL zählte Mitte des Jahres 2003 rund 400 Neubaufträge für Containerschiffe. Zwei Jahre später waren es dreimal so viele. Reeder, Makler und professionelle Marktbeobachter diskutieren nun darüber, ob Überkapazitäten die Raten unter Druck setzen (siehe „Fünf Fragen an...“).

Im Prospekt des Fondsanbieters **KGAL** heißt es: „Für die Jahre 2006 bis 2009 wird das Kapazitätswachstum der Containerflotte voraussichtlich 13,6 Prozent betragen und

damit über dem prognostizierten Marktwachstum von neun Prozent liegen.“ Wettbewerber **Gebab** bestätigt in der Größenklasse seines Schiffs (2 824 TEU) aufgrund anstehender Ablieferungen im Jahr 2008 „geringfügigen Kapazitätsüberhang, der sich kurzfristig wieder abbauen wird“.

## Deutsche Anleger sind stark beteiligt

Die deutschen Anleger trifft die Entwicklung auf dem Chartermarkt auf jeden Fall, ob Einsteiger bei den noch immer steuerbegünstigten Schiffen oder alter Hase in diesem Geschäft. Denn von etwa 3 700 Containerschiffen weltweit haben rund 1 250 deutsche Eigner. Gemessen an der Kapazität von etwa acht Mill. TEU ist ihr relativer Anteil mit etwa mehr als drei Mill. TEU noch höher.

Fondsanbieter rechnen den Anlegern in ihren Prospekten nun vor,

dass ein Teil der weltweiten Flotte längst verschrottet werden müsste. So seien 12,1 Prozent der Tonnage zu Beginn des Jahres älter als 20 Jahre gewesen und aktuell 4,3 Prozent der Kapazität älter als 25 Jahre.

Doch noch wird mit den längst abgeschriebenen Pöten Geld verdient. „Bei dem aktuell nach wie vor hohen Ratenniveau finden auch ältere Schiffe noch Beschäftigung zu auskömmlichen Raten. Das kann man daran sehen, dass im vergangenen Jahr weltweit kein einziges Containerschiff und in diesem Jahr gerade einmal fünf bis zehn verschrottet wurden“, stellt ISL-Experte Lemper fest.

Zudem ist das Verschrottungspotenzial je nach Größenklasse unterschiedlich. Grobe Faustregel: Je größer das Schiff, desto jünger ist die Flotte, was daran liegt, dass die Neubauten von Jahr zu Jahr größer werden. So räumt die KGAL ein, dass

## ANLEGER-AKADEMIE



Im vergangenen Jahr investierten deutsche Anleger rund zwölf Milliarden Euro in geschlossene Fonds. In der Anleger-Akademie erfahren Sie, wohin Ihr Geld fließt, welche Renditen Sie erwarten können und welche Risiken Sie dafür eingehen müssen.

### Heute lesen Sie:

Die Charratzen für Containerschiffe liegen noch über dem Durchschnitt. Bleibt es so, sind Schiffsfonds für risikofreudige Anleger attraktiv.

### Nächsten Freitag in der Anleger-Akademie:

Das Geschäft mit gebrauchten Fondsanteilen boomt.

## FÜNF FRAGEN AN: JÜRGEN DOBERT

„Eine Anlage nur für Vermögende“

### Für welche Anleger eignen sich Schiffsbeteiligungen?

Wie für alle geschlossenen Fonds gilt auch für Schiffsbeteiligungen: Anleger müssen sich des Risikos bewusst sein, das sie eingehen. Sie müssen wissen, dass Ausschüttungen und Renditen nur Prognosen sind, die auf einer Reihe von Annahmen basieren, deren Seriosität zu beurteilen viel Fachkenntnis erfordert. Bei einer großen Zahl von Fondsschiffen fielen die Auszahlungen in der Praxis deutlich geringer aus als in den Prospekten vorhergesagt. Oftmals blieben Ausschüttungen sogar ganz aus. Anleger müssen auch wissen, dass ihre Einlage im Extremfall verloren gehen kann. Deshalb kommen Schiffsbeteiligungen nur für vermögende Anleger in Frage, und selbst die sollten in Schiffsfonds nur eine kleine Portfolio-Beimischung sehen.

**JÜRGEN DOBERT**  
Schiffahrtsexperte  
in Hamburg



### Lässt sich das Risiko durch die Wahl des Schiffstyps mindern?

Generell steigt das Risiko mit der Volatilität der jeweiligen Märkte, also der Geschwindigkeit und Heftigkeit, mit der die Erlöse mal in die Höhe, dann in die Tiefe schnellen. Und da stehen Öltanker und Massengutfrachter nach wie vor oben an. Auch der Chartermarkt für Containerschiffe ist zwar volatil geworden, doch die Amplituden fallen schwächer aus.

### Die Charratzen für Containerschiffe haben ihren Höhepunkt überschritten - kündigt dies Überkapazitäten an?

Momentan herrscht wieder einmal große Unsicherheit im Markt. Die Linienreedereien, also die Charterer von Containerschiffen, machen sich das Leben im Kampf um Marktanteile gegenseitig schwer. Sie

schreiben nach mehreren Jahren klotziger Gewinne seit kurzem rote Zahlen - trotz voller Schiffe. Der Grund liegt außer in den krass gestiegenen Treibstoffkosten in der Sorge über möglicherweise gravierende Überkapazitäten und darüber, ob die neuen, wieder größer gewordenen Schiffe auch künftig zu füllen sein werden. Dabei hat das transportierte Ladungsvolumen in diesem Jahr wieder über zehn Prozent zugelegt und damit kräftiger als erwartet. Die Frage ist, ob sich das Bild in einem halben Jahr schon wieder entspannt. So war es im vergangenen Jahr.

### Welche Schiffs-Größenklasse verspricht den größten Anlageerfolg?

Entscheidend sind die Parameter, zu denen das Schiff für den Fonds eingekauft und betrieben wird, und dass die Prognosen nicht geschönt werden. Das ist unabhängig von Schiffstyp und Schiffsgröße. Für große Schiffe finden sich leichter Charterer am Markt, die einen langjährigen Mietvertrag über sechs, acht oder auch zwölf Jahre abzuschließen bereit sind. Das gibt Halt

für eine sicherere Kalkulation, beschneidet dafür die Möglichkeit, auf Marktbewegungen zu reagieren. Eine von mir erstellte Performance-Analyse ergibt leider, dass die Mehrzahl der Initiatoren aus den Möglichkeiten, die der freie Markt bietet, für ihre Anleger weniger herausgeholt hat als die Betreiber langfristig vercharterter Schiffe.

### Worauf sollten Anleger bei einem Schiffsfonds achten?

Worauf es ankommt, kann der Anleger nur nach sorgfältigem Studium des Beteiligungsprospekts und/oder fachkundiger Beratung erkennen. Dann stellt er zum Beispiel fest, dass Ausschüttungen nicht als Gewinn oder Rendite misszuverstehen sind, wie es mancher Vertrieb zu suggerieren versucht. Da das Schiff nämlich im Laufe der Jahre an Wert verliert, ist aus dem Verkaufserlös nicht mit der vollen Rückzahlung der Kapitaleinlage zu rechnen, sondern vielleicht nur mit 60 oder 70 Prozent.

Die Fragen stellte Reiner Reichel.