

DER FONDS

Brief

DAS MEDIUM FÜR SACHWERT-INVESTITIONEN

NR. 405 | 12. KW | 25.03.2022 | ISSN 1860-6399 | KOSTENLOS PER E-MAIL

Traumhaftes Charter-Niveau

Trotzdem halten sich Anbieter mit neuen Schiffsfonds noch zurück



Gut dran ist, wer Anteile an einem gut vercharterten Schiff besitzt. Die Einnahmen sind teils gewaltig.

Ein quer gestelltes Schiff im Suezkanal hat im vergangenen Jahr wochenlang für Schlagzeilen gesorgt. Die auf Grund gelaufene „Ever Given“ blockierte eine der verkehrsreichsten Schifffahrtsstraßen des Globus und bescherte der halben Welt Verzögerungen im internationalen Handel. Schiffseigner waren über die Havarie gar nicht so unglücklich, denn die Staus auf beiden Seiten des Kanals verknappten die Tonnage und bescherten ihnen steigende Charraten und somit Einnahmen.

Seitdem sind die Verdienstmöglichkeiten der Schiffsinvestoren sogar weiter gestiegen. „Teilweise werden Rekordabschlüsse getätigt, die vor we-nigen Monaten noch undenkbar gewesen wären. Dabei haben wir im August 2021 schon von goldenen Zeiten in der Schifffahrt gesprochen“, sagt **Hendrik Jordan**, Geschäftsführer der **Oltmann Gruppe**. Das Emissionshaus für Schiffsbeteiligungen hat derzeit 63 Fonds in der Verwaltung, und die meisten haben sich seit der Schifffahrtskrise außerordentlich gut entwickelt. „Wer noch dabei ist, hat großes Glück gehabt“, meint Jordan. Allerdings laufen aufgrund der lan-

gen Schifffahrtskrise einige Fonds der Entwicklung hinterher und konnten ihre Rückstände noch nicht aufholen, einige andere erlitten Schiffbruch.

Jordan spricht bei den derzeitigen Charraten von einem „traumhaften Niveau“. Selbst bei um die Hälfte reduzierten Einnahmen würde es den meisten Investoren noch gut gehen: „Bei den hohen Ausschüttungen ist es möglich, dass Anleger ihre komplette Einlage in nur einem Jahr verdienen. Bei einigen neueren Schiffen sehen wir Ausschüttungen von 100 Prozent.“ Logisch, dass die Zeichner der Fonds das Grinsen nicht aus dem Gesicht bekommen.

Fakten von den Schifffahrtsmärkten belegen die gute Laune. So notiert der World Container Index der auf Schiffe spezialisierten Research-Agentur **Drewry** Anfang Januar 2022 rund 80 Prozent über dem Wert ein Jahr zuvor. Die aktuelle Tages-Charter für einen Container mit 40 Fuß Länge liegt mit rund 9.400 Dollar mehr als drei Mal so hoch wie der Fünf-Jahres-Durchschnitt. Das Statistische Bundesamt zählte im Jahr 2020 eine Transportmenge von 147,8 Millionen TEU, wobei TEU für

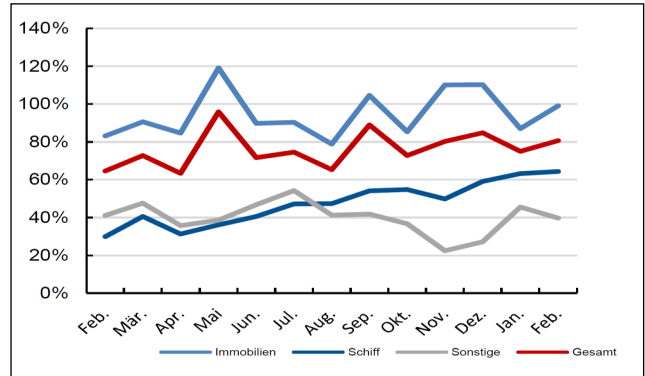
Twenty-foot-Equivalent Unit steht, also einen Standard-Container mit 20 Fuß Größe, was gut sechs Meter sind. Für Ende 2021 rechneten die Datensammler mit 161 Millionen TEU. Die Reederei **Ernst Russ AG** fasst in ihrem aktuellen Schifffahrtsmarkt-Kommentar die ersten neun Monate 2021 als „überwältigen Boom in der Containerschifffahrt“ zusammen und spricht von sehr guten Aussichten für 2022.

