

Flottenfonds - was versteht man unter einem Flottenfonds?

Der Begriff Flottenfonds kann für verschiedene Dinge stehen. Zum einen werden Flottenfonds auch von den Initiatoren der "normalen" Schiffsbeteiligungen angeboten. Diese vereinen hier eine Vielzahl von Schiffen zu einem "Sammelfonds", der dann als Flottenfonds bezeichnet wird.

Entwickelt wurde diese Art der Schiffsbeteiligung Anfang des 21. Jahrhunderts, als die Charterraten immer weiter in den Keller rutschten. Ein Investment in einzelne Schiffsbeteiligungen war dabei vielen Anlegern zu risikoreich, da durch die niedrigen Charterraten auch nur noch niedrige Renditen anfielen. Um nun aber wieder Kunden in diesem Markt zu akquirieren, entschlossen sich die bekannten Schiffsfondsanbieter, die Flottenfonds anzubieten.

Dabei gibt es jedoch zwischen den einzelnen Angeboten teils erhebliche Unterschiede. Einige investieren ausschließlich in verschiedene Containerschiffe, andere wiederum nur in Tanker. Doch um eine tatsächliche Risikostreuung und dadurch möglichst hohe Renditen für den Einzelnen zu gewährleisten, empfehlen sich Investitionen in Schiffe aus allen Segmenten der Schifffahrt. Der Nachteil bei diesen Flottenfonds ist dann allerdings, dass der Investor nicht wirklich weiß, an was für Schiffen er sich nun beteiligt.

Insgesamt gesehen, bringt ein solcher Flottenfonds aber nur dann hohe Renditen, wenn alle Einzelschiffe auch eine sinnvolle Investition ergeben. Leider wird hier oft versucht, verlustreiche Schiffe in einen Flottenfonds mit einzubinden, doch damit sinken dann auch die Renditen des ganzen Fonds. Renommiertere und kundenfreundliche Emissionshäuser dagegen werden jedes einzelne Schiff, was in den Flottenfonds aufgenommen wird, vorab sorgfältig auf dessen Rentabilität überprüfen.

Im Flottenfonds werden Schiffsbeteiligungen oft auch als stille Teilhaberschaften verkauft. Das heißt, die Kommanditisten, die stille Beteiligungen halten, profitieren nicht von den günstigen Steuermöglichkeiten, sondern vielmehr von den hohen Ausschüttungen, die sie erwarten dürfen.

Als Flottenfonds kann aber auch ein Einzelschiff bezeichnet werden, welches mit anderen Schiffen gemeinschaftlich einen Erlöspool bildet. Aber auch das Produktportfolio, auf das ein einzelner Investor seine Kapitaleinlagen verteilt, kann als Flottenfonds bezeichnet werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn er in mehrere Schiffsbeteiligungen investiert hat, um eine möglichst hohe Risikostreuung zu erhalten.

Am gängigsten ist der Begriff aber dennoch für den Flottenfonds als angebotene Kapitalanlage, in der eine Dachgesellschaft mehrere Schiffe betreibt.

Schiffsbeteiligung - Initiator, Charterer und andere Beteiligte an einer Schiffsbeteiligung

Zu den wichtigsten Personen, um eine Schiffsbeteiligung erst einmal zum Anlaufen zu bringen, gehört der Initiator. Er ist eigentlich niemand anderes als diejenige Person, die den Anstoß zu dem Vorhaben gibt.

An erster Stelle einer Schiffsbeteiligung steht zunächst die Suche nach geeigneten Partnern, die von der Idee der Schiffsbeteiligung ebenso begeistert sind wie der Initiator selbst. Die meisten Schiffsbeteiligungen werden in Form von geschlossenen Beteiligungen von professionellen Anbietern initiiert. Das heißt, es gibt Unternehmen, die oft schon seit Jahren auf dem Markt der Schifffahrt und der Kapitalanlagen (speziell im Bereich geschlossene Fonds) Erfahrungen gesammelt haben.

