

Portfolio:

Anleger meiden Schiffsfonds

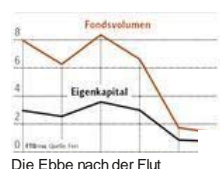


© Bild: 2010 ddp

Schiffsfondsanbieter kämpfen mit schlechten Nachrichten. Neue Konzepte sollen Anleger locken - doch die greifen kaum zu. von Markus Gotzi

Vorstandsmitglied Alexander Betz vom Hamburger Emissionshaus MPC macht sich keine Illusionen. "Auf dem Markt für Schiffsbeteiligungen geht derzeit so gut wie gar nichts." Bereits seit Ende vergangenen Jahres vertreibt MPC einen Schiffsfonds mit besonderer Konzeption: Anleger des Bulkers "Rio Manaus" bekommen während der zehnjährigen Festcharter jährliche Ausschüttungen von jeweils zehn Prozent und somit über diesen Zeitraum ihren Eigenkapitaleinsatz zurück. Keine dumme Idee. Die Bedenken der Anleger zerstreuen konnte sie dennoch nicht. Die Platzierung zieht sich. Ob der Fonds im Vertrieb bleibt, entscheidet sich in den kommenden Tagen.

Zahlen lügen nicht. Und sie belegen einen Markt, auf dem Flaute herrscht. Der Verband Geschlossene Fonds (VGF) hat ermittelt, dass private Fondszeichner im zweiten Quartal 2011 gerade einmal gut 70 Mio. Euro in Schiffe investierten, davon mehr als die Hälfte in Sanierungskapital notleidender Fonds, das sich bevorzugt verzinst. Gewöhnliche Beteiligungen an Containerschiffen, Massengutfrachtern und Tankern, im Jahr 2008 mit 3 Mrd. Euro Anlegerkapital noch die Lieblinge der Zeichner, sind so gut wie nicht gefragt.



Grund dafür sind unabhängig von der allgemeinen Unsicherheit an den weltweiten Finanzmärkten die anhaltend schlechten Nachrichten aus der Branche. Pleiten, Prognoseverfehlungen und die Bedrohung durch Piraten bestimmen die Berichterstattung. Mit besonderen Konzepten versuchen die Anbieter, das Vertrauen von Kunden und Investoren wiederzuerlangen. Doch nicht nur das Beispiel MPC zeigt, wie schwer sich die Branche tut.

Der Hamburger Initiator Nordcapital sammelt Geld ein für ein Riesenscontainerschiff mit 13.000 Stellplätzen (TEU). Der Fonds hat das Schiff zum Preis von 20 Mio. Dollar unter den ursprünglich geplanten Anschaffungskosten übernommen. Es ist stark davon auszugehen, dass sich die Werft und die Reederei den Verlust teilen. Eigentlich ein gefundenes Fressen für Anleger. Die aber bleiben trotzdem zurückhaltend. "Die Platzierung zieht sich erheblich länger hin als früher üblich. Wir hoffen, dass wir bis Ende des Jahres durch sind", sagt eine Firmensprecherin. Für Nachschub wäre gesorgt, denn Nordcapital hat mehrere Riesen geordert. "Ob wir weitere dieser Schiffe am Kapitalmarkt platzieren, steht noch nicht fest", so die Sprecherin.

Auch beim Dortmunder Emissionshaus Dr. Peters diskutieren die Fondsmanager. Der Anbieter steht theoretisch kurz davor, ein großes Tankschiff in die Platzierung zu geben, das an die chinesische Staatsreederei China Shipping verchartert ist. Gut denkbar aber auch, dass der Tanker zumindest zunächst in den eigenen Büchern fährt, bis sich die Marktlage bessert.

Neue Angebote

Bis dahin kann noch viel Zeit vergehen. Das Angebot an Schiffstonnage in allen Segmenten ist stark gestiegen, weil im ersten Halbjahr 2011 bereits zahlreiche neue Schiffe vom Stapel gelaufen sind. Gleichzeitig haben die Linienreederei nach zweijähriger Abstinenz wieder Neubauten bestellt, in der Hauptsache gewaltige Schiffe mit bis zu 14.000 Containerstellplätzen. Sogar 18.000-TEU-Containerfrachter sind dabei, in Auftrag gegeben vom Branchenprimus Maersk. Das blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Charterraten. Die trudeln nach einer zwischenzeitlichen Erholung wieder abwärts.

Eine neue Modellreihe soll für Entspannung sorgen: Wide Beam steht für ein neues Größenverhältnis. Die Schiffe sind sechsmal so lang wie breit. Das verschafft ihnen eine bessere Stabilität, optimalere Ladekapazitäten und einen günstigeren Verbrauch. "Bislang passen solche Schiffe noch nicht durch den Panamakanal. Aber das ändert sich nach dem Ausbau der Schiffspassage", erklärt Marc Drießen, Vorstandsmitglied des Hamburger Emissionshauses Hesse Newman.

Die Wide-Beam-Schiffe sparen bei vergleichbaren Geschwindigkeiten rund 25 Prozent Treibstoff ein. "Ein niedriger Verbrauch ist bei Kosten von derzeit 650 Dollar pro Tonne Bunker ein gewaltiger Anreiz für die Charterer", meint Axel Stiehler, Geschäftsführer bei Aquila Capital. Über das ebenfalls zur Aquila-Gruppe zählende Unternehmen Ocean Partners Shipping konnten sich Anleger bereits an zwei Wide-Beam-Schiffen beteiligen. Ein Selbstläufer war aber auch dieser geschlossene Fonds nicht.

Mehr zum Thema

Aktiencheck Leinen los für Carnival

(<http://www.ftd.de/finanzen/maerkte:aktiencheck-leinen-los-fuer-carnival/60060511.html>)

Portfolio Reeder sein statt nur Anleger

(<http://www.ftd.de/finanzen/alternativen/:portfolio-reeder-sein-statt-nur-anleger/60046703.html>)

Portfolio Schiff in Not

(<http://www.ftd.de/unternehmen/versicherungen/:portfolio-schiff-in-not/60027550.html>)

Mehr zu: Schiffsfonds

FTD.de, 16.08.2011

© 2011 Financial Times Deutschland,