

Warum jetzt in Schiffe investieren

Schiffsbeteiligungen – Das Wichtigste auf dem Weg in den nächsten Aufschwung

- **Schiffahrtskrise – verzerrte Bilder durch sensationslüsterne Regenbogenpresse**
Insolvenzen ausgeblieben, Hauptkrisenopfer Containerschiffe nach dynamischer Erholungsphase kurz vor Vollbeschäftigung. Presse vermeidet, die überraschend schnelle Normalisierung zu publizieren, nachdem zuvor sensationslüstern Weltuntergangsstimmung in der Schifffahrt vermarktet wurde
- **Unterschiedliche Betroffenheit verschiedener Schiffstypen – Bulker als partielle Krisengewinner**
Containerschiffe sind zyklischstes Segment der Schiffsindustrie, jedoch sehr differenzierte Situation bezüglich Altersstruktur, Orderbuch und Verschrottungen innerhalb dieser Schiffskategorie und noch stärker zwischen verschiedenen Kategorien (Tanker, Produktentanker, Bulker). Mittlere Größen kamen tendenziell besser durch die Krise. Massengutfrachter (Bulker) waren die Gewinner derselben und führen Erholung an
- **Schifffahrt bleibt globaler Wachstumsmarkt**
Zunahme der Weltbevölkerung und Nachholbedarf der Dritten Welt am Wohlstand bedingen zwangsläufig wachsenden Transportbedarf für Energie, Rohstoffe und Nahrungsmittel – 95% aller weltweiten Transporte gehen über Seewege und es gibt keine Alternative zu Schiffen, dem preisgünstigsten Transportmittel
- **Nachhaltiges Wirtschaftswachstum und andere Faktoren kompensieren temporäre Überkapazitäten**
Globales Wachstum als Hauptglättungsfaktor überlagert zyklische Überkapazitäten. Begrenzte Lebensdauer von Schiffen (ca. 30 J.) und permanente Optimierung sind weitere Kernaspekte des Kapazitätsausgleiches. Dazu gehören: frühzeitige Schrottwertrealisierung bei schwachen Einnahmen aber hohen Stahlpreisen, Zwangseinführung von Doppelhüllen-Rümpfen, „slow steaming“, massiv verspätete Ablieferung von Neubauten sowie hohe Storno-Quoten von Neubaufträgen aufgrund von Finanzierungsengpässen
- **Bedarf an Schiffen wächst stärker als die Weltwirtschaft**
Welthandel wächst dynamischer als das globale Wirtschaftswachstum. Damit besondere Dynamik der Schiffstransporte bei erwartetem Aufschwung im Welthandel. Containerumschlag ist dabei das konjunktur-sensibelste Segment. Ausgeglichener Markt bereits für 2011 erwartet, aber segmentspezifische Unterschiede
- **Kapazitätsmindernde Effekte stellen Weichen für nächsten Boom**
Effekte wie vorzeitige Verschrottung, Stornos von Neubaufträgen, verzögerte Fertigstellungen und das Einstellen von Projekten noch in der Planungsphase wegen Finanzierungsengpässen haben die ehemals prognostizierten Transportkapazitäten um ein 1-2jähriges Produktionsvolumen reduziert. Dies wird in naher Zukunft bereits beim Erreichen früherer Transportvolumina die Charraten in die Höhe treiben

- **Konservativere Finanzierungen nach der Krise sorgen für mehr Stabilität**
Der Schifffahrtsboom der vergangenen Jahre hat zur Bestellung immer größerer Schiffe mit mehr Fremdkapitalanteil geführt. Meist über den Prognosen liegende hohe Einnahmen wurden für Turbotilgung verwendet aber zu Lasten liquider Reserven. Kriselnde Banken haben den erzielten Tilgungsvorsprung bei Liquiditätsengpässen aber oft nicht honoriert. **Neu:** nur sehr selektiv erhalten hoch aussichtsreiche Schiffsprojekte überhaupt Kredit, dann aber mit geringeren Fremdkapitalquoten. Eine Finanzierungszusage ist zum „Ritterschlag“ für ein Projekt geworden. Diese Situation mindert künftig dann aber die Konkurrenz
- **Schiffe unterliegen nicht den klassischen Managementrisiken anderer Unternehmen**
„Tanker bleibt Tanker“, hier ist das Risiko von Managementfehler weit geringer als in den Produkt- und Diversifizierungsstrategien klassischer Unternehmen. Typischerweise sehr kostengünstiges Management
- **Schiffe arbeiten dort, wo es Beschäftigung gibt**
Schiffe sind nicht auf die lokale Wirtschaft ihres Ursprungslandes angewiesen sondern fahren dort, wo der höchste Bedarf ist und die attraktivsten Charraten realisierbar sind
- **Verändertes Anlegerverhalten bevorzugt Sachwerte und unabhängige Beratung**
Misstrauen gegenüber Banken, Misstrauen gegenüber undurchschaubaren Produktstrukturen sowie Inflationsängste führen zur Suche nach „greifbaren“ Anlagen. Schiffsbeteiligungen sind traditionell erfolgreiche Langfristanlagen, die durch spezialisierte, unabhängige Berater selektiert werden sollten
- **Schiffsbeteiligungen als Absicherung für einen schwächelnden Euro**
Charrateinnahmen und alle wesentlichen Abrechnungsgrößen sind in US-Dollar. Daran ändert auch ein Euro-Fonds nichts. Für den in Euro denkenden Anleger bedeutet dies, dass der aktuell deutlich erstarkte Dollar ein zusätzliches Ertragspotential für seine gewünschte Ausschüttungswährung darstellt
- **Tonnagesteuer sorgt für nahezu steuerfreie Erträge**
Die im Rahmen der europäischen Steuerharmonisierung 1999 eingeführte Tonnagesteuer gewährleistet langfristig eine minimale Pauschalbesteuerung der Ausschüttungen und steuerfreie Veräußerungserlöse.
- **Im günstigen Einkauf liegt der Gewinn – der richtige Zeitpunkt ist jetzt!!!**
Dank attraktiver Nachkrisen-Einkaufspreise genügen historisch betrachtet moderate Charter-Raten, um das eingesetzte Eigen- und Fremdkapital erfolgreich zu bedienen. Alle perspektivisch zu erwartenden Steigerungen bieten Potential für vorzeitige Tilgung und attraktive Veräußerungserlöse.

Interessiert an mehr Informationen? Wir sind gerne für Sie da!

MFG GmbH, Vilbeler Landstraße 255, D - 60388 Frankfurt am Main, Tel. 06109 - 3757-101

www.mfg-gmbh.de, info@mfg-gmbh.de