

## Anlegerhinweis 82

Anlageexperten halten die gegenwärtige wirtschaftliche Lage für einen günstigen Zeitpunkt, einen Teil des Gesamtportfolios in den Transportgewerbesektor und dort insbesondere in den Bereich der Schiffinvestments zu investieren. Letzteres dient insbesondere auch der Diversifizierung einer Anlagestrategie bei Investments im Transportbereich. Diversifizierung bedeutet hier „Risikostreuung“. Maritime Investments verstehen sich dabei als Ergänzung zu Investitionen in den allgemeinen Logistiksektor.

## Beispielhafte Anlagemodelle

### Der Value-Ansatz

Das auf den Schifffahrtsbereich spezialisierte Emissionshaus von geschlossenen Fonds, Ocean Partners Shipping aus Hamburg, setzt mit gezielten Investitionen in unterbewertete Containerschiffe den aus der Aktienanlage bewährten und von Aktienguru Warren Buffett favorisierten Value-Ansatz<sup>153</sup> im Bereich steuerbegünstigter geschlossener Schiffsinvestments um. Mit dem neuen Fonds „Invest 3“ verfolgt der Initiator den antizyklischen Investitionsansatz und setzt auf gebrauchte, aber neuwertige Containerschiffe im Größensegment von 1.000 bis 3.500 TEU. Anlegern eröffnet der Fonds eine Beteiligungsmöglichkeit ab 25.000 US-Dollar, wobei Ein- und Auszahlungsmöglichkeiten auch in Euro möglich sind. Für ein gegenwärtiges Investment in den Schiffssektor sprechen insbesondere die niedrigen Einstiegspreise für Schiffe. Die aktuell wahrgenommene Stimmung in der Containerschifffahrt, die deutlich schlechter ist als die Perspektiven, sowie die Lehmann-Pleite ließ die Preise für Containerschiffe purzeln; die Preise haben sich seither nach Erhebung des renommierten Schiffsmaklerun-

<sup>153</sup> Unter dem Value-Ansatz wird der gezielte Kauf bzw. ein gezieltes Investment in unterbewertete Assets, namentlich Aktien, Unternehmensbeteiligungen oder sonstige Investitionsgüter, verstanden. Während der Value-Ansatz unter Börsianern und Aktieninvestoren weit verbreitet ist und zahlreiche Anleger, allen voran der zweitreichste Unternehmer, Warren Buffett, diesem folgen, ist er bei traditionellen geschlossenen Schiffsbeteiligungen bislang kaum vorzufinden. Der Grund hierfür ist, dass gewöhnliche Schiffsfonds im Regelfall nur auf den Bau bzw. Kauf neuer Schiffe ausgerichtet sind. „Unterbewertete“ neue Schiffe sind aber nur selten anzutreffen. Denn neue Schiffe „kosten“ ihren Preis.

ternehmens Howe Robinson mehr als halbiert. Selbst neuwertige Schiffe können heute auf Secondhand-Basis mit Preisabschlägen von rund 50 Prozent erworben werden und liegen damit etwa 20 Prozent unter den Herstellungskosten der Werften. Der Frühzeichnerbonus beträgt fünf Prozent p.a. Die Fondslaufzeit endet nach Veräußerung aller erworbenen Schiffe spätestens nach zehn Jahren.

