

Im Kielwasser des Welthandels

Die 1998 eingeführte Tonnagebesteuerung stellt die laufenden Erträge aus der Vercharterung von Schiffen im Wesentlichen steuerfrei. Die Bundesregierung wollte damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt stärken. Schiffsbeteiligungen sind deshalb steuerlich unproblematisch, jedoch auch mit hohen Risiken verbunden.

Zu den Gewinnern der letzten Steuerreform, mit denen der Steuersparbranche die Möglichkeiten beschnitten werden sollten, gehört eindeutig die Schiffsbeteiligung. Seriöse Emissionshäuser stellten weniger die Steuerersparnis, sondern die Rendite in den Vordergrund. Die Branche wirbt mit nahezu steuerfreien Renditen von mindestens zehn bis zwölf Prozent jährlich. Das und Mindestbeteiligungen ab 15.000 Euro könnten Schiffsbeteiligungen auch für Bezieher mittlerer Einkommen interessant machen.

Bei einer Schiffsbeteiligung beteiligt sich der Anleger als Kommanditist (dies kann auch treuhänderisch sein) an einer Gesellschaft, die ein Schiff baut oder erwirbt und dann verchartert. Die Haftung eines Kommanditisten ist wegen der entsprechenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) beschränkt auf die Höhe seiner Kapitaleinlage. Nachschusspflichten bestehen nicht. Andere Modelle einer Schiffsbeteiligung sind nicht üblich.

Natürlich ist auch eine Schiffsbeteiligung den wirtschaftlichen Schwankungen des Welthandels unterworfen, handelt es sich doch um eine Beteiligungsform mit unternehmerischem Risiko. Dementsprechend sind die Chancen und Risiken zu beurteilen. Die Anleger scheinen jedenfalls vorsichtiger geworden zu sein: Statistisch legte jeder Deutsche im vergangenen Jahr 2.498 Mark in Schiffsbeteiligungen an, im Vorjahr waren es noch 2.898,40 Mark – ein Rückgang um über 15 Prozent. Für das Jahr 2001 erwarten Analysten indessen keine weiteren Einbußen auf dem Markt.

Die Risiken: Schwankende Chartern und Währungen

Ende der neunziger Jahre verursachten die Überkapazitäten von Schiffstonnage am Markt teilweise um die Hälfte zurückgehende Charterraten. Einerseits war es eine hausgemachte Krise: Viele Emissionshäuser, die Schiffsbeteiligungen anbieten, hatten durch überzogene Bestellaktivitäten extreme Überkapazitäten geschaffen. Dies hatte seine Ursache im Auslaufen verschiedener steuerlicher Vergünstigungen. Andererseits führte zum Beispiel die Abwertung des Real in Brasilien dazu, dass die Fahrten dorthin um 30 Prozent zurückgingen. Die Entwicklungen in Asien und Russland und die zunehmende Globalisierung trugen ebenfalls zu dieser Entwicklung bei.

Auch die günstige Exportlage der deutschen Industrie konnte von den Reedern nicht genutzt werden. Der Umsatz der Hamburg Süd The Shipping Group beispielsweise stieg zwar um 17 Prozent auf gut 2,4 Milliarden Mark, trotzdem schrieb das Unternehmen erhebliche Verluste.

1998 und Anfang 1999 befand sich die gesamte Schifffahrtsindustrie in einer Rezession. Am härtesten traf es die Containerschifffahrt. Bereits in der ersten Jahreshälfte 1999 aber besserte sich die Lage und der Chartermarkt erholte sich zusehends. Doch gleichzeitig drohte die nächste Krise: Viele Reeder hatten in der Euphorie des erneut boomenden Marktes wiederum zu viel Schiffstonnage bestellt.

Die Chancen: Wirtschaftswachstum und Preise

Nach Prognosen des IWF und der Weltbank steigt das jährliche Weltwirtschaftswachstum innerhalb der kommenden fünf Jahre um durchschnittlich drei Prozent pro Jahr. Dies bedeutet nach einer Studie von Dr. Burkhard Lemper, Mitarbeiter am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen, jährliche Zuwachsraten für die Containerschifffahrt in Höhe von etwa sieben Prozent.

