

**Rubik's-Cube-
Puzzle mit
Schiffmotiven:**
Auf hoher See
erweist sich der
Fiskus als kulant



Nur eine Delle

Noch leidet die Schifffahrt unter der Konjunkturkrise. In solchen Zeiten kommt es auf die richtigen Partner an

Märkte kennen Rückschlagszyklen“, weiß Professor Burkhard Lempert vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen. Aber Bange machen können einzelne schwächere Monate oder Jahre dem renommierten Institut nicht: „An der langfristigen, dynamischen Entwicklung des

Containermarkts wird diese Wachstumsdelle dennoch nichts ändern.“

Ursache der aktuellen Delle ist nicht nur die Finanzkrise, sondern sie ist auch ein Resultat des nachlassenden China-Booms. Der hatte dem Seehandel seit 2003 einen nie zuvor erlebten Aufschwung beschert. Aber seit die Wachstumsraten der

Weltkonjunkturlokomotive China nicht mehr wie zuvor zehn bis zwölf Prozent pro Jahr betragen, sondern nur noch sechs Prozent, macht sich Ernüchterung breit und sorgt für einen Ausschlag nach unten.

Kennzeichnend für den aktuellen Zustand der Seefahrt sind historisch niedrige Charraten. Hinzu kommt, dass die für Schiffkäufe nötige Fremdfinanzierung immer schwerer zu bekommen ist. Die Banken vergeben auch der maritimen Branche neue Kredite nur noch sehr zögerlich, verlangen bessere Eigenkapitalquoten und höhere Zinsen.

Wie reagieren die Betroffenen? Viele verhandeln mit den Werften

über die Verschiebung von Schiffsablieferungen. Andere kündigen Bauverträge nicht vercharterter oder nicht finanzierter Schiffe. Sogar der Neubau von Werften wird gestoppt.

Klar im Vorteil sind jetzt konservativ konzipierte Schiffonds, deren Schiffe langfristig, also über mindestens zwölf Jahre, an erstklassige Charterer verchartert worden sind. Denn der aktuelle Rückschlag wird nicht von Dauer sein. Die Konjunktur- und Finanzkrise kann an der Geografie nichts ändern: Die großen Entfernungen zwischen Rohstoffen, Produktions- und Konsumzentren bleiben bestehen (s. Grafik S. 14). Auch die weltweite Arbeitsteilung wird nicht eingestellt, da die Staaten im Gegensatz zu früheren Anti-Krisen-Strategien nicht ihre Grenzen dichtmachen. Folglich wird sich auch nichts daran ändern, dass rund 95 Prozent aller weltweit produzierten Waren auf dem Seeweg vom Ursprungs- zum Bestimmungs-ort gelangen.

Weiteres Wachstum in Sicht. Das ISL stellte beim Blick in die Vergangenheit fest, dass ein Weltwirtschaftswachstum um drei Prozent zu einem überproportionalen Anstieg des Welthandels um fünf Prozent führt. Und diese Zunahme löst ein noch stärkeres Wachstum der Containerschiffahrt um neun Prozent aus. Beim Blick in die Zukunft prognostizieren Weltbank und Internationaler Währungsfonds folgende Relation: Von 2011 bis 2014 soll das Weltwirtschaftswachstum im Durchschnitt 4,7 Prozent pro Jahr betragen. Das Welthandelsvolumen soll nach dieser Prognose im Schnitt um 6,5 Prozent pro Jahr wachsen.

Bezüglich der künftigen Wachstumsraten des Containerverkehrs geht das ISL von folgendem Szenario aus: Die Bremer erwarten in diesem Jahr einen Rückgang um fünf Prozent. Im Jahr 2010 soll dann wieder eine positive Wachstumsrate von



„Die Giganten der Meere sind länger als drei Fußballfelder und gehören damit zu den weltweit größten mobilen Sachwerten“

Rolf-Dieter Müller, Geschäftsführer der Commerz Real Fonds Beteiligungsgesellschaft mbH

zunächst zwei Prozent folgen. Und ab 2011 schließen sich Jahresraten in Höhe von plus sechs Prozent an. Es bestehen also gute Aussichten, dass die Prognose einer Verdoppelung des Containerumschlags in den nächsten zwölf Jahren in Erfüllung geht. Dafür ist eine Wachstumsrate von im Schnitt knapp sechs Prozent pro Jahr erforderlich.

