



# Unter Zeitdruck

Die **wieder anziehende Nachfrage** nach Schiffstonnage macht opportunistische Schiffsfonds wie den **Ocean Partners Shipping Invest 3** sicherer. Sie bringt aber auch Handlungsdruck: Denn die günstigen Einkaufspreise wird es nicht mehr lange geben.

Nach Tagen auf stürmischer See ist die erste Möwe willkommen. Der Küstenvogel war Seeleuten schon immer ein sicheres Zeichen, dass sich Land nähert. Zwar fahren die großen Container-Frachtschiffe von heute nicht mehr nach Sicht, doch für Reeder und Eigner gilt das in der momentanen Krise wohl kaum. Sie hätten liebend gern ein Radar, das sie durch den dicken Nebel verhaltener Nachfrage nach Frachtraum lotst – und anzeigt, wie die Charratrat in sechs Monaten stehen.

„Land in Sicht“ wurde in Bezug auf die Containerfahrt bereits mutig im Vorgängerheft (siehe FoCo 1/10) propagiert. Mittlerweile erweist sich diese Einschätzung immer mehr als recht realistisch, zu der ersten versprengten Möwe sind mittlerweile viele dazugekommen. Und von überall her untermauern Indizien den Aufwärtstrend:

Container-Leasinggesellschaften registrieren steigende Nachfrage und warnen schon vor einer drohenden Knappheit der genormten Stahlkisten. In Südkoreas Häfen und anderswo wurden im Februar so viele Container umgeschlagen wie vor Ausbruch der Wirtschaftskrise. Auf Langstrecken vom Ausgangshafen Shanghai etwa können für den Warentransport laut AXS-AlphaLineer bereits wieder bis zu 50 Prozent höhere Frachtraten eingefordert werden.

**Einer speziellen Fondsgattung** kommt die zunehmende Ratenerholung auf besondere Weise zugute: Fonds, die wie der Ocean Partners Shipping Invest 3 in zyklisch wiederkehrenden Schifffahrtskrisen günstig einkaufen wollen, können jetzt mit greifbarer Sicherheit kalkulieren – und zuschlagen. Solche Investments sind extrem

zeitsensitiv. Sie funktionieren nur dann gut, wenn das Management eine stabile Balance hält. Zum einen muss der Schifffahrtsmarkt noch schwach genug sein, dass sich die Geldhäuser mit Darlehen zurückhalten. Zum anderen muss er sich bereits hinreichend sicher in der Erholung befinden. Sonst kann ein gekaufter Frachter nicht schnell genug auch wieder wirtschaftlich fahren – was den Kaufpreis nachträglich durch ungedeckte Liege- und Betriebskosten mehr erhöht als vorgesehen.

Gut arrangierte Investments dagegen versprechen attraktive Renditen, denn der Verkäufer gibt sein Schiff günstiger ab, weil er dringend Liquidität braucht. Auf der Nachfrageseite gibt es wenig Gedrängel: Potenzielle Käufer müssen sich über ihre Markterwartung erst klar werden. Nur dann handeln sie und geben ein Gebot ab, das ihrer Einschät-

zung des Restrisikos entspricht. Opportunitätskauf und hinreichend sichere Markteinschätzung müssen immer in einem guten Verhältnis stehen. Und dem Verkäufer müssen die Möglichkeiten fehlen, günstiger an Geld zu kommen als durch einen Verkauf mit deutlichem Abschlag zum sich langfristig wohl wieder einpendelnden Schiffswert.

**Ocean Partners Shipping (OPS)**, ein junges Hamburger Emissionshaus, das zurzeit mit dem dritten Opportunitätenfonds im Vertrieb ist, hat jetzt zum ersten Mal zugeschlagen. Das erfahrene Management-Team, das schon einige Schifffahrtszyklen durchlebt hat, verhielt sich bisher noch abwartend. „Jetzt ist die wahrgenommene Stimmung schlechter als die Perspektive“, erläutert Geschäftsführer Hans-Jürgen Kaiser-Blum den Wechsel zum Handeln.

Gekauft hat OPS ein 148 Meter langes und erst zweieinhalb Jahre altes Containerschiff. Gekostet hat der Frachter mit Platz für 1118 Standardcontainer (TEU) 14,38 Millionen US-Dollar. „Vor zwei Jahren wurden für vergleichbare Schiffe noch über 28 Millionen bezahlt“, erläutert Kaiser-Blum. Mit fast 50 Prozent Preisabschlag habe man sich ein hervorragendes Wertentwicklungspotenzial gesichert.

Zumal das Emissionshaus OPS zusammen mit Howe Robinson, dem weltweit größten unabhängigen Makler für Containerschiffe, der auch an OPS beteiligt ist, gleich noch für eine Beschäftigung gesorgt hat. Das Schiff mit zwei Ladekränen wurde Ende April in Casablanca übernommen und fährt für mindestens ein Jahr für CMA-CGM. Die Nummer 3 unter den Linienreedereien zahlt für die ersten zwölf Monate täglich 4600 Dollar Charter. Zieht sie die Option, das jetzt „OPS Hamburg“ genannte Schiff weiter zu nutzen, kann es das für sechs Monate zu 7000 Dollar tun.

