

Dielsdorf «Alternative» Anlagestrategie in Zeiten der Krise

Auf Hochseefrachtern Kohle scheffeln

Die angespannte Situation auf den Kapitalmärkten verunsichert die Anleger weltweit. Vermehrt treten daher sichere Sachanlagen in den Fokus der Investoren. Schiffsbeteiligungen heisst das Lösungswort.

Sven Zaugg

Die Finanzkrise hat die Weltwirtschaft fest im Griff. Dies gilt auch für die Schweiz. Laut dem Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) muss für das laufende Jahr mit einer Rezession gerechnet werden. Der Bund prognostiziert einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,8 Prozent, gefolgt von einer eher bescheidenen Erholung 2010 von plus 1 Prozent. Und: nach dem globalen Finanzcrash – ausgegangen vom US-Immobilienmarkt – ist überdies das Vertrauen in die Börse stark erschüttert worden. Nur milliardenschwere Hilfspakete verhindern derzeit den totalen Crash.

So stellt der designierte US-Präsident Barack Obama eine weitere Finanzspritze in der Höhe von bis zu 775 Milliarden US-Dollar in Aussicht, und die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel treibt ein zweites Konjunkturpaket in Höhe von 50 Milliarden Euro im Eiltempo voran. Trotzdem bleiben Anleger und Börsianer verunsichert. Angesichts dieser Ausgangslage auf den Kapitalmärkten ist die Investition in abstrakte und undurchsichtige Wertpapiere ein heisses Eisen. Konsequenz: «Alternative» Anlagen erhalten Aufwind.



Der globale Warenverkehr wird heute zu rund 95 Prozent über See abgewickelt. Im Riesenmarkt China ist 2007 der Containerumschlag um 17 Prozent gewachsen. (zvg)

Eine davon ist die in der Schweiz noch ziemlich unbekanntere Schiffsbeteiligung; sie könnte sich zur Gewinnerin der Finanzkrise mausern.

Teilhaber am Hochseefrachter

Zwar verspricht die Schiffsbeteiligung eine geringere Rendite, birgt aber zugleich auch ein kleineres Risiko, weil sie sich gemessen am Schwankungsrisiko der Kapital- und Anlagemärkte ziem-

lich stabil verhalten. In Deutschland zählen Schiffsbeteiligungen schon länger zu den populärsten Anlagen.

In der Schweiz bieten derzeit nur eine Handvoll Finanzdienstleister Sachanlagen in Form von Schiffsbeteiligungen an; das könnte sich jedoch in Bälde ändern. Das junge Dielsdorfer Unternehmen Invest & Insurance Company AG hat das Potenzial erkannt und ihre Angebotspalette dahingehend erweitert.

Das Prinzip ist einfach: Neue Containerschiffe kosten zwischen 60 und 80 Millionen Dollar. Sie werden ähnlich einer Immobilie finanziert; rund 60 Prozent wird durch eine Schiffshypothek fremdfinanziert, die restlichen 40 Prozent werden durch die Anleger beige-steuert. Die Mindestbeteiligung liegt in der Regel zwischen 15 000 und 20 000 Euro. «Die Anleger wiederum sind in einer Kommanditgesellschaft nach deutschem Recht zusammengefasst», erklärt Sandro Sanapo von Invest & Insurance Company AG, «damit wird der Kunde Teilhaber am Hochseefrachter.» (Siehe Grafik.) Das Schiff selbst wird von einer Charterfirma für eine bestimmte Zeit, meist drei bis fünf Jahre, zu einer vorbestimmten Rate übernommen.

Die Einnahmen werden aus dem vertraglich vereinbarten Chartererlös und dem Verkaufserlös des Hochseefrachters generiert. Eine Rendite im zweistelligen Bereich sei jedoch nicht zu erwarten, sagt Sanapo, sie bewege sich zwischen