Erste Erholungsansätze sind bereits zu erkennen. So stieg der Containerumschlag in den Top-5-Containerhäfen Singapur, Shanghai, Hongkong, Shenzhen und Pusan im März 2009 wieder um 29 Prozent gegenüber dem Vormonat an. Und auch die Frachtraten der westwärts

gerichteten Routen von Asien nach Europa und von Asien in den Mittleren Osten sind wieder leicht gestiegen.

XXL mit Vorteilen. Die besten Wachstumschancen attestieren die Analysehäuser Ocean Shipping Consultants und Drewry Shipping Consultants den Routen Europa – Fernost und Asien – Nordamerika. Profitieren davon dürften besonders Containerschiffe mit mehr als 10000 TEU.

Die drei Buchstaben stehen für Twenty Foot Equivalent Unit und bezeichnen einen 20-Fuß-Standardcontainer. „Gerade auf langen Strecken spielen die Mega-Carrier ihre Kostenvorteile aus“, sagt Rolf-Dieter Müller, Geschäftsführer der Commerz Real Fonds Beteiligungsgesellschaft (CFB). Nach Berechnungen von ISL auf Basis von Branchendaten liegen sie bei bis zu 25 Prozent je Containerstellplatz im Vergleich zu Schiffen der Größenklasse um 8100 TEU.

Die CFB offeriert derzeit mit ihrem Fonds 169 ab 15000 US-Dollar Mindestbeteiligung plus fünf Prozent Agio die Möglichkeit, sich an einem Containerriesen mit einer Kapazität von 14000 TEU zu beteiligen. „Die Giganten der Meere sind länger als drei Fußballfelder und gehören damit zu den weltweit größten mobilen Sachwerten“, schwärmt Müller. Zudem kann die MS „CPO Palermo“ die Welt umrunden, ohne aufzutanken.

Weiterer Vorteil: Der XXL-Containerriesen ist ab Auslieferung im Jahr 2011 für zwölf Jahre fest an die Schweizer MSC Mediterranean Shipping Company S.A. verchartert. Die zweitgrößte Containerlinienreederei der Welt befindet sich bereits wieder auf Wachstumskurs und konnte ihren Marktanteil zuletzt auf immerhin 11,5 Prozent ausbauen.

Bonus beim Fiskus. Mit den Riesen fahren Anleger nicht nur an Tank-



stellen – auf hoher See Bunkerstationen genannt – vorbei, sondern auch am Fiskus. Denn die erzielten Gewinne müssen Fondseigner dank Tonnagesteuer faktisch nicht versteuern. Die Pauschalabgabe orientiert sich nicht am erzielten Gewinn, sondern an der Ladekapazität des Schiffes. Beim Fonds 169 bedeutet das für eine Beteiligung in Höhe von 50000 US-Dollar, dass nur 76 Euro pro Jahr zu versteuern sind. Trotz Ausschüttungen von durchschnittlich 3700 US-Dollar – oder umgerechnet rund 2643 Euro, die die Anleger pro Jahr erwarten dürfen.

Zum Vergleich: Bei einem festverzinslichen Wertpapier mit vier Prozent Nominalzins kassiert der Fiskus mehr als das Fünffache. Denn die Anleihe wirft alljährlich 2000 US-Dollar oder umgerechnet rund 1428 Euro an Ertrag ab. Davon gehen für 25 Prozent Abgeltungsteuer plus Solidaritätszuschlag und Kirchensteuer etwa 400 Euro verloren.