#### Fondsplandaten des Shipping Invest 3 im Überblick:

Beteiligungsart	Kommoditbeteiligung an der OPS Ocean Partners Shipping Invest 3 GmbH & Co KG (Dachfonds)
Eigenkapital	25 Millionen US-Dollar geplant. Eine Erhöhung des einzuwerbenden Kapitals bis zu einem Betrag von 50 Millionen US-Dollar steht im Ermessen der Komplementärin. Die endgültige Höhe des Beteiligungskapitals wird nach Schließung des Fonds ermittelt und kann nach oben und unten abweichen.
Investitionsstrategie	Die Strategie sieht vor, das aktuell sehr niedrige Preisniveau für Investitionen in mittelgroße Containerschiffe zu nutzen, diese zu betreiben und künftige Marktchancen für die Weiterveräußerung zu nutzen.
Investitionsobjekte	Neuwertige bzw. neue Secondhand-Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 1.000 TEU bis 3.500 TEU. Des Weiteren sind Beteiligungen an einzelnen Schifffahrtsgesellschaften der genannten Kategorie möglich, insbesondere im Rahmen von Co-Investitionen.
Marktzugang	Bei der Auswahl und Durchführung der geplanten Investitionen ist Howe Robinson & Co. Ltd., die weltweit größte unabhängige Schiffsmaklergesellschaft für Containerschiffe mit mehr als 125 Jahren Erfahrung in der Schifffahrt, als Partner eingebunden.
Investitionsbeginn	Die Investitionstätigkeit wird bereits während der Eigenkapitaleinwerbung, spätestens nach Ende der Plazierungsfrist aufgenommen.
Renditechancen	Gesamtmittelrückfluss gemäß Prognoserechnung im Bereich von 187 Prozent bis 242 Prozent (Mid-Case-Szenario gemäß Renditechancenmatrix (Prognose) für ein 1.700 TEU-Schiff in Abhängigkeit des Kaufpreises).
Laufzeit	Die Laufzeit ist auf rund zehn Jahre ausgelegt. Die Marktentwicklung für Containerschiffe und die sich hieraus ergebenden Opportunitäten können auch zu einer früheren Veräußerung der Schiffe führen. Daher ist auch eine kürzere Beteiligungsdauer als zehn Jahre möglich.

Beteiligungsmöglichkeit	Die Mindestzeichnungssumme beträgt 25.000 US-Dollar. Ein Agio wird nicht erhoben.
Einzahlungsmodalitäten	50 % der Zeichnungssumme nach Annahme der Beitrittserklärung durch die Treuhänderin, 50 % der Zeichnungssumme nach Aufforderung der Komplementärin, spätestens zehn Tage nach Beendigung der Platzierungsfrist.
Einzahlungswährung	Es besteht seitens des Anlegers die Wahlmöglichkeit, die Einzahlung in US-Dollar oder in Euro zu leisten.
Frühzeichnerbonus	5 % p.a. auf die erste Einzahlungstranche in Höhe von 50 % der Zeichnungssumme sowie auf weitere Einzahlungstranchen, die bereits während der Platzierungsphase für erste Investitionen abgerufen werden.
Steuerliche Aspekte	Die Beteiligungsgesellschaften erzielen Einkünfte aus Gewerbebetrieb. Aufgrund der geplanten Option zur Tonnagesteuer werden den prognostizierten Auszahlungen geringe Steuerzahlungen gegenüberstehen. Auch ein etwaiger Veräußerungsgewinn ist durch die Tonnagesteuer abgegolten.
Haftung der Anleger	Durch die Rechtsform der Kommanditgesellschaft ist die Haftung der Kommandisten auf ihre jeweilige Hafteinlage begrenzt. Eine Nachschusspflicht besteht nicht.
Platzierungsfrist	Die Platzierungsfrist endet mit der vollständigen Platzierung des geplanten Beteiligungskapitals, spätestens am 31.12.2010.
Weitere Informationen	Ocean Partners Shipping Invest GmbH & Co KG, Ferdinandstr. 25–27, D-20095 Hamburg, Tel: +49 40 411 11 37-0, E-Mail: info@op-shipping.com, www.op-shipping.com.

Exaktes Investmenttiming sowie ein ausgewogenes Verhältnis der Anschaffungskosten lassen sich besonders effizient mit gebrauchten Vollcontainerschiffen erzielen. Das Research von Ocean Partners Shipping Invest räumt dabei Containerschiffen im Segment 1.000 bis 3.500 TEU<sup>154</sup> ein besonders aussichtsreiches Wertzuwachspotenzial ein, da dieses Größensegment bei Neubauten deutlich unterrepräsentiert ist.

<sup>154</sup> TEU steht für Twenty-foot Equivalent Unit und bedeutet auf Deutsch etwa „Standardcontainer“.