Diese wollen beispielsweise ein neues Schiff bauen lassen. Meist erfolgt dann der Bau eines Containerschiffes, da die Nachfrage nach diesen nach wie vor besonders hoch ist. Solch ein Schiff zu bauen kostet jedoch mehrere Millionen Euro, so dass hierfür erst einmal ein gewisses Startkapital benötigt wird.

Der Initiator muss dafür Sorge tragen, dass das benötigte Eigenkapital für den Schiffsbau eingeworben wird. Hierfür muss zunächst eine Grundlage geschaffen werden, die den potenziellen Kapitalgebern einen Anreiz schafft in diese geschlossene Beteiligung zu investieren.

Schiffsbeteiligung als geschlossene Beteiligung - Verkaufsprospekt als Grundlage

Das Verkaufsprospekt ist, wie bei vielen anderen geschlossenen Fonds auch, die Werbepattform im Bereich Emissions- oder Beteiligung. Um diesen Prospekt nach bestem Wissen und Gewissen erstellen zu können, wird der Initiator einer geschlossenen Beteiligung eine grundlegende Marktbeobachtung durchführen bzw. durchführen lassen. Auf Grundlage dieser Daten müssen dann Chancen und Risiken, die die Schiffsbeteiligung als geschlossene Beteiligung bietet, ausgearbeitet werden.

Zur Erstellung des Prospektes benötigt man weitere Angaben: So muss das Ziel einer Schiffsbeteiligung detailliert dargestellt werden. Hierbei spielt es eine große Rolle mit welchen Mitteln dieses erreicht werden soll, wie viele finanzielle Mittel hierzu benötigt werden, ob die Chancen ausreichend hoch sind oder ein Gewinn zu erwirtschaften ist.

Der Initiator muss den Prospekt hierbei so verfassen, dass auch ein Laie ihn verstehen kann. Im Grunde ist ein Emissionsprospekt ähnlich wie ein Businessplan aufgebaut, der letztendlich beschreibt, wann man das Unternehmen wo sieht und wie dieses Ziel erreicht werden soll. Dem Verkaufsprospekt ist in aller Regel ein Finanzierungsplan angehängt, der genau beschreibt, welche Mittel wofür verwendet werden sollen.

Um diese Daten so genau wie möglich zu erhalten, sollten möglichst schon bei der Auflage des Prospektes konkrete Zahlen evtl. bereits bestehender Zeitcharterverträge vorliegen. Diese bieten dem Anleger zudem den Vorteil, dass er bereits realistisch einschätzen kann, für welchen Zeitraum und Preis das Schiff "beschäftigt" sein wird.

Ist der Prospekt dann endgültig erstellt, muss der Initiator diesen Verkaufsprospekt von der BAFIN (Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht) genehmigen lassen.

Schiffsbeteiligung - Chancen & Risiken einer Schiffsbeteiligung

Die Chancen und Risiken einer Schiffsbeteiligung lassen sich nur schwierig auseinander dividieren, da sie oftmals auf denselben Punkten beruhen.

Zu den größten Risiken gehören der Einkaufspreis des Schiffes und dessen pünktliche Ablieferung, sowie die Verträge mit den Charterern. Ist der Einkaufspreis zu hoch, sinkt automatisch die Rendite, selbiges gilt für fehlende Zeitcharterverträge. Sind diese nicht vorhanden, steht das Schiff vor der "Arbeitslosigkeit" und kann keine Einnahmen, demzufolge also auch keine Gewinne erwirtschaften. Eine verspätete Lieferung des Schiffes durch die Vertragswerft kann zu einem Rücktritt vom bereits geschlossenen Chartervertrag führen, wobei aber auch der Besteller dann das Recht hat, vom Kauf zurückzutreten.

Durch diese "Anfangsrisiken" sollten interessierte Anleger eher auf Beteiligungen zurückgreifen, die von Initiatoren mit entsprechendem Namen und Erfahrung angeboten werden. Dadurch können oft extrem günstige Einkaufspreise erwirtschaftet werden. Auch bieten viele dieser renommierten Gesellschaften ihre Schiffsbeteiligungen erst dann auf dem Markt an, wenn bereits ein Chartervertrag abgeschlossen ist. So wird das Risiko fehlender Einnahmen auf ein Minimum reduziert.

