

Wie wärs mit einem zweiten Schiff?

Die Swiss Invest Group bietet als einziges Schweizer Unternehmen Schiffsbeteiligungen an Container- und Tanker-Schiffen. Diese Art der Finanzanlage ist im Wachstumsmarkt Hochsee-Schifffahrt nicht nur angesichts der weltweiten Bankenkrise interessant.

TEXT: CHRISTIAN DICK

Sie sind schon Schiffseigner? Falls das so ist und Ihr Boot zurzeit an einem unserer Seen im Winterschlaf liegt, dürfte Ihr Interesse am Kauf eines Schiffs eher gering sein. Sie könnten also an dieser Stelle getrost mit dem Lesen aufhören und sich dem nächsten Artikel zuwenden. Doch: Es würde sich trotzdem lohnen, weiter zu lesen. Denn Ihr Interesse an einem zweiten Schiff könnte sich buchstäblich bezahlt machen.

Wer in den Turbulenzen dieses Herbsts mit klassischen Anlageformen kein Geld verloren hat, darf sich Glückspilz nennen. So oder so: Die Ebbe bei den Banken schärft den Blick für Alternativen. Mit der Investition in eine «andere»

Anlage wären Verluste womöglich erspart geblieben. «Wir sind zuversichtlich, das Jahr positiv abzuschliessen», sagt Kurt Schori, Managing Director der Swiss Invest Group in Bern. Deren Firmen Swiss Ship und Swiss Ship Fund bieten Schiffsbeteiligungen und -fonds an.

«Positiv abschliessen» bedeutet bei Direktanlagen Ausschüttungen von 6 bis 8 Prozent. Swissship One weist im Jahr 2008 eine Seitwärtsbewegung auf. Der stark abgeschwächte Euro-Kurs hat bei dieser in Franken geführten Anlagemöglichkeit dazu geführt, dass die Erträge aus dem Schiffsgeschäft weitgehend neutralisiert wurden. Die Performance der Direktanlagen ist bemerkenswert. Ebenso bemerkenswert ist eine Zahl, die mit den

Perspektiven bei Schiffsanlagen in engem Zusammenhang steht: 97 Prozent des Welt-handels findet mittels Schiffen statt. Man kann diesen Satz so oft lesen, wie man will, er fordert die Vorstellungskraft stets aufs Neue. Lastwagen-Kolonnen am Gotthard hin oder her: Hochseeschiffe sind weltweit das Warentransportmittel schlechthin.

Damit nicht genug: Der Markt wächst. Dafür sorgt in erster Linie der massiv steigende Konsum in Asien. Und: Brauchbare Alternativen zur Transportschifffahrt gibt es nicht. Entweder sind sie ökonomisch unrentabel oder ökologisch unfreundlicher oder beides. Schori nennt das Beispiel eines Transports von Cuxhaven nach Hamburg: «Das sind ca. 120 km.

ZVG



Wollte man beispielsweise 8000 Container eines Frachtschiffs auf dem Land transportieren, bräuchte es dafür 4000 Lastwagen.» Da rückt selbst der Aspekt, dass Frachtschiffe Schweröl verbrennen, etwas in den Hintergrund. Schori gibt zu: «Natürlich befindet sich die Frachtschiffahrt aus ökologischer Sicht nicht im Idealzustand. Aber man kann es auch anders sehen: Frachtschiffe verbrennen mit dem Schweröl ein Abfallprodukt, das man sonst auf andere Weise entsorgen müsste.» Was nicht heissen soll, der Chef der Swiss Invest Group wehre sich gegen umweltfreundliche Modernisierung. Von der Errungenschaft der Sky Sails, welche die grossen Frachter mit Windkraft teilweise ziehen (siehe auch «marina.ch» 08, Januar/Februar 2008), hält er zwar nicht viel, weil er nicht an deren Rentabilität glaubt. Grundsätzlich aber kommen Neuerungen, wie beispielsweise die Einführung doppelwandiger Öltanker (die in den USA schon 1972 zur Diskussion stand) oder verbesserte Effizienz im Treibstoffverbrauch, seinem Geschäft mit den Schiffsanlagen entgegen. Denn die Swiss Invest Group bietet Beteiligungen und Fonds fast ausschliesslich für neue Schiffe deutscher Emissionshäuser (Conti, Fondshaus Hamburg, Hansa Treuhand und Norddeutsche Vermögen) an. Schori schlägt die

Viele gute Argumente: Kurt Schori, Managing Director, und Bernhard Stettler (unten).