„2000 ist die Containerschiffahrt gegenüber dem Vorjahr um etwa 12 Prozent gewachsen, dieses Jahr werden es wegen des nachlassenden Wirtschaftswachstums allerdings deutlich weniger sein. Die Schätzung von sieben Prozent jährlichem Wachstum ist dennoch realistisch, wenn sich die Voraussagen von IWF und Weltbank nicht als Wunschenken erweisen.“

Parallel zum Wachstum des Marktes ändert sich auch die Struktur der internationalen Containerschiffsflotte. Auf den Langstrecken werden verstärkt Containerschiffe mit sehr hohen Ladekapazitäten eingesetzt. Größere Reedereien werden fusionieren oder Allianzen bilden. Die Anforderungen an die Zukunft beinhalten größere Stellplatzkapazitäten, höherer Geschwindigkeiten, geringeren Verbrauch und niedrigere Betriebskosten.

Die gegenwärtig rückläufige Entwicklung der Charraten wird sich nach Meinung von Experten noch mindestens bis in das Frühjahr 2002 hinziehen, bevor wieder mit einer Steigerung gerechnet werden kann. Die zukünftige Entwicklung der Charraten wird positiv beeinflusst durch die derzeit hohen Preise für Treibstoff. Preissteigerungen von 30 bis 40 Prozent gegenüber den Vorjahren machen ältere Schiffe unrentabel. Moderne Schiffe mit höchstem technischen Standard liegen wesentlich günstiger im Verbrauch (15 bis 20 Prozent) im Vergleich zu Schiffen älterer Bauart. Da größere Schiffe etwa 150 bis 200 Tonnen Treibstoff pro Tag verbrauchen, bringen moderne Schiffe gegenüber ihren Vorgängermodellen leicht eine Treibstoffersparnis in Höhe von einigen Tausend Dollar pro Tag.

Dies führt dazu, dass viele ältere Schiffe vom Markt genommen werden, zumal sich der Schrottpreis für Schiffbaustahl auf einem hohen Niveau bewegt und das Abwracken unrentabler Schiffe dadurch interessant geworden ist.

Drei wichtige Punkte machen den Erfolg einer Schiffsbeteiligung aus: die Erfahrung des Emissionshauses, welches die Beteiligung anbietet, die Bereederungsgesellschaft, die für den technischen Betrieb des Schiffes zuständig ist und der Charterer, der das Schiff mittels Vertrag gechartert hat.

Die Erfolgskriterien: Erfahrung und Bilanzen

Wichtigstes Merkmal für die Beurteilung eines Emissionshauses ist dessen Leistungsbilanz, mit der das Unternehmen darlegt, dass es über einen längeren Zeitraum gute Arbeit geleistet hat, am besten über mehrere Jahre hinweg. Die Bereederungsgesellschaft sollte für ein gutes Kostenmanagement bekannt sein und Erfolge vorweisen können. Der Charterer, der das Schiff im täglichen Einsatz benutzt, sollte schon zu den namhaften und finanzstarken Partner auf dem Weltmarkt gehören, damit er seinen Verpflichtungen nachkommen kann.

Steuer und Rendite

Der Charterer zahlt eine feststehende Rate an die Bereederungsgesellschaft, die sich um die kaufmännische Abwicklung des Schiffes kümmert. Nach Abzug der Schiffsbetriebskosten und dem Kapitaldienst für Zins und Tilgung verbleibt ein Restbetrag für Ausschüttungen an die Gesellschafter der Schiffsgesellschaft.

Die Rendite für die Anleger ergibt sich bei einer Schiffsbeteiligung aus der laufenden Ausschüttung und dem späteren Verkaufserlös des Schiffes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die laufenden Ausschüttung durch die mögliche Option zur Tonnagesteuer fast steuerfrei ist.