Weitere Risiken sind die Charterraten, die nach Ablauf der ersten Charterverträge neu verhandelt werden müssen. Ist der Schiffsmarkt zu diesem Zeitpunkt in einer schwierigen Lage, lassen sich hierbei nur geringere Charterraten erzielen. Umgekehrt kann dies jedoch auch zu einer Chance für den Anleger werden. Befindet sich der internationale Schiffsmarkt gerade im Auftrieb, werden u. U. auch höhere Charterraten vereinbart, als ursprünglich angenommen.

Durch die Berechnung der Charter in US-Dollar und oft zusätzliche Aufnahme von Krediten in japanischen Yen (hier sind die Zinsen oft erheblich günstiger) kann es auch zu deutlichen Währungsschwankungen kommen. Je nachdem, in welche Richtung diese ausschlagen, können Sie zum Verlust, aber auch zum Gewinn führen.

Die im Beteiligungsprospekt angegebenen Kosten können sich beispielsweise durch steigende Versicherungsprämien negativ verändern, so dass auch hier eine niedrigere Rendite erzielt wird. Gleiches gilt, wenn die Gesellschaft ein "Montags-Schiff" erhalten hat, an dem ständig Reparaturen vorgenommen werden müssen. Dann steigen die veranschlagten Wartungs- und Reparaturkosten. Im umgekehrten Falle, also wenn besonders wenige Reparaturen nötig sind, oder Versicherungsbeiträge sinken, können diese Faktoren die Rendite natürlich auch positiv beeinflussen.

Durch steigende oder fallende Zinsen, die für Fremdkapital anfallen, lassen sich weitere Beeinflussungen der Rendite feststellen. Aber auch der erzielte Verkaufserlös des Schiffes zum Ende der Beteiligung kann, je nach Marktsituation, sowohl höher als auch niedriger als prognostiziert ausfallen. Beim vorzeitigen Verkauf einer Schiffsbeteiligung ist ebenso die jeweils geltende Marktsituation entscheidend für entstehende Gewinne oder Verluste.

Insgesamt kann man also sagen, dass im Beteiligungsprospekt zwar viele Kosten und Erlöse prognostiziert werden, jedoch nur die wenigsten wirklich sicher vorausgesagt werden können, da auch der Schiffsmarkt teils extremen saisonalen und weltwirtschaftlichen Schwankungen unterliegt.

Schiffsbeteiligung - Vorteile einer Schiffsbeteiligung

Ein klarer Vorteil der Schiffsbeteiligung ist allerdings der steuerliche Aspekt. Durch die Einführung der Tonnagesteuer sind die ausgeschütteten Beträge aus einer Schiffsbeteiligung nahezu steuerfrei. Auch wenn man bedenkt, dass der Schiffsmarkt sich gerade in den letzten Jahren stets im Aufwärtstrend befand, kann man auch weiterhin von guten Renditen ausgehen. Durch den großen Anteil veralteter Containerschiffe, wird die Nachfrage nach

neuen Modellen auf dem Weltmarkt steigen, so dass eine Auslastung neu gebauter Schiffe anzunehmen ist. Dies ist allein schon deshalb anzunehmen, weil der Transport mittels Containerschiffen mittlerweile einen bedeutenden Teil der gesamten weltwirtschaftlichen Logistik ausmacht.

Selbst bei Vererbung oder Schenkung einer Schiffsbeteiligung lassen sich teils deutliche Steuerersparnisse erzielen, so dass hier ein weiterer Vorteil dieser Kapitalanlage liegt. Besonders geeignet ist sie deshalb für "Großverdiener", die mit hohen Steuerzahlungen belastet werden. Auch zur Abrundung des gesamten Kapitalanlageportfolios eines Anlegers ist sie geeignet. So wird eine möglichst breite Risikostreuung erzielt.

