

Schifffahrt in der Krise – Wie Anleger darauf reagieren sollten

Während Schiffsfonds und Reedereien seit Krisenbeginn mit Finanzierungsengpässen kämpfen, bahnen sich nun sogar Insolvenzen an. Investoren bieten sich gerade jetzt Einstiegsmöglichkeiten und Chancen mit außerordentlichem Renditepotenzial. Im Gespräch mit Michael F. Günther, Geschäftsführer der MFG Frankfurt am Main.

Frankfurt am Main

Aktuell werden Anleger durch negative Presse mit teils drastischen Slogans verschreckt. Wie gehen Sie damit um?

Günther: Die Presse ist hierbei oft sensationslüstern und berichtet typischerweise und gern über die Probleme. Nach jüngsten Studien haben etwa 150 von 2500 deutschen Schiffs-KG's tatsächlich Probleme. Über die vielen Fonds, welche auch in diesen Zeiten zweistellige Netto- Auszahlungen leisten, hört man leider viel zu wenig. Zudem wird in der Problemdarstellung zu wenig differenziert und so stark verallgemeinert, dass damit tatsächlich viele Anleger und insbesondere potentielle Investoren der Asset-Klasse Schiff von vornherein kaum Beachtung schenken. Dies verstärkt zusätzlich den Eigenkapitalmangel in der Branche, eröffnet aber vorausschauenden, antizyklisch agierenden Investoren besondere Gelegenheiten - im Einkauf liegt bekanntlich der Gewinn. Diese Situation vermitteln wir unseren Kunden und untermauern dies mit konkreten Analysen und Investitionsalternativen.

Was läuft schief bei Fonds und Reedereien, die tatsächlich in Liquiditätsengpässen stecken oder sogar von Insolvenz bedroht sind?

In der Euphorie des langen Aufschwungs vor der Krise bis 2008 wurden zu viele Schiffe bestellt, oft bedenkenlos, am realen Bedarf vor-



BILD REEDEREI BOCKSTIEGEL

bei, fast wie im Rausch. Von Emissionshäusern wurden teils zu hohe Schiffspreise bezahlt, die Fonds teilweise mit riskanten Währungsspekulationen innerhalb der Finanzierung versehen und generell mit zu hohen „weichen“ Kosten belastet. Von den Banken wurde damals fast alles finanziert. Wenn dann Charraten wegbrechen, Schiffsbetriebskosten stärker als erwartet steigen und der japanische Yen (JPY) zum USD historische Höchststände erreicht, können sich diese Projekte einfach nicht mehr tragen, zumal die Banken heute kaum noch Handlungsspielräume zulassen.

Was empfehlen Sie Anlegern, deren Schiffsfonds Probleme haben?

Hierauf gibt es leider keine pauschale Antwort. Man muss jeden Fonds und dessen Situation individuell analysieren. Wir sind selbst in rd. 500 Schiffsgesellschaften investiert und in über 60 Beiräten von Schiff-KG's mit einem Mandat vertreten, dadurch mit dem gesamten Spektrum gut vertraut, was die Krise an Problemen für die Kommanditisten mit sich bringt. Eigentlich gibt es nur einen allgemeingültigen Ratschlag: sich von einem Fachmann beraten zu lassen, bevor man möglicherweise „gutes Geld“ schlechtem „hinterherwirft“ wie man im Börsenjargon sagt.

In welche Schiffsfonds investieren Anleger heute noch, wenn überhaupt?

Im aktuellen gesamtwirtschaftlichen Umfeld suchen Anleger Sicherheit und möchten sich nicht zu lange binden. Bevorzugt werden kurze bis mittlere Laufzeiten, junge „Second-Hand-Schiffe“ ausgewählter Segmente und zu Kriseneinkaufspreisen. Gewünscht sind zudem zeitnahe erste Kapitalrückflüsse, währungskongruente Finanzierungen und sehr konservative Prognose-Rechnungen. Neben einem überzeugenden Gesamtkonzept sind eine tiefe Verbundenheit des Initiators mit dem Projekt, hohe

Transparenz und schlanke Kostenstrukturen unerlässlich.



Michael F. Günther,
Geschäftsführer MFG GmbH Frankfurt/M.

Sie konnten in diesem Jahr bereits erfolgreich eine Privatplatzierung im Schiffsegment realisieren und sind aktuell im Vertrieb mit einer weiteren.

Was ist Ihr Erfolgsrezept im aktuell schwierigen Marktumfeld?

Wir sind seit über 20 Jahren auf Schiffsinvestments spezialisiert und haben ein treues Klientel, das unserer Fachkenntnis vertraut. Wir verbinden uns eng mit unseren Projekten, indem wir uns als Gründungskommanditisten beteiligen und auch in die Geschäftsführung der Schiffsgesellschaft gehen. Wir sind also „mit an Bord“ von der Investitionsphase, über den laufenden jahrelangen Schiffsbetrieb bis hin zur finalen Veräußerung. Bei den aktuellen Investments profitieren wir gemeinsam mit den Anlegern von historisch günstigen Einstiegspreisen und gehen nur in ausgewählte und sorgfältig recherchierte Segmente mit konservativen Kalkulationsparametern. Dabei sind für uns Grundvoraussetzungen eine attraktive „wasserdichte“ Finanzierung zu derzeit historisch niedrigen Zinsen, schlanke Kostenstrukturen und absolute Transparenz. Unser Investitionshorizont ist nicht die Lebensdauer eines Schiffes, sondern ein angemessener Zeitraum bis

zum nächsten Aufschwung, den wir dann auch zum erfolgreichen „Exit“ nutzen.

Wie sehen Sie die Perspektiven für Schiffsinvestments?

Kurzfristig stellen die Auswirkungen der bereits viel zu lange anhaltenden Krise für viele Schiffsfonds eine große Herausforderung dar. Leider werden nicht alle Fonds den Kampf gegen die Krise gewinnen können. Mittel- und langfristig sehen die Perspektiven viel besser aus, insbesondere, wenn man das jetzt außerordentlich günstige Einstiegsniveau nutzen kann. Die Krise ist bezüglich der Transportvolumen weitgehend überwunden; auch über zukünftig positive jährliche Zuwachsraten sind sich die Analysten einig. Aktuell belasten noch die in der Euphorie der Boom-Phase bestellten und jetzt abzuliefernden Schiffe und drücken in einigen Segmenten auf die Charraten. Diese Phase läuft allerdings bald aus, denn derzeit werden deutlich weniger Schiffe neu bestellt, da diese kaum noch zu finanzieren sind. Bankenkrise und Kreditklemme wirken an dieser Stelle ausnahmsweise einmal positiv. Die Anzahl an verschrotteten Schiffen in den letzten 3 Jahren hat in einzelnen Segmenten zudem teils historische Höchststände erreicht. Zum einen weil die begrenzte Lebensdauer von Schiffen in Krisenzeiten durch wirtschaftliche Überalterung (Treibstoffverbrauch, Reparatur, Wartung) verkürzt wird. Zum anderen weil in Zeiten knappen Eigenkapitals attraktive Verschrottungserlöse für die Eigner rentabler sein können, als den Schiffsbetrieb fortzuführen. Wir haben damit im ausgeprägten zyklischen Schifffahrtsmarkt starke Selbstregulierungskräfte, die in einigen Segmenten bereits in naher Zukunft zu deutlich anziehenden Charraten und damit auch höheren Schiffspreisen führen sollten.

Hard Facts

MFG GmbH, gegr. 1990 in Frankfurt/Main
Sozietät v. Fachberatern f. Sachwertanlagen
Internet: www.mfg-gmbh.de