

Tanker: Attraktiv für Landratten

Ein Schiff wird kommen

Schiffsbeteiligungen, insbesondere an Tankern, gehören aufgrund des weltweit steigenden Handelsvolumens zurzeit zu den von Anlageberatern besonders propagierten Investments. Sie sind eine attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger – vorausgesetzt der Initiator versteht etwas vom Geschäft und das Produkt ist marktgerecht. Unter der Vielzahl von Angeboten ist die Auswahl nicht einfach.

Über 95 Prozent des interkontinentalen Warentransportes erfolgt über die Seewege. Die Schifffahrt hat sich als wirtschaftlicher und sicherer Verkehrs-träger für größere Gütermengen und weite Entfernungen bewährt. Ausgelöst durch das Wirtschaftswachstum in Südostasien steigen die Transportmengen vor allem bei Rohöl und bei Ölprodukten konstant; zurzeit um mehr als drei Prozent bzw. sechs Prozent jährlich. Zugleich müssen über ein Drittel der Tanker nach den Vorgaben der International Maritime Organization (IMO) bis spätestens 2010 aus dem Markt genommen werden, da sie über keine Doppelhülle verfügen. Nach Berechnungen von Analysten wird zum Beispiel im Segment der kleineren Panmax-Tanker, die vorwiegend Ölprodukte transportieren, mehr als die anderthalbfache Zahl an Schiffen benötigt, um den erwarteten Bedarf zu decken.

Denn nur ein Teil des Bedarfs lässt sich mit Großtankern bewältigen; die schwimmenden Kolosse von 300.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit können wichtige Häfen wegen zu geringer Wassertiefen nicht anlaufen. Schiffe der Panmax-Klasse zwischen 60.000 und 80.000 Tonnen sind dazu aufgrund ihrer Maße jedoch in der Lage. Sie können – daher der Name – auch die wichtigste Verbindung zwischen den Haupthandelswegen befahren: den Panama-Kanal. Panmax-Tanker bieten zudem einen entscheidenden logistischen Vorteil.

Sie verfügen über mehrere voneinander unabhängige Tanks, in denen verschiedene Produktgruppen gleichzeitig transportiert werden können. Entsprechend flexibel lässt sich mit ihnen auf Veränderungen im Frachtmarkt reagieren. Dies wiederum hat positiven Einfluss auf die Chartererlöse. Die Aussichten für Investoren sind vielversprechend. Schiffe werden in der Regel über zwölf bis 15 Jahre finanziert. Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapaldienst wegfällt, sind selbst in einem schlechten Markt zehn Prozent möglich, bei guten Charterraten sogar von über 20 Prozent. Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 und mehr Jahre in hohem Maße profitabel eingesetzt werden. Um ein marktgerechtes Produkt zu entwickeln und zu wirtschaftlichem Erfolg zu führen, bedarf es genauer Kenntnisse der Märkte sowie langjähriger Erfahrung in der Konzeption und im Betrieb von Schiffen. Deshalb ist es von Vorteil, wenn der Initiator eine Reederei ist und keine reine Kapitalsammelstelle mit angeschlossenem Massenvertrieb. Der Reeder achtet auf eine optimale Konfiguration, eine ausgereifte, wartungsarme Technik und erwirbt selbst nur so viele Schiffe, wie am Markt beschäftigt und gute Charterraten erzielt werden können.

Rating-Agenturen nehmen Beteiligungsangebote kritisch unter die Lupe. Als Vorteil gilt es, wenn ein Schiff in einen Tanker-Pool eingebracht wird, in dem Schiffe verschiedener Reedereien mit einer hohen Auslastung an die großen Mineralölgesellschaften verchartert werden. Zu den besonderen Innovationen zählt das „Profit-Sharing“. Es wird zum Beispiel von der Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, die zu den wenigen Reedern unter allen Fondsanbietern zählt, bei dem neu initiierten Rohöl-/Ölprodukten-Tanker „W-O Ashley Sea“ realisiert. Erwirtschaftet der Tanker-Pool höhere Erlöse als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 Prozent zusätzlich an die Beteiligungsgesellschaft und erhöhen deren Einnahmen.

Ein Maßstab für die Solidität eines Beteiligungsangebotes ist auch, wie umsichtig eine Fondsgesellschaft in wechselnden Märkten navigiert. Die hohe Nachfrage in Boomphasen sollte für eine langfristige Sicherung des Niveaus der Charraten genutzt werden. Einnahmenüberschüsse dienen am besten der Sondertilgung. Schiffe, die entschuldet sind, können in schwachen Märkten umso rentabler eingesetzt werden. Früher resultierte die Attraktivität einer Schiffsbeteiligung vor allen aus den hohen Abschreibungen. Heute stehen die langfristige Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft an erster Stelle. Zusätzliche Attraktivität gewinnt diese unternehmerische Beteiligungsform durch die bereits in vielen Staaten gewährte Tonnagesteuer – eine pauschale Gewinnermittlung bei Schifffahrtsunternehmen – die erwirtschaftete Erträge nahezu steuerfrei stellt.

Manfred Godeck