Schiffsbeteiligung – Charterer

Der Charterer ist der "Mieter" des Schiffes. Zu einem bestimmten Tagessatz, der grundsätzlich in US-Dollar abgerechnet wird, kann der Charterer das Schiff dann nutzen. Gerade in der Containerschiffahrt sind Linienreedereien die häufigsten Charterer.

Hier werden oftmals auch so genannte Zeitcharterverträge mit dem Initiator abgeschlossen. Diese besagen nichts anderes, als dass das Schiff für einen im Vertrag benannten Zeitraum, beispielsweise 12 Monate, an den Charterer verchartert wird. Auch der jeweilige Tagescharter wird in dem Vertrag festgehalten. Das heißt allerdings auch, dass diese während der Laufzeit weder nach oben noch nach unten korrigiert werden kann. Deshalb wird der Initiator hier auf möglichst hohe zu erzielende Charterraten hinarbeiten.

Wenn bei einer Schiffsbeteiligung eine "time Charter" vereinbart wird, bleibt der Eigentümer, also die Fondsgesellschaft oder der Initiator auch weiterhin für die Wartung und Reparatur des Schiffes verantwortlich. Ist es defekt, entfällt auch die Charterrate, da der Charterer das Schiff ja nicht nutzen kann.

Die Bereederung des Schiffes, also die technische und kaufmännische Betriebsführung kann der Initiator selbst durchführen oder an einen dritten, den so genannten Vertragsreeder, übertragen. Dadurch entstehen u. U. aber wieder erhöhte Kosten, die diese Anlageform für potenzielle Anleger uninteressant lassen werden. Deshalb sollte dieser Schritt gut überlegt sein.

Extrem wichtig sind auch die Kommanditisten einer Schiffsbeteiligung. Denn diese geben schließlich das Kapital, um das Schiff bauen zu lassen und es in Betrieb zu nehmen. Sie haben die Chance, hierdurch relativ gering zu versteuernde Einnahmen zu erzielen. Außerdem haben sie während der jährlich stattfindenden Gesellschafterversammlung die Möglichkeit, eigene Ideen und Vorschläge zum weiteren, wirtschaftlichen Betrieb des Schiffes mit einzubringen.

Sie sind bei der Anlage in eine Schiffsbeteiligung, die auf der Grundlage einer KG basiert nur zur Haftung für etwaige Verluste in der Höhe ihrer jeweiligen Einlage verpflichtet.

Die komplette Betriebsführung dagegen ist nicht von ihnen zu verrichten. Sie investieren hier nur in eine reine Kapitalanlage und erhalten daraus resultierende Gewinne gut geschrieben.

Weitere wichtige Beteiligte an einer Schiffsbeteiligung sind auch die jeweiligen Banken, die die Fremdfinanzierung gewähren oder der Treuhänder. Dieser ist für die Annahme der Beitrittserklärungen und die Betreuung der Anleger verantwortlich. Oft wird auch ein Geschäftsbesorgungsvertrag geschlossen. Der Vertragspartner muss dann die kaufmännische Abwicklung "besorgen".

Schiffsbeteiligungen

Eine Schiffsbeteiligung - oder auch geschlossene Schiffsbeteiligung - ist eine unternehmerische Beteiligung mit mittelfristiger Laufzeit. Der Anleger profitiert einerseits aus seiner Kapitalauszahlung und den jährlichen Ausschüttungen inklusive der Ausschüttung bei Veräußerung des Schiffes und andererseits wirken sich auch die persönlichen Steuerminderungen auf Verluste bzw. Steuerzahlungen auf Gewinne aus der Beteiligung auf die Rendite aus.

Allgemein optieren fast alle Beteiligungen während der Laufzeit in die Tonnagebesteuerung und generieren nahezu steuerfreie Ausschüttungen (mit Ausnahme des sogenannten Unterschiedsbetrages, der mit Verkauf des Schiffes versteuert werden muss). Einige Modelle (reine Tonnagesteuerfonds, Vorzugskapital, stille Beteiligungen) verzichten ganz auf einen Anfangsverlust.