Arbeit und Entbehrung für einen Traum

Der Winter hat sich bereits angemeldet. Die Segelsaison ist bei uns vorbei – jedoch nicht für Markus Weissenberger. Der Extrem-Sportler hat sich zum Ziel gesetzt, in hundert Tagen 20 000 Seemeilen zurück zu legen: Ohne Halt durch das härteste Seegebiet der Welt, rund um die Antarktis. Gegen rauen Wind, unberechenbare Wellen und pickelhartes Treibeis. Die Ostsee und das Mittelmeer hat er bereits befahren. Nun steht die Südpolumrundung für den erfahrenen Segler als grosse Herausforderung an.

Markus Weissenberger hat seine Reise Richtung Antarktis in Kapstadt gestartet. Alleine auf seiner Yacht «Nina-Soraya», erfüllt er sich einen Traum. Er wird an seine persönlichen Grenzen stossen und hat selber grossen Respekt vor dieser Aufgabe geäussert. Er sagt, er kenne seine Grenzen und werde versuchen, die Gefahren nicht zu unterschätzen. Zum Schlafen werde er nur in kurzen Intervallen kommen – mehr als 45 Minuten am Stück werden es nicht sein. Markus Weissenberger hat sich sehr gut vorbereitet, Pläne gemacht. Er kennt seine Stärken und Schwächen und will dieses Ziel erreichen – im Bewusstsein etlicher Gefahren auf dem Weg dorthin und ganz nach dem Motto des designierten US-Präsidenten Barack Obama: «Yes, we can!»



Adrian Stiefel

Yes, we can – auch im Umweltschutz geht es darum, Ziele zu setzen und die Überzeugung zu haben, sie erreichen zu können. Ambitiöse, aber durchaus realistische Ziele. Ziele, die vielleicht auf den ersten Blick abenteuerlich erscheinen. Wie jenes von Markus Weissenberger. Entscheidend dabei ist, dass der Zielpfad nicht unvorbereitet in Angriff genommen wird. Es braucht sehr viel Kondition, sehr viel Können und Wissen. Es braucht Kraft und Flexibilität, falls etwas anders laufen sollte als geplant. Es braucht sehr gute Technik und mutige, engagierte Arbeiterinnen und Arbeiter, die das gesetzte Ziel zusammen erreichen wollen. Dabei sind Entbehrungen, wie jene von Markus Weissenberger, nötig. Ich bin überzeugt, dass sich mit einer solch konsequenten Vorbereitung und Inangriffnahme eines Zieles auch im Umweltschutz sehr viel erreichen lässt. Ist man dann an diesem Ziel tatsächlich angelangt, lässt sich mit sehr gutem Gefühl umso mehr sagen: Yes, we can!

Adrian Stiefel

ist Umweltökonom und Klimaspezialist. Er arbeitet für die Stadt Bern.

Investitionsrisiken wie Abweichung der Charterinnahmen, Hypozins-Schwankungen und Veränderungen im Wechselkurs (Dollar zu Euro) nicht in den Wind, sagt aber, Schiffsanlagen seien «ein sicherer Hafen in stürmischen Zeiten.» Nicht zu vergessen ist, dass sich das von Bewegungen im Aktienmarkt weitgehend unabhängige Anlageinstrument der Schiffsbeteiligung durch ein sehr geringes Schwankungsrisiko auszeichnet. Havarien oder allenfalls Untergänge sind durch die Versicherungen der Schiffseigner abgedeckt. Das aktuelle Thema der Piraterie betrifft in erster Linie den Charterer – nicht zuletzt, weil die Piraten kein Interesse am Schiff selber bekunden, sondern Lösegeld für Crew und Fracht erzielen wollen. Grundsätzlich beunruhigt die Piraterie jedoch weder Reeder noch Charterer und Anbieter von Finanzanlagen sonderlich, weil dieses Problem – insbesondere betreffend Container-Schiffe – verschwindend klein ist.