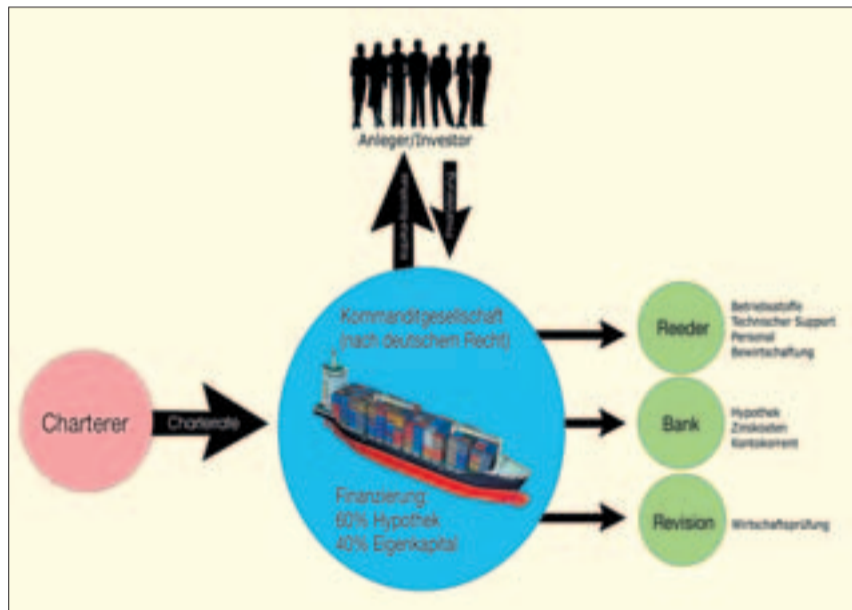
16 und 9 Prozent. Da es sich um eine Kapitalrückzahlung handelt, ist die Ausschüttung steuerfrei. Der Anleger hat lediglich eine Tonnagesteuer (Steuer auf dem möglichen, transportierten Gewicht), die laut Sanapo nicht merklich ins Gewicht falle, zu entrichten.

Eine Hürde, wenn auch nur eine formale, hat der Schweizer Anleger dennoch zu nehmen. Wer sich für eine Schiffsbeteiligung entscheidet, wird nach deutschem Recht Kommanditist. Der Anleger muss sich demnach im deutschen Handelsregister eintragen lassen. In eigener Regie ein langwieriger Papierkrieg. Dem abhelfen kann die Swiss Invest Group, Pionierin in Sachen Schiffsbeteiligungen (siehe Interview). Sie nimmt den Handelsregistereintrag vor, erledigt die Steuererklärung in Deutschland und erhebt die dafür nötigen Einkommens- und Vermögenswerte.

Geringeres Wachstum für 2009

«Im Gegensatz zu strukturierten Produkten, die in den letzten Jahren einen Boom erfahren haben und nun zusammengebrochen sind, sind Schiffsbeteiligungen eine sichere Investition», sagt Sanapo und verweist auf die Statistik. So seien mit solchen Anlagen in den letzten 25 Jahren keine Verluste eingefahren worden. Und: Das Interesse ist gross. «Bereits 20 Prozent unserer insgesamt verkauften Anlagen sind Schiffsbeteiligungen.»

Sanapo ist sich seiner Sache sicher. Ein Blick in die Statistik des Welthandels gibt ihm recht. Der globale Warenverkehr wird heute zu rund 95 Prozent über See abgewickelt. Auch in den nächsten Jahren ist im Rahmen der fortschreitenden Globalisierung mit einem hohen internationalen Seeverkehrsaufkommen zu rechnen. Doch die Finanzkrise hat auch der Seefracht zugesetzt. Gegenüber der «Süddeutschen Zeitung» sagte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) und Chef der Reederei Hapag-Lloyd, dass die Finanzkrise die Lage für die Seefracht verschärft habe. Die Banken würden Reedern nur noch Kredite zu verschärften Bedingungen geben. Laut Berechnungen des VDR darf 2009 nicht mit einem zweistelligen Wachstum gerechnet werden, 6 bis 7 Prozent sei jedoch realistisch.



Der Anleger investiert in eine Kommanditgesellschaft nach deutschem Recht und wird somit zum Teilhaber des Hochseefrachters. (zvg)

Bern Swiss Invest Group – die Profis auf dem Gebiet der Schiffsbeteiligung

Das Wachstumspotenzial noch nicht ausgeschöpft

Die Swiss Invest Group ist Pionierin auf dem Gebiet der Schiffsbeteiligung. Direktor Kurt Schori über die Performance der Sachanlage.

Interview: Sven Zaugg

Vor sechs Jahren begann die Swiss Invest Group als erste Schweizer Firma Schiffsbeteiligungen anzubieten. Wie hoch liegt das Volumen derzeit und wie schätzen Sie das Potenzial in den kommenden Jahren ein?

