

Diversifikation bei der Veranlagung: Die Asset-Klasse Schiffsbeteiligungen



von
Mag. (FH) Jürgen
Punzengruber

„Die schwimmende Immobilie mit zusätzlichen Vorteilen“ – so bezeichnen Anlagespezialisten Schiffsbeteiligungen – und so manchem werden zu diesem Thema auch gleich die Namen der „Superreichen“ Onassis oder Niarchos einfallen.

Was in Deutschland bereits seit Jahren als logische Beimischung in (fast) jedem Portfolio gilt, setzt sich jetzt auch in Österreich durch: die Beteiligung an Schiffen, und zwar an den „Arbeitstieren“ unter den Hochseeschiffen – den Frachtern.

Was macht eine Beteiligung an einem Frachtschiff so attraktiv?

Auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung und der hervorragenden Wachstumskraft ist das Schiff wohl eine der unternehmerischsten Beteiligungen von allen möglichen Anlagegütern. Basis des seit Jahrzehnten stabilen Wachstums in der Schifffahrtsindustrie ist die tragende Rolle der Seefahrt bei der Beförderung der anschwel- lenden Warenströme auf der ganzen Erde. Auch aus ökologischer Sicht gibt es zu diesem Trans- portmittel keine sinnvolle Alternative.

Fakt ist: der weltweite Warenverkehr erfolgt zu 95% auf dem Seeweg. Und weil nicht nur fer- tige Waren, sondern auch Rohstoffe, halber- tige Produkte und Flüssigenergie transportiert werden müssen, wächst das Frachtaufkommen annähernd doppelt so schnell wie die Weltwirt-



schaft. Das größte Wachstum wird für Contai- nerschiffe vorhergesagt. So soll sich nach Pro- gnosen der Containermarkt in den kommenden zehn Jahren verdoppeln.

Hat man noch vor wenigen Jahren Contai- nerschiffe mit einem Fassungsvermögen von 5.000 Containern als „Giganten der Meere“ bezeichnet, so gilt das heute schon wieder als längst überholt. Die ersten Schiffe mit einer Tonnage von 8.500 Containern haben ihren Dienst aufgenommen und das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange: An Schiffen mit über 10.000 Stellplätzen wird bereits gearbeitet!

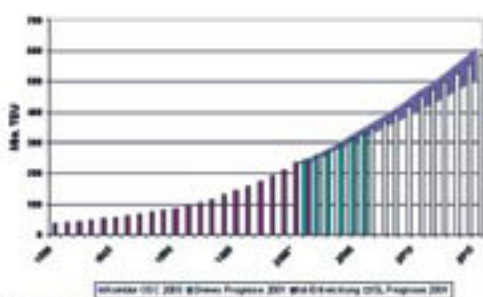
Auch die Aussichten für moderne Tanker sind außerordentlich gut. Nach der schweren Um- weltkatastrophe, die durch den Tanker „Pres-

tige“ im Herbst 2002 ausgelöst wurde, müssen nun bis 2010 alle Einhüllentanker durch moder- ne Doppelhüllentanker ersetzt werden. Es ist zu erwarten, dass der vorgezogene Generati- onenwechsel zu einem Tonnageengpass in den nächsten Jahren führt und die Charraten in die Höhe treiben wird.

Schiffbruch ist kein Problem für den Anleger

Die erste Frage von Anlegern, nämlich, was passiert, wenn das Schiff untergeht, kann man problemlos beantworten, denn Schiffbruch ist versichert und stellt daher kein Problem dar. Hochseeschiffe, die über KG-Beteiligungen finanziert werden, haben für gewöhnlich neben

Zusammenschau verschiedener Prognosen zum weltweiten Containerumschlag



* Ab Herbst 2008/2009 nur vorläufig
Quelle: IOL, 2007

der üblichen Haftpflicht- und Kaskoversicherung auch Zusatzversicherungen abgeschlossen, die den Anleger von dem Verdienstentgang auf Grund von Beschlagnehmung des Schiffes, Trunkenheit der Besatzung, Schmuggel von Waren etc. schadlos halten.

Die Risiken beim Schiff-Investment

Das Ergebnis der Beteiligung hängt von diversen Einflussgrößen wie Beschäftigung des Schiffes, Betriebskosten, Zinsen, Währungskursen, Steuern und Verkaufserlös ab. Die höhere Rendite sollte diese Risiken widerspiegeln. Die übliche Währung für Charter und Kaufpreis ist der US-Dollar. Das ist ein bedeutendes Risiko für den Anleger aus dem Euroraum, das allerdings durch Kurssicherungen etwas abgemindert werden kann. Schiffe werden üblicherweise zu 50 bis 70% über Bankdarlehen fremdfinanziert. Der Rest wird über Kommanditbeteiligungen aufgebracht. Die Tilgung des Kredits erfolgt meist in den ersten 12 Jahren. Das Zinsrisiko ist somit bei Laufzeitbeginn am höchsten. Eine Absicherung der Einnahmen ist daher gerade in der Anfangsphase von großer Bedeutung. Gute Gesellschaften schließen deshalb mehrjährige Charterverträge mit bonitätsstarken Reedereien ab.

Wesentliche Merkmale einer Schiffsbeteiligung

	Schiffsbeteiligung
Eintragung	Schiffsregister
Einsatzgebiet	flexibel (Weltmeere)
Veräußerung	weltweiter Schiffsmarkt
Risiko Feuer	versichert
Risiko Krieg	versichert
Atomarer Unfall	neues Einsatzgebiet
Erträge	6 bis 9 % nach Steuer
Steuer	Tonnagesteuer bzw. ESt.



Steuerlich reizvoll

Tonnagesteuer heißt das Zauberwort, das es möglich macht, bis zu 97 Prozent der Gewinne steuerfrei an die Schiffseigner auszuzahlen. Diese pauschalierte Gewinnermittlung richtet sich ausschließlich nach dem Fassungsvermögen (Tonnage) des Schiffes und nicht nach dem tatsächlich erzielten Gewinn. Mit dieser, im Jahr 1999 eingeführten Steuer möchte Deutschland seine traditionsreiche Schiffsindustrie am Leben erhalten. Über das Doppelbesteuerungsabkommen mit Deutschland können

sich österreichische Anleger diese niedrige Besteuerung zunutze machen.

Interessantes Beteiligungsmodell für den österreichischen Markt

Wenige, meist stark spezialisierte Investmenthäuser bieten Schiffsbeteiligungen für ihre Kunden an, der Endkunde benötigt somit keinerlei Kenntnisse über Schiffe oder über den Schiffsmarkt. Ein wesentlicher Unterschied liegt in der Möglichkeit, sich entweder an einem Schiff oder ähnlich eines Fonds, an einem Pool von mehr als 30 Schiffen zu beteiligen, die bereits 3 bis 10 Jahre im Einsatz sind. Die einzelnen Schiffsbeteiligungen (Containerschiffe, Tanker, Massengutfrachter etc.) werden von einem erfahrenen Fondsmanagement auf dem deutschen Zweitmarkt zu attraktiven Preisen angekauft und in einem Pool gebündelt.

Die Unterschiede zwischen den beiden beschriebenen Beteiligungsformen erörtern wir gerne mit Ihnen in einem persönlichen Beratungsgespräch.