



Von Michael Katscher,  
DIALOG & KONZEPT Finanzberatung GmbH

# Schiffsfonds

„Gott muss ein Schiffseigner gewesen sein. Er platzierte die seltenen Rohstoffe weit weg von dem Ort, wo sie gebraucht werden und bedeckte zwei Drittel der Erde mit Wasser.“

Wer denkt beim Lesen dieses Zitates eines norwegischen Reeders schon daran, wie viele Bodenschätze, aber auch Endprodukte auf dem Seeweg zu uns gebracht werden? In Österreich als Binnenland, mit einer Flussschiffahrt, die ein wichtiges, aber eher unauffälliges Dasein fristet, ist man sich der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Hochseeschiffahrt kaum bewusst.

Sollen Produkte beispielsweise von Dortmund in der BRD nach Lissabon gebracht werden, bietet sich die Möglichkeit an, sie nur auf dem Landweg direkt per Lkw oder alternativ auf der Straße bis Rotterdam und von dort weiter per Schiff zu befördern. Bei gleichem Transportvolumen und gleicher Transportstrecke liegen der Energieverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Lkw fast viermal so hoch wie bei einem Schiff. Das Schiff kommt mit 18 Mann Besatzung aus, das gleiche Volumen – ausschließlich auf der Straße transportiert – benötigt 350 Lkw und dazu 350 Fahrer!

Für den Investor bieten Schiffsbeteiligungen gegenüber traditionellen Anlageformen den Vorteil, dass sie als unternehmerische Beteiligungen einerseits ein hohes Ertragspotenzial besitzen, sich andererseits aber unabhängig von den klassischen Wertpapiermärkten (Aktien- und Rentenmärkten) entwickeln. Vor dem Hintergrund stark schwankender Börsen ist eine solide konzipierte Schiffsbeteiligung mit ausgewogenem Risiko-Chancen-Profil eine sinnvolle und renditestarke Alternative zu herkömmlichen Anlageformen. In der BRD seit langem als „Geschlossene Fonds“ sehr populär und bekannt, setzt sich nun auch bei uns in Österreich eine Produktlinie durch, die man neben den amerikanischen Secondhand-Polizzen (natürlich nur vom seriösen Anbieter!) durchaus als die Produktinnovation 2004 bezeichnen kann.

Und die See-Schiffahrtsmärkte bieten attraktive Aussichten: Für die Zukunft stimmen steigende Charraten und ein wachsender Welthandel optimistisch. Untersuchungen

sagen voraus, dass sich der weltweite Containerumschlag in den nächsten Jahren verdoppeln wird. Stichwort China: Das bevölkerungsreichste Land der Erde wächst wirtschaftlich mit sieben bis acht Prozent jährlich. Noch höher liegt der Anteil, den der ostasiatische Staat am Welthandel hat: Mit rund 16% entfällt auf China bereits heute der größte Teil aller weltweiten Exporte. Und noch nie waren die Auftragsbücher der Werften mit Containerschiffen so prall gefüllt wie derzeit.

Im Gegensatz zu einem festverzinslichen Wertpapier bietet eine Schiffsbeteiligung dem Anleger die Möglichkeit, Ausschüttungen durch die so genannte Tonnagesteuer mit einer nur geringen steuerlichen Belastung zu vereinnahmen. Der Tonnagegewinn wird anhand der Schiffgröße pauschaliert ermittelt und ist damit vom tatsächlichen Ergebnis und von der Ausschüttungshöhe unabhängig.

In Österreich bemühen sich derzeit zwei große Anbieter aus Deutschland um das Interesse der anlagensuchenden Klientel. Die MPC-Gruppe (Münchmeyer, Petersen Capital) aus Hamburg, die seit dem Jahr 2000 mit einer eigenen Aktiengesellschaft in Österreich aktiv ist. Und die HCI-Gruppe (Hanseatische Capitalberatungsgesellschaft) mit Sitz in Hamburg und Bremen, die mit einem realisierten Investitionsvolumen von 6,2 Mrd. € bei 311 platzierten Emissionen mit 336 Schiffen zum deutschen Marktführer im Bereich der Schiffsbeteiligungen vorgerückt ist.

