

Düsseldorf, 20.11.2010

NAVI Fonds

Auf die Partner kommt es an

NAVI Fonds blicken auf über 40 Jahre Erfahrung bei Schiffsbeteiligungen zurück. Die ersten Fonds entstanden Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Im Laufe der Zeit galt es; einige Krisen auf den Schiffahrtsmärkten zu überstehen. Immer getreu nach dem Motto "Wir garantieren Management auch in schwierigen Zeiten!".

Erfahrung und bewährtes Krisenmanagement zahlen sich gerade in schwierigen Zeiten aus: Die Finanz- und Wirtschaftskrise haben die Fonds der DIVAG-Gruppe gut überstanden. Sanierungen waren nicht erforderlich. Teilweise konnten Schiffe "noch rechtzeitig vor der Krise" erfolgreich verkauft werden. NAVI Fonds blicken weiterhin "verhalten optimistisch" in die Zukunft.

Leider können das nicht alle Anbieter von Schiffsbeteiligungen.

"Die Welt" und ihre heutige Sicht auf den Schiffsbeteiligungsmarkt:

Schiff-Fonds bereiten Sparern wenig Freude

Erholung bei den Charraten währte nur kurz - Viele Anleger müssen weiter auf Ausschüttungen warten

Hamburg - Die Schiffsbranche bedient sich gerne maritimer Sprachbilder, wenn sie ihre Lage beschreiben möchte. "Schiffsbeteiligungen segeln aus der Krise", hieß es beispielsweise Anfang dieses Jahres. Die schnelle weltweite Konjunkturerholung brachte den arbeitslosen Containerschiffen endlich wieder Fracht, viele Schiffe konnten sogar wieder mit der früher gewohnten Geschwindigkeit losdampfen. Konsequenterweise müssten Schiffsbetreiber, Reeder und Fondsemittenten nun jedoch vermelden: "Schiffe stecken im tiefen Nebel" oder: "Untiefen voraus!".

Monatelang gingen die Charraten nach oben, die Krise 2009 schien überwunden. Amerika und Europa bestellten wieder fleißig Waren im Nahen und Fernen Osten, die Zahl der "Auflieger", also der arbeitslos im Hafen liegenden Schiffe, ging zurück. "Vollbeschäftigung bei Fondsschiffen in Sicht", so jubelte ein gemeinsam von Feri und Deutsche FondsResearch herausgebener Newsletter „Shipping Research“ im August.

Seit einigen Wochen jedoch herrscht Stagnation, bei manchen Schiffsklassen sogar leichter Rückgang. Für Aktionäre könnte das ein Warnsignal sein, für die vielen Zehntausend Zeichner von Schiffsbeteiligungen ist das ein ernsthafter Grund zur Sorge.

"Nach schweren Jahren bekamen die Schiffsmärkte wieder Aufwind", sagte Jürgen Dobert, der Spiritus Rektor des Hansa Schiffsforums, am vergangenen Donnerstag - und nahm damit Bezug auf das erste Halbjahr 2010. "Wie nachhaltig die Erholung aber ist, bleibt abzuwarten." Wenn der besonnene Analyst Dobert solche Worte wählt, ist das fast so gravierend, als würde Fed-Chef Ben Bernanke laut und deutlich vor Inflation warnen.

In der Tat zeigt sich seit der Jahresmitte, dass die Erholung noch nicht so dauerhaft ist, wie von vielen Marktteilnehmern erhofft. Mitte November waren zwar nur noch vier deutsche Fondsschiffe ohne Beschäftigung, auf dem Höhepunkt der Krise waren es 134. Zur Entwarnung besteht indes kein Anlass. Viele Schiffsfonds sind in einem kritischen Zustand. Denn die Charraten sind in den meisten Größenklassen der Containerschiffahrt, der wichtigsten Schiffskategorie in der deutsche Anleger engagiert sind, unauskömmlich. Sie decken zwar wieder die Betriebskosten, lassen aber keinen Spielraum für Tilgung oder Zinszahlung. Das heißt aber: Auf Ausschüttungen können die Kommanditisten kaum hoffen.