Kaum ein Segment der Geschlossenen Fonds ist so komplex wie der Markt der Schiffsbeteiligungen. Am gängigsten sind immer noch die Containerschiffe. Das ist in erster Linie dadurch begründet, dass es sich bei diesem Markt um einen starken Wachstumsmarkt handelt. Interessant ist auch, dass derzeit weniger als 10% der Weltmarktflotte Containerschiffe sind. Unter dem Oberbegriff Containerschiffe fasst man kleine Zubringer von 500 TEU bis zu großen Post-Panamaxschiffen von über 8.000 TEU zusammen, so dass dieses Segment auch fast alle anderen Segmente der Schiffsbeteiligungen sehr inhomogen ist.

Tanker verdanken Ihre Attraktivität anderen Gründen: Nach dem sogenannten "Phase Out"-Programm in Verbindung mit den verschärften Regeln der International Maritime Organization werden in den nächsten Jahren zahlreiche Einhüllentanker aus der Fahrt genommen. Bereits heute lehnen viele Öl- und Chemiegesellschaften den Einsatz von Einhüllentankern ab, diesbezüglich ist eine Investition in einen Doppelhüllentanker sinnvoll.

Bulker oder auch Massengutschiffe befördern sogenannte trockene Massengüter (Kohle, Erz, Schutt, Getreide usw.). Es handelt sich auch hier um einen stabilen Wachstumsmarkt, dem allerdings nicht die Dynamik des Containermarktes zugrunde liegt. Andere Märkte wie Schwergut- oder Massengutfrachter weisen kaum bis keine Wachstumstendenzen auf, es muss aber alte Tonnage ersetzt werden.

Schiffsbeteiligungen - Besteuerung von Schiffsbeteiligungen

Schiffsbeteiligungen können auf zweierlei Arten besteuert werden, weshalb sie auch beliebt bei den Anlegern sind, da beide Besteuerungen deutlich Steuer senkende Möglichkeiten für den Einzelnen bieten.

Bei der "normalen" Gewinnermittlung, müssen alle Kosten und Erlöse einander gegenüber gestellt werden. Dabei wird dann der tatsächliche Gewinn erwirtschaftet und muss entsprechend auch versteuert werden. Der Vorteil bei dieser Besteuerungsart liegt darin, dass die in den ersten Jahren entstehenden Verluste mit berücksichtigt werden können. Auch Ausgaben des Geschäftsführers, beispielsweise Reisekosten zu den jährlich zu veranstaltenden Gesellschafterversammlungen können hier steuerlich berücksichtigt werden. Durch diese hohen Verlustzuweisungen entstehen in den ersten Jahren nur sehr geringe Steuerschulden bzw. eine negative Steuerschuld.

Allerdings sind nach den ersten drei Jahren eher Gewinne zu verzeichnen, die dann voll versteuert werden müssten. Um diesem aus dem Wege zu gehen und die Schiffsbeteiligungen in Deutschland wieder attraktiver für die Anleger zu machen, führte die Bundesregierung bereits 1999 die Tonnagesteuer ein.

Tonnagebesteuerung

Hierzu konnte der jeweilige Schiffsbetrieb innerhalb der ersten drei Jahre optieren, ist dann aber auch für mindestens 10 Jahre an diese Art der Gewinnermittlung gebunden. Bei der Tonnagebesteuerung kommt es nicht auf den tatsächlich erzielten Gewinn an, sondern vielmehr auf die Größe des Schiffes. Die Nettonaumzahl ist hier entscheidend. Je nach Größe wird ein pauschaler Gewinn vorgegeben, der dann zu versteuern ist. Allerdings können bei dieser Besteuerungsart keinerlei Sonderausgaben mehr berücksichtigt werden. Die Ausgaben des Geschäftsführers für die Reise zur Gesellschafterversammlung bleiben hier also unberücksichtigt. Sollte das Schiff negative Erträge erwirtschaften, können auch diese nicht mit angerechnet werden.

