

Freitag, 27. Januar 2012

[Geschlossene Fonds](#)

TPW: Doppelt so viele Schiffe in Schieflage wie 2009/2010

Die auf Schifffahrt spezialisierte Wirtschaftsprüfungs-gesellschaft TPW, Hamburg, erwartet, dass doppelt so viele Schiffsfonds in Schieflage sind oder geraten werden wie im ersten Teil der Krise 2009/2010.



Schiffsbeteiligungen in Schieflage

Wenn die Marktsituation sich nicht bald verbessere, sei mit 600 bis 800 Sanierungsfällen zu rechnen, sagte Thomas Mattheis, Partner der Kanzlei. Betroffen seien nicht nur Containerschiffe, sondern auch Massengutfrachter (Bulkler) und vor allem Tanker.

Seit etwa Mitte November 2011 würden in seiner Mandantschaft entsprechende Bankengespräche geführt und Maßnahmen vorbereitet, so Mattheis. Die ersten Gesellschafterversammlungen, auf denen über die Konzepte abgestimmt wird, erwarte er im März oder April.

„Bis Mitte 2011 hat der größte Teil der Reedereien alles richtig gemacht“, betonte Mattheis. Die Märkte hätten sich so entwickelt wie in den Sanierungskonzepten prognostiziert. Seitdem sind die Charratensraten jedoch wieder stark rückläufig und haben bei Containerschiffen trotz eines Zuwachses des Ladungsvolumens fast wieder den Tiefpunkt von Ende 2009 erreicht.

Als Gründe nannte Mattheis die Ablieferung von Schiffen, deren Bau in der Krise lediglich verschoben worden war, die Neubestellung vor allem sehr großer Frachter durch die großen Linienreedereien – insbesondere Maersk – und einen Preiskampf der Linien, um den zusätzlichen Frachtraum zu füllen.

Kapitalbedarf hätten sowohl Fonds, die bereits ein Restrukturierungskonzept hinter sich haben, als auch solche, die bislang ohne frisches Anlegergeld durch die Krise gekommen sind. In vielen Fällen sei jedoch ungewiss, ob und wie die Liquiditätslücken geschlossen werden könnten, so Mattheis. Die Anleger bezweifelten zunehmend den wirtschaftlichen Erfolg der Konzepte, und die Gespräche mit den Banken seien in diesem Jahr deutlich schwieriger.

[Seite 2: Weitere Belastungen drücken auf die Branche der Schiffsbeteiligungen](#) ^[1]

Immerhin hätten auch die Banken ein Interesse daran, Lösungen zu finden, sagte Mattheis. Eine Welle von Insolvenzen und Zwangsverwertungen erwarte er nicht, da die Schiffswerte in vielen Fällen unter der Kreditsumme lägen und sich für manche Schiffe derzeit überhaupt kein Käufer fände. Allerdings sei eine Zunahme von Notverkäufen nicht auszuschließen, sobald der Markt sich wieder etwas verbessert habe, schränkte er ein.

Zwei weitere Themen beschäftigen die Branche derzeit und können zu zusätzlichen Belastungen führen.

Zum einen stelle die EU derzeit die Möglichkeit der pauschalen Gewinnermittlung („Tonnagesteuer“) auf den Prüfstand und verschicke entsprechende Fragebögen an die Mitgliedstaaten, berichtete Dr. Detlef Laub, geschäftsführender Gesellschafter der TPW Rechtsanwaltsgesellschaft. Möglicherweise werde die Tonnagesteuer künftig an das Führen einer europäischen Flagge gebunden sein, was Mehrkosten verursachen könne.

Zum anderen traktiert das Bundeszentralamt für Steuern eine Reihe von Fonds und Reedereien mit empfindlichen Nachforderungen von Versicherungssteuer. Diese sei vielfach von ausländischen Versicherern nicht abgeführt worden und werde nun – zum Teil bis in das Jahr 2004 zurück – nachbelastet, so Laub.

Zudem stuft das Amt reedereiintere Ausfall-Pools als Versicherungen ein und verlange 19 Prozent Versicherungssteuer auf entsprechende Ausgleichszahlungen der Schiffe untereinander. Dieser Punkt müsse wohl gerichtlich geklärt werden. Erste Gerichtsverfahren erwarte er noch in diesem

Jahr, sagte Laub. (sl)

Artikel gedruckt von Finanznachrichten auf Cash.Online: <http://www.cash-online.de>

URL des Artikels: <http://www.cash-online.de/geschlossene-fonds/2012/schiffsbeteiligungen-krise/70262>

URLs in this post:

[1] Seite 2: Weitere Belastungen drücken auf die Branche der Schiffsbeteiligungen:

<http://www.cash-online.de/geschlossene-fonds/2012/schiffsbeteiligungen/70235/2>

Copyright © 2011 by Cash.Print GmbH; Cash. - Investieren wie die Profis