Die MPC-Capital setzt auf einen Containerriesen, der 8.450 Stellplätze hat und im August 2005 abgeliefert werden soll. Den Pariser Eiffelturm könnte man längs in das Schiff verladen, so stellt man stolz von Seiten MPC die Dimensionen dar. Ein solches Groß-Schiff wird nur auf den langen Ost-West-Strecken von Europa nach Asien oder über den Pazifik eingesetzt. HCI setzt zwecks Streuung auf einen Fonds mit 12 mittleren Schiffen verschiedener Schiffahrtsgesellschaften, die bereits in Betrieb sind. Während MPC damit argumentiert, dass die Kosten pro transportiertem Container auf ihrem Riesen deutlich geringer sind als bei kleineren Einheiten, hält HCI dem entgegen, ein solcher Gigant (der für den



Panama- und den Suezkanal zu groß ist) könne weltweit nur wenige Häfen anlaufen. Wäre ein solcher Hafen beispielsweise durch eine Umweltkatastrophe wie zum Beispiel eine Ölpest oder einen terroristischen Angriff gesperrt, könne nicht einfach in 50 oder 100 Kilometer Entfernung der nächste Hafen angesteuert werden.

Der HCI-Fonds umfasst 9 Containerschiffe zwischen 645 und 2.732 Stellplätzen, ein Massengutschiff und zwei Mehrzweckfrachtschiffe. Bei der Konstruktion der Fondsmodelle wird immer mehr an den ruhigen Schlaf des sicherheitsorientierten Investors gedacht: Die angebotene Form ist dadurch gekennzeichnet, dass der Kunde bereits von Anfang an hohe bevorrechtigte Auszahlungen auf seinen Gewinn erwarten kann. Als Lohn für seine Investition erhält der Anleger eine fixe Ausschüttung in der Höhe von 7% p. a. (weitgehend steuerfrei), die in zwei gleich hohen halbjährlichen Tranchen an den Anleger fließen (Juni und Dezember). Das bedeutet für den Kunden und seinen Berater zugleich auch eine interessante Weiterveranlagungsmöglichkeit.

Wem eine Einmalanlage ab 10.000 € zuzüglich 5% Ausgabeaufschlag (gilt für beide Anbieter) zu viel ist, findet bei HCI auch eine Ansparmöglichkeit. Die Hanseaten haben mit ihrer Tochterfirma HSC einen Kapitalaufbauplan konzipiert: Die Sparphase erstreckt sich über acht Jahre, also insgesamt 96 Raten (in gleich bleibenden Monatsraten mit Beiträgen ab 100 € pro Monat, darüber in 50-€-Sprüngen), die darauf folgende Kapital-Rückflussperiode mit jährlichen Auszahlungen dauert dann anschließend circa 12 Jahre! Durch die Tonnagebesteuerung können auch diese Ausschüttungen (Prognose: 8,5-21% auf die geleisteten Einlagen) weitgehend steuerfrei vereinnahmt werden.

Technisch gesehen investiert der Anleger hier über eine Dachfondskonstruktion in verschiedene HCI-Schiffsbeteiligungen in unterschiedlichen Segmenten. Das sorgt für eine sinnvolle Risikostreuung. Wichtig für den „Notfall“: Gerät der Anleger aufgrund von beruflichen oder privaten Problemen beim Sparplan in Zahlungsschwierigkeiten, können die Ratenzahlungen ohne Kosten eingestellt werden.

Eine Wiederaufnahme der Zahlungen ist jedoch nicht mehr möglich. Mit Beginn der Ausschüttungsphase partizipiert der Anleger dann mit den bis zum Einstellungszeitpunkt geleisteten Einzahlungen am Fondserfolg.

Neben der neuartigen „Story“ Schiffsbeteiligung für den Kunden, der nicht immer die gleichen, altbekannten Sparformen aufgetischt bekommen will, über die fast steuerfreien Ausschüttungen bis hin zu einer steuerlich stark begünstigten Erbschaftssteuerregelung (für die älteren Semester oft ein wichtiger Kaufgrund) vereinigt das Produkt einiges, was sich Vermittler wünschen: Natürlich kein Ersatz, aber eine intelligente Ergänzung in der Anlagepyramide.

Neu ist für den Versicherungsvermittler, aber auch für viele Finanzdienstleister bei den „Geschlossenen Fonds“ vor allem: Wenn das einzuwerbende Kapitalvolumen platziert ist, wird der Fonds geschlossen. Das heißt, dass kein weiteres Geld mehr in diesen Fonds fließen kann. Für so manchen Kunden, der sich mit seiner Kaufentscheidung weit über Gebühr lange Zeit lassen wollte, eine ungewohnte, vielleicht aber auch lehrreiche Erfahrung.

Der Vermögensberater, dessen Gewerbeschein zum Anbieten Geschlossener Fonds berechtigt, könnte hier intelligente Synergien mit dem „reinen“ Versicherungsvermittler eingehen, der beispielsweise vom Sachgeschäft her über ein großes Kundenpotenzial verfügt. Der Vermittler, der bisher mangels geeigneter Anlageprodukte kaum finanziell sehr hochkarätige Kundengruppen ansprechen konnte, hat hier möglicherweise eine ungeahnte Weiterempfehlungschance.