Dennoch lohnt sich die Tonnagebesteuerung insbesondere für die Anleger. Denn hier erhalten diese ihre Ausschüttungen nahezu steuerfrei. Es findet dabei keine Anrechnung auf Sparerfreibeträge statt, sondern durch die sehr niedrigen Gewinne, die in diesem Verfahren ermittelt werden, verringert sich auch der Steuersatz auf ein Minimum.

Selbst bei der Vererbung und Verschenkung einer Schiffsbeteiligung lassen sich Steuervorteile erkennen. Anders als bei den meisten Kapitalanlagen lassen sich diese vererben und verschenken, ohne Sparerfreibeträge anzugreifen. In einigen Fällen entfällt die Erbschafts- bzw. Schenkungssteuer sogar vollständig, so dass die Vererbung oder Schenkung einer solchen Kapitalanlage durchaus sinnvoll sein kann. Will der Schenkende dem Beschenkten sowieso eine gewisse Summe schenken, ist es oft rentabler, diese in Form einer Schiffsbeteiligung als in Form von Aktien oder Wertpapieren zu übertragen.

Schiffsbeteiligung - Kapitalanlage in Schiffsbeteiligungen

Eine Schiffsbeteiligung gehört mittlerweile zu den im Kapitalmarkt erfolgreichsten und rentabelsten Kapitalanlagen im Bereich geschlossene Fonds. Dabei beteiligt sich ein Anleger am Bau und am Betrieb eines Schiffes mit einer bestimmten Einlage. Meist erfolgen diese Einlagen als Kommanditeinlage in eine KG. Der Anleger wird also zum Kommanditisten, der am Gewinn und am Verlust des Unternehmens beteiligt wird, wobei er für Verluste nur bis zur Höhe seiner Einlage haftet.

Daneben finden sich aber auch Anlageformen, die als Partenreederei bezeichnet werden. Da diese oft mit hohen Verlusten behaftet sind und der Anleger hier zusätzlich auch mit seinem gesamten Privatvermögen haftet, ist eine solche Anlageform nicht zu empfehlen.

Die deutschen Schiffe, die neu gebaut werden, speziell im Containerschiffbereich, werden fast ausschließlich über Schiffsbeteiligungen, auch Schifffonds (geschlossene Fonds) genannt, finanziert. Dabei werden also die Kosten zum Bau des Schiffes zu einem Teil über Fremdkapital, zum anderen aber auch über Eigenkapital gedeckt. Das Eigenkapital besteht hierbei aus den Einlagen der einzelnen Kommanditisten, wobei bei einer Schiffsbeteiligung ähnliche Regeln wie bei allen anderen Kommanditbeteiligungen gelten.

Geschlossene Fonds - Steuerliche Sparmöglichkeiten mit Schiffsbeteiligungen

Besonders interessant ist diese Form der Kapitalanlage in geschlossene Fonds für Großverdiener mit einem hohen zu versteuernden Einkommen. In den vergangenen Jahren konnte dieses durch hohe Verlustzuweisungen in den ersten Jahren des Betriebes des Schiffes verringert werden, seit Einführung der Tonnagesteuer sind hier andere Möglichkeiten der Steuerersparnis geschaffen worden.

Durch die Tonnagesteuer wird nicht der tatsächliche Gewinn ermittelt, sondern die Gewinnermittlung erfolgt auf Basis der Größe des Schiffes. Hierfür werden pauschalisierte Gewinnsummen angenommen, die zu einer sehr niedrigen Besteuerung auch hoher Ausschüttungen an die Kommanditisten führen. Dies bietet auch den Vorteil, dass Schiffsbeteiligungen nicht mehr nur als reine Steuersparmodelle, sondern auch als Kapitalanlagen mit hohen Renditen angesehen werden. Und dies ist auch tatsächlich bei der richtigen Anlage der Fall, wenn man bedenkt, dass hier Renditen bis zu 8 % nach (!) Steuern verbleiben können.

Schiffsbeteiligung - Verschiedene Modelle von Schiffsbeteiligungen

Doch bei der Wahl der geeigneten Schiffsbeteiligung ist es wichtig, die einzelnen Modelle miteinander zu vergleichen. So sind nur angenommene Gewinnberechnungen für eine langfristige Anlage in eine Schiffsbeteiligung selten ausreichend, um sich ein Bild hierüber zu verschaffen. Wichtiger sind tatsächlich bestehende Verträge, die eine langfristige Auslastung des Schiffes belegen.