**Der niedrige Einstiegspreis** wirkt sich positiv auf die Mindestcharter aus, die ausgehandelt sein muss, um den Frachter wirtschaftlich sinnvoll in Fahrt zu halten. Das ist speziell in Zeiten schwacher Raten ein enormer Vorteil gegenüber der Konkurrenz, die etwa hohe Bankdarlehen bedienen muss. „Auf das Beschäftigungskonzept sind wir genauso stolz wie auf den ausgehandelten Kaufpreis“, sagt Kaiser-Blum sichtlich zufrieden. „Einnahmensicherheit von Anfang

#### Executive Summary

**Ocean Partners Shipping 3** ist für Anleger eine Wette auf steigende Schiffspreise und Charterraten. Dabei profitieren sie von der Erfahrung des Teams, dem exzellenten Marktzugang des weltgrößten Containerschiffmaklers Howe Robinson und einer vorsichtigen Kalkulation.

an, der Ausschluss teurer Liegezeiten oder Positionierungsreisen waren für uns ebenso wichtige Kriterien bei der Auswahl wie die Chance, an steigenden Charterraten (über den niedrigen Einstiegspreis) überproportional zu profitieren.“

Ein Anfang ist gemacht, andere Schiffe sollen folgen. Hier ist bereits festzustellen, dass die Transaktionen im Markt zunehmen. Auch die Banken werden voraussichtlich bereitwilliger Problemkredite über Partner mit breitem Marktzugang diskret abwickeln, wenn Erholung in Sicht ist. Bisher haben sie zwar erhebliche Schiffsdarlehen hausintern sonderbehandelt – allein die HSH Nordbank hat, klammheimlich und ohne großes Aufsehen zu erregen, acht Milliarden Problemkredite in eine Abwicklungsbank ausgelagert. Howe Robinson ist dabei

mit Sicherheit eine der Adressen, mit der man zuerst spricht, wenn man eine bankseitig zufriedenstellende Lösung sucht.

**Weiterhin besonnen einkaufen** will der Ocean Partners Shipping Invest 3 ebenso wie die zwei Vorgängerfonds. Infrage kommen nur Beteiligungen an Containerschiffen mit Stellplätzen für 1700 bis 3500 Standardcontainer (TEU). Auch Co-Investments und Beteiligungen an Schiffen ohne Chartervertrag sind möglich, wenn sich OPS/Howe Robinson eine kurzfristige Charter im Spotmarkt oder Beschäftigung in einem Einnahmenpool sichern kann. Aus haftungsrechtlichen Gründen wird allerdings für jedes Schiff eine gesonderte Untergesellschaft eingerichtet.

Somit sind die Grundlagen für den Erfolg geschaffen. Garantiert kann er indes nicht werden. Auch geschickt ausgewählte Opportunitäten wären von einem erneuten Markteinbruch betroffen. Selbst wenn sie weniger leiden als teuer eingekaufte Schiffe, müssten Anleger und Fonds für ausreichend Liquidität sorgen. Jedenfalls dann, wenn OPS alles Geld aus den drei Fonds bereits investiert hätte. „Das ist nicht zu befürchten“, wiegelt Kaiser-Blum ab. „Wir werden so lange eine ausreichend hohe Sicherheitsreserve vorhalten, bis sich die Märkte wirklich zuverlässig erholt haben.“

**Pingelige Objektauswahl** mindert das Risiko eines Blindpools, bei dem die Investments erst festgelegt werden, wenn das Kapital bei den Anlegern eingesammelt ist. Beim ersten Fonds von Ocean Partners Shipping schafften es nur zwölf Beteiligungen in die engere Wahl, so strikt sind die Ausschlusskriterien. OPS setzt nur auf kleinere Containerschiffe. Die sind unersetzlich, da die großen Pötte viele kleine Häfen nicht anlaufen können. Doch nicht nur im Verteilerdienst sind potenzielle OPS-Schiffe einsetzbar. Sie fahren auch im regulären Nord-Süd-Verkehr. „Das ist ein Segment mit vergleichsweise niedrigem Bestand an Neubaufträgen“, sagt Branchenkenner Kaiser-Blum. „Ursprünglich waren bis 2012 rund 200 Einheiten in den Orderbüchern. Davon sind mindestens 100 storniert.“ ●

Michael H. Schulz ist Fonds-Experte beim Anlegermagazin Euro am Sonntag

## FondsCheck\*

### Ocean Partners Shipping Invest 3

Zielmarkt	Containerschiffe
Fondsvolumen	25,05 Mio. US-\$
Anteil Eigenkapital	100 %
Mindestbeteiligung	25.000 US-\$
Platzierungsgarantie	nein
Agio	-
Gesamtausschüttung (v. St./n. St.)	160,36/160,12 %
Laufzeit	2020
<b>Scope-Berechnungen</b>	
Weichkosten zu Fondsvolumen	
exkl./inkl. Agio	16,37/16,37 %
Weichkosten zu Eigenkapital	
exkl./inkl. Agio	16,37/16,37 %
Rendite nach Steuern (Mid Case)	6,4 %
High-Case-Rendite nach Steuern	12,27 %
Low-Case-Rendite nach Steuern	0,28 %
Renditeerwartung	A (hoch)
Volatilität	B (überdurchschn.)
Scope-Rating	BBB- (überdurchschn.)
Fondstelegramm-Wertung	-
TKL-Note Initiator	-
TKL-Note Fonds	-
TKL-Gesamtwertung	-
<b>Fonds &amp; Co.-Urteil**</b>	<b>gut</b>
Kontakt	www.op-shipping.com

\* Erklärungen siehe Seite 6; \*\* bezogen auf die Risikoklasse