Der für Anleger ungewohnt vorteilhafte Bonus beim Fiskus dürft

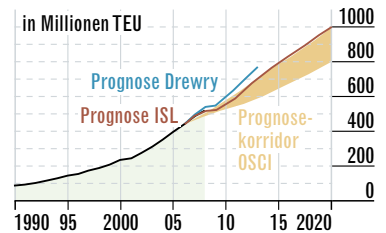
te langfristig Bestand haben. Denn die Tonnagesteuer kommt in ähnlicher Form auch in vielen Staaten des europäischen Auslands zur Anwendung. Unter anderem bei bedeutenden deutschen Handelspartnern wie Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien. Wermutstropfen: Die Abgabe ist selbst dann fällig, wenn das Schiff keinen Gewinn oder sogar Verluste einfährt.

Vorteile winken seit Jahresanfang nun ebenso bei der Erbschaft- und Schenkungsteuer. Als Betriebsvermögen sind Schiffsfonds bei Übertragungen privilegiert und unter bestimmten Voraussetzungen zu 85 Prozent steuerfrei. Auf Antrag des Erben oder Beschenkten kann es sogar komplett steuerfrei sein. Voraussetzungen: Innerhalb von zehn Jahren nach dem Erwerb wird weder das Schiff noch die Beteiligung an der Fondsgesellschaft verkauft. Und in diesem Zeitraum werden nicht mehr als 150000 Euro an Entnahmen getätigt, die die Einlage oder die Gewinne übersteigen. ■

Intakte Story

Viele Experten gehen davon aus, dass der weltweite Containerumschlag weiter wächst.

Prognose Containerumschlag

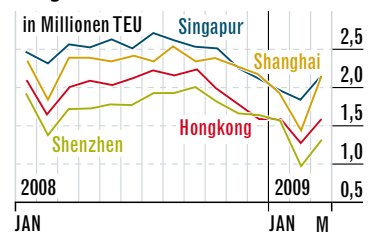


Quelle: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Klima verbessert

Schon im März legte der Containerumschlag in vier bedeutenden Häfen wieder zu.

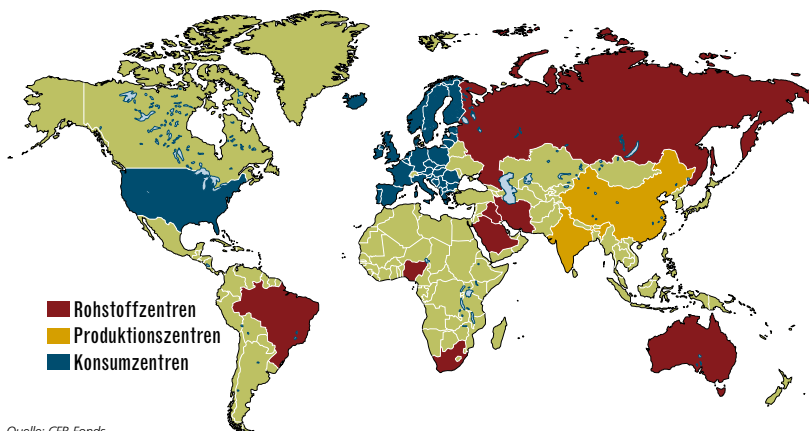
Die größten Containerhäfen



Quelle: AXS-Alphaliner

Weite Wege

Auch dramatische Finanz- und Konjunkturkrisen ändern nichts an der Tatsache, dass zwischen Rohstoffquellen, Produzenten und Konsumenten stattliche Entfernungen liegen. Die gegenseitigen Abhängigkeiten halten Welthandel und Globalisierung auf Dauer in Schwung.



Quelle: CFB-Fonds

Deutlich effektiver

Ein Vergleich zwischen Straßen- und Seetransport offenbart die Vorteile auf hoher See.

Transportkapazität v. 14000 Containern	7000 Lkws	1 Schiff
Investitionsvolumen	1400 Mio. US-Dollar	194 Mio. US-Dollar
Personaleinsatz pro Tag	14000	23
Energieverbrauch pro Tag	1700000 Liter	260000 Liter

Quelle: CFB-Fonds