Die Gewinne einer Schiffsbeteiligung errechnen sich aus deren Chartereinnahmen. Dies sind die Einnahmen, die bei Vermietung des Schiffes anfallen. Die Charterraten werden jedoch grundsätzlich in US-Dollar abgerechnet, so dass hier immer ein gewisses Währungskursrisiko besteht.

Günstig sind hier also Schiffsfonds, die bereits feste Zeitcharterverträge besitzen. Diese sollten bereits bei der Anlage in eine Schiffsbeteiligung vorliegen und möglichst lange laufen. Außerdem ist auf die jeweilige Charterrate zu achten - sind diese im Allgemeinen gerade sehr niedrig, werden auch die Zeitcharterverträge mit niedrigen Charterraten abgeschlossen. Der Nachteil besteht dann darin, dass auch bei steigenden Charterraten auf dem freien Markt eine Bindung an die einst geschlossenen Preise auf Grundlage des Zeitchartervertrages besteht. Dies kann aber auch zum Vorteil werden: Denn wenn zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses hohe Charterraten herrschten, können diese während der jeweiligen Vertragslaufzeit auch nicht nach unten korrigiert werden. So entsteht ein höherer Gewinn, der natürlich den einzelnen Anlegern zugute kommt.

Auch beim Verkauf des Schiffes fällt noch einmal ein satter Veräußerungsgewinn an. Denn die Schiffe dieser Schiffsfonds werden meist 12 Jahre lang degressiv abgeschrieben, so dass deren Buchwert oft deutlich unter dem zu erzielenden Verkaufserlös liegt.

Schiffsbeteiligungen als Steuersparmodelle - Steuern sparen mit Schiffsbeteiligungen

Bei einer Erbschaft oder Schenkung eines Anteiles an einer Schiffsbeteiligung lassen sich ebenfalls oft Steuern sparen. Hier wird der Freibetrag des Erblassers oder Schenkers zzgl. einem weiteren Abschlag des Wertes zzgl. dem Freibetrag des Erben oder Beschenkten angerechnet. Im besten Fall sind hier keinerlei Erbschafts- oder Schenkungssteuern zu zahlen.

In einigen Fällen besteht auch die Möglichkeit, dass eine negative Steuerschuld entsteht. So lassen sich teils erhebliche Steuern sparen, wenn man eine Schiffsbeteiligung verschenkt, anstelle eines Aktien- oder Wertpapierpaketes. Allerdings gilt dies nur für einige Schiffsbeteiligungen, so dass hier vorab der Rat eines Steuerberaters, besser noch eines Anwaltes, der sich auf Erb- und Schenkungsrecht spezialisiert hat, eingeholt werden sollte.

Natürlich birgt die Schiffsbeteiligung auch Risiken und nicht nur Vorteile. Zu diesen gehören evtl. nicht ausgelastete Schiffe, die keine Einnahmen erzielen, starke Kursschwankungen des US-Dollars zum Euro oder auch niedrigere Verkaufserlöse als angenommen.

Doch in Anbetracht dessen, dass der Markt für Containerschiffe stetig wächst, ist die Schiffsbeteiligung trotzdem eine sinnvolle und rentable Anlageform.

Wer sich, aus welchen Gründen auch immer, vorzeitig von seinem Anteil trennen muss, kann dies natürlich tun. Eine Kündigung oder Übertragung des Anteils ist jederzeit möglich, wobei jedoch die Fristen lt. Emissionsprospekt eingehalten werden müssen. Allerdings ist hier häufig mit Abschlägen zu rechnen, so dass im schlimmsten Falle sogar ein Verlust entstehen kann.

