



## Wie Sie auch 2007 gute Renditeschiffe finden

| Wolfgang Bauer

Anleger können nach wie vor mit Schiffsbeteiligungen vom boomenden Welthandel profitieren – es kommt nur darauf an, in welche Schiffe man investiert.

Insgesamt über 95% des weltweiten Warenumschlages werden heute auf dem Wasser bewegt, das meiste in Containern. Seit 1996 hat sich die Anzahl der Containerschiffe verdoppelt und Experten gehen davon aus, dass diese Entwicklung sich mit einer Steigerungsrate von ca. 10% p.a. fortsetzt. Viele deutsche Anleger profitieren von diesem Trend: Mit 26,5 Mrd. Euro investiertem Kapital sind sie die weltweit führenden Schiffsfianzierer. Viele Experten warnen zwischenzeitlich vor Überkapazitäten in der Containerschiffahrt, eine genaue Analyse ist deshalb angebracht. So kommen in den nächsten Jahren vor allem Containerriesen auf den Markt, die nicht jeden Hafen anlaufen können, deshalb gilt für den Anleger: Schiffsmarkt ist nicht gleich Schiffsmarkt. Es lohnt sich ein Blick auf die Kosten.

### [ kontakt ]

**Finanz-Forum Laichinger Alb GmbH**  
Daniel-Mangold-Str. 10  
89150 Laichingen  
Tel.: 0 73 33/92 22 98  
Fax: 0 73 33/92 22 97  
E-Mail: info@finanz-forum.biz

Der Markt für Containerschiffe über 3.000 TEU ist derzeit nicht einfach. Wurde das Schiff allerdings zum richtigen Zeitpunkt günstig erworben, bestehen deutliche Chancen auf hohe Einnahmen. Die rühmliche Ausnahme von der Regel ist die Sea Class V CSCL Rotterdam (Ausschüttung von 7% p.a. auf 18% steigend – durch Tonnagesteuer fast steuerfrei). Das Panamax Containerschiff mit 4.250 TEU bietet die Chance auf lukrative Renditen – bei vergleichsweise geringem Risiko. Das Fondskonzept ist sehr konservativ konzipiert. Bevor man in eine Schiffsbeteiligung investiert, sollte diese kritisch überprüft werden. So sollten die Schiffsbetriebskosten, Zinsen, Tilgung und Ausschüttungen mit den Charraten verglichen werden, um einen Plausibilitätstest zu machen. Bei der KGAL Sea Class V kommt man zum Ergebnis, dass alle Kosten durch die langfristige Festcharter gedeckt sind. Es besteht sogar die berechtigte Chance auf höhere Chartererlöse am Ende der Festcharter. Die KGAL, eine Tochtergesellschaft der Dresdner Bank, Hamburger Sparkasse, Bayerische LB und Sal. Oppenheim, hat in 35 Jahren über 294 Fonds aufgelegt und verwaltet rund 22,5 Mrd. Euro Kundengel-

der für etwa 87.000 Investoren. Der Reeder V-Ships ist mit 21.600 Mitarbeitern und einer bereederten Flotte von 900 Schiffen der größte unabhängige Schiffsmanger der Welt. Das Schiff wurde von Samsung Heavy Industries in Korea gebaut und ist mit 20 Schwesterschiffen ein globaler Bestseller und damit ein bewährtes Serienprodukt, das sich durch hervorragende technische Parameter auszeichnet. Es verfügt über 400 Kühlcontainerschlüsse und hat mit 24 Knoten eine hohe Dienstgeschwindigkeit. Die niedrige Seitenhöhe bietet Vorteile bei der Bemessung von Gebühren für Häfen, Fahrwassern, Kanälen usw.

### | Im Einkauf liegt der Gewinn

Die KGAL hat das Schiff im Mai 2006 zu einem sehr günstigen Preis von 47 Mio. US\$ erwerben können, der Zeitwert laut aktuellen Gutachtern liegt bei 57 Mio. US\$, der Neubaupreis sogar bei über 60 Mio. US\$. Die Sea Class V ist bis 2012 an China Shipping Charters Lines fest verchartert, mit einem Dynamar Rating von 2-3 (Skala von 1-10) liegt der Charterer im sehr guten Bonitäts-Bereich.

Es ist ein konservativer Schiffsfonds mit hoher Eigenkapitalquote von über 60%. Die Festcharter liegt aktuell bei 17.900 \$ pro Tag, einmalig besteht das Recht, den Chartervertrag nochmals zwei Jahre zu 18.400 US\$ zu verlängern. Der Prospekt kalkuliert dann mit 27.500 US\$, später mit 23.500 US\$. Aktuell gehen Marktanalysen von 33.000 – 34.000 US\$ aus, die langfristige Durchschnittscharter am Markt liegt seit 2002 (also inkl. Krise) sogar bei 35.000 US\$ für diese Schiffsklasse. Trotz dieser anfangs niedrigen Charraten rechnet sich die Beteiligung gut – eben wegen des günstigen Einkaufs. Es gibt eine große Chance auf deutlich höhere Ausschüttungen ab 2012 und im Worst-Case-Fall gibt es genügend Sicherheit nach unten. Die Ausschüttung beträgt am Anfang 7% p.a. und unterliegt der günstigen Tonnagebesteuerung. Nach der Entschuldung kann die Ausschüttung auf 18% p.a. angehoben werden. Die Beteiligung ist ab 15.000 Euro zuzüglich 5% Agio möglich. Dieses Schiff eignet sich auch bestens für Investoren, die bisher noch keine Erfahrungen mit Schiffen sammeln konnten. Bis Mitte Juni besteht die Chance zum Beitritt, dann dürfte dieses erstklassige Schiff vergriffen sein. |