

PERSPEKTIVEN FÜR PRIVATANLEGER

# «Wer es eilig hat, der fliegt»



**Samuel Neuhaus**

Jeder, der sie schon einmal geniessen durfte, schwärmt von ihr: der Flug-Ananas. Schliesslich wird diese im

reifen Zustand geerntet und «flugs» per Luftfracht zu uns gebracht. Zwischen Ernzeitpunkt und dem kulinarischen Genuss der Frucht vergehen so gerade einmal zwei Tage.

Der Wunsch nach schnellem und sicherem Transport steht hinter allen Gütern, die per Luftfracht befördert werden, unabhängig davon, ob es eilige Poststücke und Dokumente, empfindliche Industrieprodukte, einmalige Kunstwerke oder exklusive Meeresfrüchte sind. Hauptsache, das Frachtgut erreicht schnell und unverfehrt seinen Empfänger. Denn: «Wer es eilig hat, der fliegt...»

## Integraler Bestandteil

Aufgrund von Globalisierung und zunehmender Vernetzung internationaler Produktionsstandorte ist die Luftfracht zu einem integralen Bestandteil internationaler Logistiksysteme

**Samuel Neuhaus** ist Betriebswirtschaftler HF/HKG, Finanzplaner mit eidg. FA und Mitinhaber der Alphatreu AG, Oberhofen: s.neuhaus@alphatreu.ch Der FPVS hat den Artikel nicht auf die fachliche Richtigkeit überprüft; diese liegt beim Autor.

Eine Flugzeugbeteiligung kann eine gute **Depotbeimischung** sein.

## SAMUEL NEUHAUS

geworden und bildet, gemessen am Wert der Waren, knapp 40 Prozent des Welthandels ab. Der Welthandel ist in seiner heutigen Form ohne Luftfrachtverkehr nicht mehr vorstellbar.

Eine besondere Rolle bei der Entwicklung von Welthandel und Luftfracht spielen vor allem die wirtschaftlichen Aktivitäten in Asien, den USA und Europa. Durch steigende Handelsaktivitäten steigt auch die Nachfrage nach Luftfracht. Nach einer kurzfristigen Wachstumsdelle im Jahr 2001 wuchs das Luftfrachtaufkommen seit 2002 im Durchschnitt um 5,3 Prozent p.a. Externe Schocks wie SARS, Irak Krieg oder ein hoher Ölpreis konnten den Wachstumstrend, im Gegensatz zum Personenverkehr, allenfalls nur kurzfristig beeinflussen.

Die WTO prognostiziert langfristig ein Welthandelswachstum von jährlich 7 Prozent. Die mittel- und langfristigen Prognosen sehen eine positive Entwicklung für die Luftfracht. So wie der Welthandel reagiert auch der Luftfrachtverkehr dynamischer als das Weltwirtschaftswachstum. Laut Boeing-Analyse ist der Luftfrachtverkehr im Durchschnitt um das 2,3-

fache des Wirtschaftswachstums gestiegen.

## Hohe Wachstumsraten

Für den Luftfrachtverkehr gehen Boeing und Airbus in ihren Gutachten weltweit von einem weiterhin starken Wachstum über die nächsten 17-18 Jahre aus, das mit 6,1 bzw. 5,8 Prozent p.a. deutlich oberhalb des Passagierverkehrswachstums von 5 Prozent p.a. liegen wird. Diesem positiven Aufwärtstrend steht ein Preissteigerungspotenzial, z.B. durch steigende Kerosinpreise, gegenüber. Dieser Effekt könnte die prognostizierten hohen Wachstumsraten in negativer Weise beeinträchtigen und abschwächen. Der Motor für diesen Aufschwung in der Luftfrachtbranche ist laut Boeing vor allem der asiatische Markt, insbesondere China mit über 11 Prozent Luftfrachtwachstum pro Jahr bis 2025.

## Profiteure

Da die Modernisierung und Erweiterung der Flugzeugflotten sehr viel Kapital bindet, ist für zahlreiche Fluggesellschaften das Leasing attraktiv geworden. Denn auch die hohen Treibstoffkosten erhöhen den Zwang zur Beschaffung von spar-

samerem Flugmaterial. Swiss-Chef Christoph Franz strebt für die Flotte einen Mix von zwei Dritteln Eigentum und einem Drittel Leasing an (NZZ 19.08.2008). Die Swiss ist kein Sonderfall.

Dank ihrer Eigentümerstruktur konnten die grossen staatlichen Fluggesellschaften ihre Flotte bislang problemlos finanzieren.

Durch die Deregulierung der Luftfahrtmärkte mit Zugang zu neuen Strecken benötigen die Airlines grössere Flotten, aber auch mehr Finanzflexibilität.

Die derzeitige angespannte Marktsituation eröffnet Leasinggebern wie der amerikanischen International Lease and Finance Corporation (ILFC) oder der Amentum (Joint Venture der HSH Nordbank und der DAL Deutschen Anlagen Leasing) neue Geschäftsperspektiven. Auch Privatanleger können von dieser Entwicklung profitieren. Zahlreiche deutsche Emissionshäuser wie beispielsweise die DCM bieten Interessierten Beteiligungen an.

Kann man nun Flugzeuge guten Gewissens als Investment empfehlen? Ja, eine Flugzeugbeteiligung kann eine gute Depotbeimischung sein. Sie bildet eine spezifische Anlagekategorie mit einem eigenständigen Chancen-Risiken-Profil. Ein Investor muss prüfen, ob eine solche Beteiligung in sein Depot passt. Das hängt von den persönlichen langfristigen Anlagezielen, der gesamten Vermögenssituation sowie der jeweiligen Risikobereitschaft ab. ■