Bei der Tonnagesteuer zieht das Finanzamt zur Ermittlung nicht den Überschuss aus dem Chartergeschäft, sondern pauschal die Größe des Schiffes heran. Die Steuersätze sind in § 5a Abs.1 S.2 Einkommenssteuergesetz (EStG) für jeweils volle 100 Nettotonnen pro Tag im Jahr angegeben. Sie betragen mindestens 0,45 Mark für Tonnagen über 25 000 Nettotonnen und im Höchstfall 1,80 Mark bei einer Tonnage bis zu 1000 Nettotonnen. Diese Steuer ist so niedrig, dass sie fast einer Nichtbesteuerung gleichkommt. Außerdem kassieren Anleger, deren Fonds von Beginn für die Tonnagesteuer votieren, ihren Anteil am Verkaufserlös des Schiffes steuerfrei.

Auf die Tonnagesteuer kann eine Reederei nur umstellen, wenn sie eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt: Das Schiff muss in dem Jahr, ab dem die Betreibergesellschaft erstmals diese Möglichkeit zur Gewinnermittlungsart wahrnimmt, überwiegend im inländischen Seeschiffsregister eingetragen sein.

Weiterhin muss das Schiff von einem inländischen Vercharterer ausgerüstet und im internationalen Gewässer eingesetzt werden. Mit diesen Vorschriften wollte der Gesetzgeber den deutschen Anteil an der internationalen Handelsschifffahrt stärken.

Im Jahr der Umstellung muss die Gesellschaft die stillen Reserven des Schiffes als Übergangsgewinn aufdecken. Das ist im Wesentlichen der Unterschiedsbetrag zwischen dem Marktwert des Schiffes (Teilwert) und dem Buchwert und allen anderen stillen Reserven. Der Unterschiedsbetrag muss in die sogenannte Tonnagesteuer-Rücklage eingestellt und die Rücklage spätestens beim Verkauf des Schiffes aufgelöst und mit dem persönlichen Steuersatz versteuert werden.

Ein vorzeitiger Verkauf des Schiffes oder von Anteilen der Gesellschafter ist zwar jederzeit möglich, zieht aber zwingend die Auflösung der Rücklage nach sich. Die gleichen Folgen hat eine eventuelle Rückkehr zur Normalbesteuerung nach zehn Jahren. An den Antrag zum Wechsel zur Tonnagesteuer ist die Schiffsgesellschaft unwiderruflich zehn Jahre gebunden.

Während die Gewinnermittlung nach Tonnagesteuer vorgenommen wird, ist ein Abzug von Sonderbetriebsausgaben ausgeschlossen. Eine Anteilsfinanzierung ist darum nur für den Zeitraum wirtschaftlich sinnvoll, bis die Gesellschaft zur Tonnagesteuer optiert. Danach sind die Fremdfinanzierungskosten nicht mehr abzugsfähig.

Abschreibung und Verlustzuweisung:

Bevor der Wechsel zur Tonnagesteuer stattfindet, realisiert die Schiffsgesellschaft die Verluste aus der Ausschreibung des Schiffes nach den Grundsätzen der normalen Gewinnermittlung. Nach Ablauf dieser Phase der negativen Ergebnisuweisung, in der Regel die ersten zwei Betriebsjahre, geht die Beteiligungsgesellschaft zur Tonnagesteuer über.

Die Gesellschaft weist zunächst Verluste aus der Beteiligung den Gesellschaftern zu. Diese können wiederum die Verluste mit ihren übrigen Einkünften verrechnen und haben so eine Steuerersparnis. Nach dem Wechsel zur Tonnagesteuer bleiben Gewinne der Gesellschaft nahezu steuerfrei.

Der § 2b Einkommenssteuergesetz (EStG) beschränkt allerdings die Verlustzuweisungsmöglichkeiten und die Höhe der negativen steuerlichen Ergebnisse auf maximal 50 Prozent des eingesetzten Kapitals, die sogenannte „Nichtaufgriffsgrenze“. Überschreitet die Schiffsgesellschaft die Grenze, greift die Finanzverwaltung nämlich den Fall auf und prüft nach den Kriterien des § 2b, ob es sich um eine Verlustzuweisungsgesellschaft handelt. Wenn ja, hat der Anleger keine Möglichkeit, die Verluste mit seine übrigen Einkünften zu verrechnen.