Kurt Schori: Wie Sie richtig feststellen, bearbeitet die Swiss Invest Group den Schweizer Markt seit 2003. Allerdings ist unser Angebot etwas breiter. Neben den traditionellen Schiffsbeteiligungen im Modell der deutschen Kommanditgesellschaft bieten wir ebenfalls den weltweit ersten offenen Schiffsfonds Swissship One an. Dieser



Kurt Schori

ist nach liechtensteinischem Recht gestaltet und ist in seinen Funktionen dem Wertpapierfonds ähnlich. Grundsätzlich geben wir keine Umsatz- oder Volumenzahlen bekannt. Unsere Angebote erfreuen sich im Schweizer Publikum grosser Beliebtheit. Dadurch, dass die Anlagen auch in den letzten beiden schwierigen Jahren ansprechend performt haben, sehen wir auch weiterhin gute Chancen für private und institutionelle Kunden.

Wie verhält sich das Rendite-Risiko-profil Ihrer Anleger?

Das Rendite-Risikoprofil unserer Anlagen ist aussergewöhnlich. So zeigte der offene Fonds im Jahr 2007 eine Performance von über 7 Prozent. Die Zahlen für 2008 werden in diesen Tagen errechnet.

Für welches Kundensegment ist die Schiffsbeteiligung besonders attraktiv?

Zu unseren Kunden zählen sowohl private Anleger als auch institutionelle Kunden wie Pensionskassen. Aufgrund der geringen Einstiegslimite von 5000 Euro für den offenen Schiffsfonds und 15 000 bis 20 000 Euro für eine Direktbeteiligung ist es auch einem Anleger mit kleinerem Budget möglich, von dieser Anlagemöglichkeit Gebrauch zu machen. Wichtig ist der Anlagehorizont. Obwohl der offene Fonds so wie auch die Direktbeteiligungen handelbar sind, empfehlen wir einen Mindesthorizont von fünf bis zehn Jahren.

Die bereits eingetretene Rezession schwächt den globalen Handel. Da-

runter leidet auch die Seefracht. Wie wirkt sich dies auf die Schiffsbeteiligung aus?

Die verschiedenen Konjunkturprogramme weltweit sind darauf ausgerichtet, diese Entwicklung zu vermeiden. Eine Schiffsbeteiligung wird zu Beginn oftmals mit einem längerfristigen Chartervertrag versehen. Diese Massnahmen helfen Phasen schwächerer Erträge ohne grössere Einbussen zu überwinden. Aktuell sehen wir tiefe Charterraten, sodass ein allenfalls auslaufender Vertrag durch einen weniger interessanten ersetzt werden muss. Die Schiffsbeteiligungen, welche aktuell in unserem Angebot sind, verfügen über drei bis fünf Jahre dauernde Charterverträge. Experten sind der Meinung, dass sich die Chartersituation ab der zweiten Hälfte dieses Jahres wieder normalisiert, damit sind diese Beteiligungen von der aktuellen Entwicklung nicht tangiert. Daneben gibt es einige Faktoren wie tiefe Zinsen und stärkerer Dollar, welche die Performance stützen.

Die Anleger haben keine Ahnung, was auf den Hochseefrachtern transportiert wird. Ist diese Intransparenz vor allem bei institutionellen Kunden wie der Pensionskasse nicht problematisch?

Ich erkenne darin kein Problem. Ein Schiff wird für längere Zeit an einen Reeder verchartert. Er setzt das Schiff nach Gutdünken auf denjenigen Linien ein, auf welchen Ware zu transportieren ist. Der Anleger hat betreffend Einsatzgebiet keinen Einfluss, kann diesen jedoch jederzeit erfahren. Ein Containerschiff hat eine Kapazität von 1000 bis 10 000 Containern. In jedem Container sind die unterschiedlichsten Waren enthalten. Die Schiffe sind rund um die Uhr das ganze Jahr in Betrieb, die Fracht verändert sich permanent. Stellen Sie sich vor, der Anleger sollte darüber informiert sein, welche Ware transportiert werden. Ein nahezu unmögliches Unterfangen ohne wirklichen Mehrwert für den Anleger.

Risiken

Für Schweizer Anleger besteht ein Währungsrisiko, da sowohl Ein- und Auszahlungen in Euro erfolgen. Zudem können sich Zinsveränderungen im Hypothekengeschäft auf das Ergebnis auswirken. Bei Untergang oder Havarie des Schiffes ist das gesamte Investitionsvolumen versichert. (sza)