

# Gebrauchtschiffe bringen mehr Rendite

Heutzutage muss man Marktchancen im Zeitpunkt ihres Entstehens wahrnehmen. Verkürztes Time-to-market verringert Kosten für ein Produkt, das noch keinen Rückfluss erwirtschaftet. Das ist bei Schiffsinvestments nicht anders als bei Markteinführung eines neuen Automodells. Letzteres hat sich enorm beschleunigt, Schiffsbeteiligungen nicht: Man bestellt einen gefragten Schiffstyp und wartet zwei, drei Jahre bis zur Werftablieferung.

Für den Investor bringt das Nachteile: Er trägt Kosten und Fertigstellungsrisiko, die Bauzeitinszenen allein machen bei den aktuellen Wartezeiten von drei und mehr Jahren ein Zehntel des Wertpreises aus. Vor allem vergeht enorm viel Zeit, in der das Schiff kostet, aber keine Rendite abwirft. Selbst die Erstbeschäftigung muss lange im Voraus verhandelt werden, weil keine Schiffsbank den Darlehensvertrag unterschreibt, wenn der anfängliche Kapitaldienst nicht gesichert ist. Früh abgeschlossene Charraten erreichen aber in boomenden Märkten selten das Niveau bei Indienstellung. Es wird also Geld verschenkt.

**Diese Nachteile entfallen**, wenn man sich wie Ocean Partners Shipping Invest auf gut erhaltene Schiffe in Fahrt spezialisiert. Es gibt mehr Fakten als Erwartungen, was Bauqualität, Schiffstechnik, Leistungskennzahlen, Treibstoffverbrauch oder Schiffsbetriebskosten betrifft. Selbst die Wartungsintensität ist nachprüfbar, weil der technische Zustand in Daten-

banken festgehalten wird. Derart gut informiert, kann man kein Montagsschiff erwischen und ist auch sonst vor Überraschungen sicher. Die meist erst nach der Garantiezeit auftretenden Mängel von Kleinserien oder Qualitätsprobleme speziell junger chinesischer Werften belasten solche Investments nicht.

**Ein großer Vorteil** ist auch, dass wir qualitativ und quantitativ wissen, wie der jeweilige Schiffstyp nachgefragt wird. Dafür sorgt auch unser Partner, die Howe Robinson Group, einer der führenden Broker für Container- und Massengutschiffe. Dadurch erwerben wir nicht nur ausschließlich Schiffe, die unseren Investoren sofort Geld einbringen. Wir kaufen vor allem auch zu Marktpreisen, wir verchartern zu aktuellen Konditionen (ohne

Abschläge, ohne Optionen und ohne Deckel) und wir können auch bei einem für den Verkauf günstigen Markt schnell Gewinne realisieren.

Das können wir nur, weil bei Ocean Shipping Partners die Rentabilitätskennziffern (speziell die Kaufpreis-Charrraten-Relation) sehr viel vorteilhafter liegen und auch Laufzeiten von deutlich unter zehn Jahren erlauben. Fonds mit neuen Schiffen brauchen viel mehr Zeit, um die niedrige Anfangsrendite (siehe oben) und hohe Vorlaufkosten aufzuholen. Es kann auch mal 17 bis 20 Jahre dauern, ehe der Zeichner einen angemessenen Vermögenszuwachs erreicht. Nur über Gebrauchtschiffe bekommt man hohe Auszahlungen, niedrige Steuerbelastungen und kurze Laufzeiten.

**Das funktioniert** natürlich nicht einfach so. Man braucht dazu einen professionellen Marktzugang, wie wir über Howe Robinson, einen kalkulierbaren Markt und ein gut eingeführtes Schiffssegment. Ocean Shipping Partners beschränkt sich daher auf Vollcontainerschiffe mit bis zu 3500 Stellplätzen (TEU). Davon waren Ende 2007 rund 4000 Einheiten in Fahrt, knapp 250 wechselten übers Jahr den Besitzer. Schiffe dieser Größenklasse übernehmen den Löwenanteil der Feederdienste zu den Schiffriesen, unterliegen aber keinem überdurchschnittlichen Tonnagezuwachs. Zudem tendieren die Charraten etwas nach unten – wodurch Gebrauchtschiffe ebenfalls günstiger werden – eine Chance für die Anleger. ●



Hans-Jürgen Kaiser-Blum geht mit einer neuen Produktidee an den Start. Der langjährige Nordcapital-Partner ist jetzt geschäftsführender Gesellschafter bei Ocean Partners Shipping.

CONTRA



Direktinvestments in Gebrauchtschiffe bringen mehr Rendite, weil Anlegergeld sofort produktiv arbeitet, sagt Hans-Jürgen Kaiser-Blum von Ocean Partners Shipping.