

Schiffsfonds weiter in Seenot

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft TPW Todt & Partner sieht Welle neuer Sanierungen

„Bereits heute ist erkennbar, dass für das laufende Jahr eine Welle neuer Sanierungen von Schiffsfonds ansteht.“

In vielen Fällen sei ungewiss, ob und wie Liquiditätslücken der Gesellschaften geschlossen werden können, erklärten gestern Thomas Mattheis, Partner der TPW Todt & Partner Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, und Dr. Detlef Laub, Gesellschafter-Geschäftsführer der TPW Rechtsanwalts-gesellschaft in Hamburg. Nach einer teilweisen Erholung in 2010/2011 stehe das laufende Jahr für viele Reedereien

erneut unter dem Zeichen defizitärer Charterraten, die Anzahl der beschäftigungslosen Schiffe steige. Überkapazitäten und die Auslieferung neuer Großcontainerschiffe verstärkten die Krise zusätzlich.

„In dieser Lage ist der Vertrieb von geschlossenen Schiffsfonds nahezu zum Erliegen gekommen. Schiffe, die zur Ablieferung anstehen, können auf die Eigenkapitalfinanzierungen über diese Fonds nicht mehr zurückgreifen“, so Mattheis und Laub. Bereits laufende Schiffsfonds verzeichneten 2012 erstmals oder erneut Kapitalbedarf. TPW beziffert das Volumen pro Schiff auf bis zu zwei Millionen Euro. Die Zahl der Sanierungsfälle liege bei 600 bis 800 und damit fast doppelt so hoch wie im Vorjahr.

Ausschlaggebend für den Erfolg von Betriebsfortführungen seien neben den Anlegerentscheidungen auch die finanzierenden Banken. Als Kreditgeber der Fonds entscheiden sie letztlich darüber, ob ein Fortführungs-



TPW-Gesellschafter-Geschäftsführer Dr. Detlef Laub (l.) und TPW-Partner Thomas Mattheis

konzept zur Abstimmung gestellt werden kann oder nicht. Aufgrund der anhaltenden Krise gestalteten sich die Gespräche mit den Banken in diesem Jahr jedoch deutlich schwieriger.

Alle Marktteilnehmer seien sich einig, dass eine Verkaufswelle von Fondsschiffen die erzielbaren Marktpreise zusätzlich abwerten würde und sinkende Schiffswerte möglicherweise weitere Schiffsgesellschaften in finanzielle Bedrängnis bringen könnten. Bislang waren alle Beteiligten bemüht, eine solche Abwärtsspirale zu verhindern. Bankvorgaben und die geringere Bereitschaft der Anleger, Kapital nachzuschließen, erhöhten jedoch für 2012 die Möglichkeit, dass dieses Bemühen vergeblich war.

Auch die geführte Flagge ist Gegenstand einer politischen Diskussion. Auf Bundes- und EU-Ebene wird die deutsche Praxis immer mehr infrage gestellt. In Deutschland bereederte Schiffe profitieren von der deutschen Tonnagesteuer. Dafür müs-

sen die Schiffe die deutsche Flagge jedoch nicht führen. Berufen Schiffsgesellschaften sich auf die höheren Lohnkosten und Abgaben in Deutschland, erhalten sie eine Ausnahmegenehmigung, mit der dann die Flagge eines nicht europäischen Landes geführt werden darf. Lediglich im Rahmen der freiwilligen Selbstbindung hat sich die Branche im Maritimen Bündnis verpflichtet, 600 Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen. Nun ist die Tonnagesteuer aber eine von der EU-Kommission genehmigte Subvention. Aus diesem Grund wird die deutsche Regelung dort kritisch gesehen. Aus europäischer Sicht sollte die Tonnagesteuer an das Führen einer EU-Flagge geknüpft sein, so TPW. In einigen Regelungen anderer Mitgliedsstaaten ist dies bereits verankert.

Derzeit prüft die EU-Kommission die Anwendungspraxis: Bis Ende 2012 sollen die Mitgliedsstaaten hierüber Auskunft geben. Anschließend wird entschieden, ob und wie die Regeln verein-

heitlicht werden müssen. Von einer solchen Entwicklung wäre eine große Anzahl finanzierter Schiffe betroffen. Den weiteren TPW-Angaben zufolge wird auch die bisher in der Branche wenig beachtete Versicherungssteuer der Schiffsgesellschaften in diesem Jahr noch beschäftigen und Kosten verursachen. Das seit 2010 für diese Steuerart zuständige Bundeszentralamt für Steuern erhebt in einer Vielzahl von Fällen Versicherungssteuer nach. TPW erwartet 2012 erste Gerichtsverfahren zur Klärung der Rechtslage.

Die 1948 als Sozietät gegründete TPW mit derzeit über 250 Mitarbeitern (davon 18 Gesellschafter) prüft beziehungsweise erstellt jährlich über 600 Schiffsfonds-Jahresabschlüsse. Etwa 16 Prozent der deutschen Schiffsflotte wird von TPW steuerrechtlich und wirtschaftlich begleitet. Seit 2008 hat TPW über 70 Schiffssanierungen durchgeführt. Zu den TPW-Kunden gehören Reedereien mit fünf und mehr als 100 Schiffen. FBI

Mehr Kapazität für Windkraft auf See

Im Rostocker Seehafen werden die Produktionskapazitäten für die Offshore-Windenergie-Branche ausgebaut. Der Hersteller EEW Special Pipe Constructions erweitert die Produktion von Großrohren und Komponenten mit finanzieller Unterstützung des Landes Mecklenburg-Vorpommern. „Das Unternehmen wird für den Standort Rostock immer wichtiger“, sagte gestern Wirtschaftsminister Harry Glawe. Gegenwärtig sind an den Standorten Rostock und Lubmin rund 300 Mitarbeiter beschäftigt. Das Land fördert die Investitionen mit 6,4 Millionen Euro, 40 Arbeitsplätze sollen entstehen. „Gerade im Offshore-Bereich wird weiteres Wachstum erwartet. Zudem werden die Komponenten immer größer“, sagte Glawe. Für die Jacket-Fertigung wird eine neue Halle errichtet. Bisher konnten diese Rohre in Rostock nicht rationell gefertigt werden und wurden deshalb fremdbezogen. mm

Wenig Hoffnung für vermissten Arbeiter

Von dem vermissten Offshore-Arbeiter in der Nordsee fehlt noch immer jede Spur. Die Suche musste gestern wegen schlechten Wetters unterbrochen werden. „Die Hoffnung schwindet, ihn lebend zu finden“, teilte Bard, das den Windpark „Bard Offshore 1“ nordwestlich von Borkum errichtet, mit. Dort war der Mann am Mittwoch von einer abstürzenden Plattform ins Wasser gerissen worden. Bard sucht inzwischen mit eigenen Kräften. DGzRS, Marine und Polizei hatten zuvor keine Überlebenschancen mehr gesehen für den Mann, dessen Spezialanzug nur für wenige Stunden vor dem kalten Wasser schützte. woe/jmm

TTS Marine GmbH – Deck equipment excellence

Hatch covers | Cranes | Winches | Mega yacht equipment

...all backed by a global service network. Tel: +49 421 52008-0 | info@tts-marine.de | www.ttsgroup.com