Trotzdem liegt aber auch bei der Oltmann Gruppe der bislang letzte Publikumsfonds schon einige Jahre zurück. Anleger beteiligten sich ab 20.000 Euro an dem Mehrzweckfrachter „MS Bootes“. Gut denkbar jedoch, dass es in diesem Jahr wieder Angebote für private Kapitalanleger gibt – falls das Unternehmen geeignete Fonds-Schiffe findet: „Wir haben in der Vergangenheit viele Second-Hand-Schiffe platziert. Das ist als AIF bei den üblichen Vorlaufzeiten von sechs bis neun Monaten bei der BaFin nicht machbar. So lange wartet kein Käufer“, sagt Jordan.

Nun jedoch sieht er auch die Zeit für Neubauten wieder gekommen. Oltmann will in diesem Jahr vier Schiffe für semiprofessionelle Investoren als Vermögens-Anlage ab 200.000 Euro Kapitaleinsatz platzieren. Wie ein geeignetes Produkt für den typischen Privatanleger mit reduziertem Einsatz aussieht, darüber zerbrechen sie sich bei dem Schiffsinitiator den Kopf. Ein risikogestreuter Alternativer Investmentfonds mit drei Schiffen sei zu groß. Hinzu komme die hohe Kostenbelastung bei einem AIF. Eine Vermögensanlage als Blind Pool ohne konkrete Assets ist nicht mehr erlaubt. „Außerdem will der Kunde wissen, welches Schiff er finanziert. Das ist für ihn entscheidend“, so Jordan.

„Wir bevorzugen kleinere Schiffe wie Mehrzweckschiffe und Container-Feederschiffe“, erläutert **André Tonn**, ebenfalls Geschäftsführer bei der Oltmann Gruppe: „Gerade das Marktsegment der Mehrzweckschiffe, das vom Ausbau der Windenergie profitiert, weist eine gesunde Flottenstruktur ohne Überbauung auf. Wir haben bereits 188 Investments mit Mehrzweckschiffen aufgelegt, weitere werden folgen. Die Energiewende erfordert moderne Mehrzweckfrachter zum Transport der Anlagen.“ Der europäische Green Deal verpflichtet alle EU-Mitgliedstaaten, die Emissionen bis 2030 erheblich zu senken und bis 2050 klimaneutral zu sein. Auch das bislang letzte Fonds-Schiff für private Anleger „MS Bootes“ wird genutzt, um Rotorblätter von Windkraftanlagen zu transportieren.

In einem Presseartikel sprach die Oltmann Gruppe kürzlich zudem über tokenisierte Schiffsbeteiligungen für Privatanleger. Allerdings müssen einige Punkte noch geklärt werden: „Beispielsweise könnte es Probleme mit der Tonnagesteuer geben. Hier warten wir auf verbindliche Regelungen.“



Im Februar ging's gut weiter. Die Kurse für gebrauchte Schiffsfonds kennen nur eine Richtung.

Weil sich auch andere Anbieter mit neuen Schiffsbeteiligungen noch zurückhalten, können Investoren mit überschaubaren Einsätzen derzeit nur gebrauchte Fonds kaufen. Allerdings ist auch an der **Fondsbörse Deutschland** als Handelsplattform für Altfonds die Zeit der Schnäppchen vorbei. Die Durchschnittskurse haben im vergangenen Jahr deutlich angezogen. Der mittlere Wert liegt für das gesamte Jahr 2021 bei mehr als 44 Prozent und damit deutlich über der Marke aus dem Jahr 2020 mit knapp 32 Prozent, wobei der Trend ganz klar nach oben zeigt. Betrug der Durchschnitt im Handelsmonat Januar noch knapp 28 Prozent, waren es im Dezember mehr als 63 Prozent der Nominalwerte.

Manche Schiffsfonds kosten sogar mehr als zu Beginn ihrer Laufzeit. Für Anteile am MS „Buxcoast“ der **Gebab** zahlte ein Käufer im Dezember vorigen Jahres 118 Prozent. Noch teurer war das **Conti**-Schiff „MSC Flaminia“ mit 126 Prozent. Für **Alex Gadeberg**, Vorstand der Fondsbörse Deutschland, keine Überraschung: „Die Kosten für den Transport von Containern sind massiv gestiegen. Davon konnten die Schiffe profitieren, die ihre Charterverträge neu verhandelt haben. Eine Verdreifachung der Einnahmen war eher die Regel als die Ausnahme.“

Er definiert die typischen Anleger am Zweitmarkt als bestens informiert, denn sie kaufen die gebrauchten Anteile in der Regel ohne Beratung durch Finanzanlagenvermittler: „Das sind Investoren, die Geschäftsberichte lesen können. Es handelt sich also um Käufer, die spezialisiert sind und die Entwicklungen auf den Schiffsmärkten sehr genau beobachten. Aber die werden in der Vergangenheit auch am Erstmarkt Fonds gekauft und daher unter der Schifffahrtskrise gelitten haben.“

Dieser Artikel von Fondsbrief-Chefredakteur Markus Gotzi erschien bereits in der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift Finanzwelt.