Es werden auch Schiffsbeteiligungen angeboten, welche die Nichtaufgriffsgrenze überschreiten. Es besteht aber immer noch die Möglichkeit, dass das Finanzamt die Schiffsgesellschaft steuerlich anerkennt, wenn die restlichen Prüfungskriterien des 2b nicht erfüllt sind.

Pro und Contra Schiffsbeteiligungen:

Emissionshäuser von Schiffsbeteiligungen betonen die guten Aussichten, die Schiffsfonds für Anleger bieten. So sagt Michael Rathmann, Steuerberater des Online-Anlageberaters MIRA GmbH: „Durch den § 2b EStG tritt die Laufzeitrendite wieder stärker in den Vordergrund. Immerhin betragen die Durchschnittsrenditen von wirklich guten Schiffsbeteiligungen zehn bis zwölf Prozent nach Steuern und in manchen Fällen sogar noch mehr. Besser geht es eigentlich nicht“. Die sogenannten Weichkosten gingen zurück, Anbieter bräuchten keine großen Verluste mehr zu produzieren, weil sie die Nichtaufgriffsgrenze berücksichtigen müssten. Rathmann schränkt jedoch ein: „Wer sich für eine Schiffsbeteiligung interessiert, muss sich ein Maximum an Informationen über die Chancen und Risiken einer Schiffsbeteiligung verschaffen.“

Ebenfalls kritisch beurteilt Alexander Hirn, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer in Ulm, ein Investment in Schiffsfonds. „Einerseits ist es sicher richtig, dass Schiffsbeteiligungen aus steuerlicher Sicht eine hochinteressante Anlage sind. Die Risiken liegen jedoch auf wirtschaftlichem Gebiet. Ich habe oft genug erlebt, wie sich diese Projekte als Geldvernichtungsmaschine entpuppt haben. Der Erfolg hängt von vielen Faktoren ab, die sich nur wenig prognostizieren oder gar beeinflussen lassen.“

Eine Schiffsbeteiligung könne sehr wohl ein lohnendes Geschäft sein, aber auch eine totale Fehlinvestition, so der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer. Die Risiken seien etwa mit einem Aktienkauf vergleichbar. Hirn führt weiter aus: „Internationale Chartergeschäfte werden in der Regel in Dollar bezahlt. Die guten Renditen der vergangenen Jahre wurden auch deswegen erzielt, weil eben die amerikanische Währung so stark war.“

Tipps und Tricks für Investoren:

Eine wichtige Rolle bei der Auswahl der richtigen Schiffsfonds spielen Renommee und Leistungsbilanzen der beteiligten Partner. Der Anleger sollte jedoch beachten, dass es eine Reihe von Möglichkeiten gibt, eine Bilanz zu schönen. So könnte ein Emissionshaus etwa einen Kontokorrent-Kredit aufnehmen, um eine Ausschüttung zu finanzieren. Bei älteren Unternehmen, die über Jahre hinweg regelmäßig und zuverlässig Gewinne ausschütten, ist dies allerdings seltener der Fall als bei noch jungen Emissionsfirmen. „Wer mehrere Jahre hintereinander Kredit aufnehmen muss, um seinen Anlegern eine Gewinnausschüttung zu bieten, der überschuldet sich zwangsläufig und ist über kurz oder lang in Konkurs. Solche Firmen werden nicht alt“, so Michael Rathmann.

Vorsicht ist auch geboten, wenn sich die Kapitalrendite nach internem Zinsfuß berechnet. Zur Berechnung der Rendite wird dabei nicht das gesamte eingesetzte Kapital herangezogen, sondern nur der Betrag, der nach Abzug der Abschreibungen übrig bleibt. Dementsprechend üppiger sieht die Gewinnmarge aus – aber eben nur auf dem Papier. Auch wenn eine Tilgung von Krediten merklich höher ausfällt als ursprünglich vorgesehenen, deutet das noch nicht auf einen besonders guten Geschäftsverlauf hin. Möglicherweise hat das Emissionshaus die Tilgungsrate von vornherein sehr niedrig angesetzt.