Zwei Anlagearten

Mit der direkten Beteiligung an einem Schiff wird der Anleger in der hiesigen kaum verwendeten Rechtsform der Kommanditgesellschaft Miteigner des entsprechenden Schiffs. Die Kommanditgesellschaft stellt das Eigenkapital von ca. 40 Prozent für die Schiffsfinanzierung. Die Bank-Hypotheken (60 Prozent) werden im Verlauf von 10 bis 14 Jahren vollumfänglich zurückbezahlt. Die Haftung des privaten oder institutionellen Anlegers beschränkt sich auf das investierte Kapital. Die Steuerlast ist vergleichsweise gering, Kapitalrückflüsse sind sogar steuerfrei. Rückflüsse bzw. Rendite werden nach dem turbulenten Herbst des Banken- und Börsenmarkts nach wie vor mit 6 bis 8 Prozent nach Steuern prognostiziert. «Die Mindesteinlage von 10 000 bis 25 000 Euro ist für ein mittelständisches Publikum durchaus geeignet», sagt Schori. Allerdings ist klar festzuhalten, dass die als geschlossene Fonds (mit vordefinierter Kapitalsumme) konzipierten Schiffsbeteiligungen als langfristige Anlagen gelten.

Anders als die direkte Beteiligung bei Swiss Ship präsentieren sich die Anlagemöglichkeiten im offenen Fonds «Swissship One» der Swiss Ship Fund. Dieser weltweit erste offene Schiffsfonds, der in seinem ersten kompletten Geschäftsjahr 2007 eine Performance von 7,68 Prozent erzielt hat, bietet die Möglichkeit, auch mit kleineren

Beträgen (ab 5000 Franken) in die Schiffsanlage einzusteigen. Die Swiss Ship Fund agiert in diesem Fall als Asset Manager und stellt ein Portfolio an Einzel-Beteiligungen zusammen. Diese Art der Anlage ermöglicht eine optimale Diversifikation. Das derzeit in Swissship One lancierte Portfolio besteht beispielsweise aus 25 Schiffsbeteiligungen mit 39 Schiffen von fünf Partnerhäusern. Swiss Ship Fund rechnet damit, bis Ende dieses Jahres 20 Millionen Euro in diese Anlage platziert zu haben.

Die Swiss Invest Group sieht die Schiffsanlage an sich als Diversifikation. Ganz nach dem Motto «Man soll nicht alle Eier in den gleichen Korb legen», wie Bernhard Stettler von der Verkauf- und Marketing-Abteilung sagt, sei die Schiffsanlage als Ergänzung anzusehen. Eine gute Ergänzung, wie die Erfahrung der ersten fünf Jahre im Schweizer Markt zeigt. Die bisherigen Analysen der Wirtschaftsexperten, welche die Schiffsbeteiligung als langfristige Diversifikation durchwegs empfehlen, bestätigen den ersten positiven Eindruck einer Anlage, die in Deutschland bereits seit Jahrzehnten weit verbreitet ist. Unser nördliches Nachbarland hat sich nicht zuletzt dank der günstigen Steuersituation als weltweiter Finanzplatz Nr. 1 im Bereich der Container-Schifffahrt etabliert.

Erfreuliche Entwicklung

In der Schweiz hat sich das bisher einzig von der Swiss Invest Group betriebene Geschäft erfreulich entwickelt. Das lässt sich nicht zuletzt an den Büroräumlichkeiten des Berner Unternehmens erkennen. Die Swiss Invest Group ist im Stadtzentrum Berns an der Taubenstrasse eingemietet – an bester Lage neben dem Marzilibähnli, ein paar Schritte vom Bundeshaus entfernt. Besitzer der Liegenschaft mit Park, der derzeit noch umgebaut und modernisiert wird, ist der deutsche Reeder Christian J. Ahrenkiel. 2001 hat der Hamburger in Bern die Holding Ahrenkiel Group gegründet, zu der auch das Fondshaus Hamburg gehört. Der deutsche Reeder, der unter anderem über eine Flotte von 49 Hochseeschiffen verfügt, ist somit Vermieter und einer der grossen Lieferanten der Swiss Invest Group. Der Privatmann Ahrenkiel ist übrigens auch ganz «gewöhnlicher» Schiffseigner – er besitzt ein Motorboot auf dem Murtensee. 

Weitere Informationen: www.swissinvestgroup.ch