Bereits im August 2010 warnte das Consulting-Unternehmen Roland Berger in der "Schiffahrtsstudie 2010", die auf einer Befragung von Reedern, Banken und Emissionshäusern basiert, vor einem erneuten Rückgang der Charraten. Eine Erholung der Charraten auf Vorkrisenniveau wird demzufolge bei Containerschiffen und Tankern erst Anfang 2012 erwartet und bei Bulkern Ende 2012.

23,7 Prozent der Schiffskredite deutscher Banken (insgesamt 23,7 Mrd. Euro) sind derzeit in der Sanierung. Bislang haben die Banken stillgehalten, wenn es um Stundung der Zinsen oder Tilgungsaussetzung ging. In der Regel forderten sie aber einen Beitrag der Kommanditisten, den diese auch in den meisten Fällen geleistet haben, weil das zusätzliche Kapital bei Ausschüttungen und Verkaufserlös eine Vorzugsbehandlung genießt. Das bedeutet aber, dass die Altkommanditisten, die sich nicht an der Kapitalerhöhung beteiligen wollten oder konnten, erst sehr viel später wieder mit Ausschüttungen rechnen können.

Sanierungsfonds, die einspringen, wenn das benötigte Kapital von den Altkommanditisten nicht aufgebracht wird, und Schnäppchenfonds, die die niedrigeren Preise nutzen, sowie Zweitmarktfonds beherrschen derzeit die Szene im Neuemissionsgeschäft. Die früher üblichen Einzelschiffsfonds sind heute nur schwer zu vermitteln. Die Folge: Mehr als 60 Prozent des in den ersten drei Quartalen platzierten Eigenkapitals für Schiffsfonds entfiel auf die Sanierung.

Um die Mittel für die Sanierung hereinzuholen, wurden teilweise auch Auszahlungen zurückgefordert. Das ist nach Meinung des Emissionshauses Dr. Peters möglich, weil die Auszahlungen als Darlehen an die Kommanditisten verbucht wurden. Auch andere Emissionshäuser sind so verfahren, wollen die Rückforderung der Auszahlungen aber nur als "ultima ratio" betrachten, wenn es darum geht, die Übernahme des Schiffes durch die Gläubiger zu vermeiden.

Zwei Jahre haben die Banken stillgehalten. Björn Nullmeyer, Leiter des Geschäftsbereichs Spezialfinanzierungen bei der Bremer Landesbank, wies darauf hin, dass am Ende des dritten Jahres so oder so eine Entscheidung fallen muss. Das heißt also: Entweder muss die Restrukturierung dann über die Bühne sein, oder es steht eine Verwertung (Verkauf, Versteigerung) an.

Zusätzliche Kredite geben die Banken nicht mehr, auch bei der Vergabe von Überbrückungskrediten zur Sanierung von Schiffsfonds sind die Kreditinstitute äußerst restriktiv. "Es sieht auch so aus, als ermöglichten ausgerechnet die steigenden Märkte und Schiffswerte es den Banken nun, die Notgemeinschaft, das gemeinsame Boot wieder zu verlassen", befürchtet Dobert. Ähnlich sieht das André Tonn, Geschäftsführer der Oltmann-Gruppe, der für Opportunity-Fonds weiterhin attraktive Einkaufschancen sieht. "Die werden bis Ende des nächsten Jahres bestehen."

Aber auch die Banken stehen unter Druck, weil das notwendige Eigenkapital zur Unterlegung der Kredite erheblich gestiegen ist. Unter Basel III würde der Eigenkapitalbedarf noch einmal stark zunehmen. Im Augenblick geht es für die Schiffsfonds ums Überleben, an Ausschüttungen ist bei den meisten vorläufig nicht zu denken - erst recht wenn die Charraten weiter stagnieren.