Ebenfalls wichtig ist die Marktpositionierung des Schiffes. Hier muss der Anleger beurteilen, ob ein Schiff eine marktgerechte Charrate hat.

Üblicherweise wird in der Schifffahrt die Stellplatzzahl für Container mit so genannten Homogen – TEU (TEU = Transport Equivalent Unit) angegeben. Dies entspricht einem Container mit einer Länge von 20 Fuß (6 mtr.) und 14 Tonnen Beladung. Für den internationalen Seehandel kommen zunehmend Containerschiffe mit Kapazitäten von über 6.000 TEU zum Einsatz.

Für diese Größenbezeichnung gibt es Untersuchungen, die in verschiedenen Indizes ausgewertet werden. Mit den Zahlen kann der Anleger aber selten etwas anfangen, weil er meistens nicht weiß, wie viele TEU sein Schiff transportieren kann. Die Emissionsprospekte für Schiffsbeteiligungen gehen üblicherweise nur von der reinen Containerstellplatzzahl aus, also er Anzahl der maximal transportierbaren Container ohne Gewichtsangabe. Die Ausnahme ist nach Angaben von Michael Rathmann der Index von www.mira-anlagen.de, mit seiner Ausrichtung an der absoluten Stellplatzzahl von Containern, die ein Schiff vom Gewicht her maximal transportieren kann.

Bei der Entscheidung, welche Schiffsbeteiligung die beste ist, können weitere Prüfungspunkte hilfreich sein. So etwa der Ausschüttungsbeginn, der sich auf die Verzinsung des Kapitals auswirkt. Besonders wichtig ist die Anfangsbeschäftigung, also der vertraglich gesicherte Charterzeitraum zu Beginn des Investments. Zusätzlich zu den Jahresangaben der Anfangsbeschäftigung gibt es manchmal Garantien für Einnahmen und Optionen auf Charterverlängerung, die individuell gewertet werden müssen.

Aber auch wenn langfristige Chartern dem Anleger Sicherheit suggerieren, kann die Wirklichkeit besonders bei großen Schiffen anders aussehen. Wer nämlich kurzfristige Verträge abschließt, ist flexibler, kann öfter neue Bedingungen aushandeln und deshalb besser von einer positiven Marktentwicklung profitieren. Langfristige Charterverträge können zudem oft nur zu eher ungünstigen Bedingungen für den Reeder abgeschlossen werden. Mit einem langen Vertrag steigt nämlich auch das Risiko des Charterers, die Kapazität, die ihm zur Verfügung steht, gar nicht ausnutzen zu können. Darum ist es im Chartergeschäft keineswegs unüblich, die Preise in einer Baisse nach zu verhandeln oder zu kürzen. Nicht zuletzt kann sich auch der schwankende Dollarkurs auf das Ergebnis auswirken, besonders bei Verträgen mit US-amerikanischen Firmen.

Bei extrem großen Containerschiffen der Post-Panamax-Klasse ist zusätzlich zu beachten, dass es nur eine sehr begrenzte Anzahl an Linienreedereien gibt, die nach Ablauf der Erstcharter als Charterer in Frage kommen. Post-Panamax-Schiffe sind Schiffe, die zu breit sind, um durch den Panamakanal fahren zu können. Bei diesen Schiffen sind sehr langfristige Charterverträge von acht bis zwölf Jahren allerdings unverzichtbar, und der Restwert der Schiffe ist aus Sicherheitsgründen auch nur mit dem Schrottwert kalkuliert.

Fazit: Schiffsbeteiligungen bleiben riskant

Es wird deutlich, dass Interessenten für eine Schiffsbeteiligung bei ihrer Auswahl eine Vielzahl von Fakten beachten müssen, deren Beurteilung besonders Laien große Schwierigkeiten bereiten dürfte. Für die Schiffsbeteiligungen sprechen mit die hohen Renditen und die geringe Steuerbelastung. Auf der Negativseite steht das Risiko eines jeden Unternehmers: Bei einer schlechten Schiffsbeteiligung kann ein Anleger all sein eingesetztes Geld verlieren.