Schiffsbeteiligungen - Schiffsbeteiligung an gebrauchten Schiffen

Seit einiger Zeit sind auch Schiffsbeteiligungen gebrauchter Schiffe auf dem Markt. Diese profitieren von den oft niedrigeren Kaufpreisen und können schon Zeitcharterverträge vorweisen, da evtl. eine Reederei ihren Vertrag mit genau diesem Schiff verlängern möchte. Oft sind diese Schiffe dann bereits um die 12 bis 15 Jahre alt, aber auch so gut gepflegt und gewartet, dass ein Betrieb des Schiffes ohne weiteres noch bis zu dessen 30. Geburtstag möglich ist.

Einige dieser Beteiligungen bieten sogar den Vorteil, dass die bisherigen Eigner auf sämtliche Einnahmen aus dem Schiff verzichten, um die Ausschüttungen an die Kommanditisten zu sichern. Das heißt, erwirtschaftet der Betrieb des Schiffes nicht ausreichend Gewinne, um auch die Einnahmen des Eigners abzudecken, verzichtet er auf diese. So wird ein ganz besonders großer Vertrauensbonus geschenkt, der viele Anleger zur Beteiligung bewegen soll.

Schiffsbeteiligung - Worauf sollte man bei der Auswahl einer Schiffsbeteiligung achten?

Ganz wichtig, um die richtige Schiffsbeteiligung zu finden, ist natürlich der genaue Vergleich der einzelnen Angebote. Um möglichst hohe Renditen zu erzielen, sollte man auf einen namhaften Anbieter zurückgreifen, der bereits mehrere Jahre Erfahrung in der Rubrik der Schiffsbeteiligung aufweisen kann.

Ebenso wichtig ist es, darauf zu achten, dass das Schiff möglichst schon bei Platzierung über einen Zeitchartervertrag verfügt, der möglichst hohe Charterraten vereinbart hat. Denn hierdurch wird die lang- bzw. mittelfristige Einnahmesituation des Schiffes abgesichert.

Auch sollte man auf hochwertige Schiffe achten, die über eine lange Lebensdauer verfügen. Denn nur so kann ein Schiff auch lange Zeit Einnahmen erwirtschaften. Ebenso wichtig sind auch positive Bewertungen dieser Schiffe hinsichtlich ihrer Reparaturanfälligkeit, um möglichst geringe Reparaturkosten zu verursachen.

Beim Anbieter selbst sollte man auf eine realistische Darstellung der möglichen Einnahmen und Ausgaben, der transparenten Aufschlüsselung möglicher Chancen und Risiken achten. Denn die Renditen von Schiffsbeteiligungen sind vielen Faktoren unterworfen, die sich kaum langfristig prognostizieren lassen. Sei es die Währungsschwankung, die heute nicht für die Zeit in fünf, zehn oder mehr Jahren vorhergesagt werden kann oder aber auch die allgemeine Situation auf dem Schiffsmarkt. So unterliegen diese starken periodischen Schwankungen - ist die Nachfrage im ersten Jahr noch deutlich hoch, so kann diese bereits innerhalb weniger Jahre, teils gar Monate extrem sinken. Dies spiegelt sich dann auch immer wieder in den zu erzielenden Charterraten ab.

Deshalb ist es sinnvoll, wenn sich eine Besserung der Charterraten auf dem Schiffsmarkt abzeichnet, auf den nächsten Fonds zu warten und in diesen zu investieren. Unter Umständen kann dieser dann bereits Verträge mit höheren Charterraten vorweisen, im Gegensatz zu den derzeit angebotenen Beteiligungen. Teils lohnt sich hier bereits eine Wartezeit von nur zwei oder drei Monaten, wie die Entwicklung der Charterraten der letzten Zeit deutlich veranschaulicht. So waren die Charterraten noch im Frühjahr im Keller, zeigten ab Sommer aber deutliche Aufwärtstrends.

Durch die günstige Besteuerung dieser Schiffsbeteiligungen eignet sich eine solche auch besonders gut, um eine Investition gegen Ende des Jahres zu tätigen, wenn noch Ausgaben zur Senkung der Steuerschuld benötigt werden. Deshalb werden viele Schiffsbeteiligungen auch erst gegen Ende des Jahres platziert.