

## Attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger:

**Vielversprechende Aussichten bei Schiffsbeteiligungen**

**S**chiffsbeteiligungen sind eine attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger – vorausgesetzt der Initiator versteht etwas vom Geschäft und das Produkt ist marktgerecht. Unter der Vielzahl an Angeboten ist die Auswahl nicht einfach.

Mehr als 95 Prozent des interkontinentalen Warentransports erfolgt über Seewege. Die Schifffahrt hat sich als wirtschaftlicher und sicherer Verkehrsträger für große 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 3 Prozent beziehungsweise 6 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



Ein moderner Ölproduktentanker: Kleine, flexible Schiffe haben Konjunktur.

Foto: Hanseatic Lloyd Reederei, Bremen

Allerdings partizipieren nur Schiffe bestimmter Größe und Ausstattung von der positiven Marktentwicklung. Zu ihnen gehören vor allem Tanker der Panmax-Klasse. Mit einer Tragfähigkeit zwischen 60.000 und 80.000 Tonnen sind sie die kleinsten Tanker, die auch Rohöl befördern.

Sie können alle wichtigen Häfen der prosperierenden Regionen anlaufen; Großtanker von 300.000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit sind dazu aufgrund der oft zu geringen Wassertiefen nicht in der Lage.

### Checkliste Schiffsbeteiligung

- Werden die Risiken der Beteiligung genannt? Wird die Marktsituation (Schiffsmarkt, Chartermarkt) ausführlich dargestellt?
- Ist das Schiffdesign marktgerecht?
- Ist der Kaufpreis des Schiffes gutachterlich überprüft?
- Ist die Beschäftigung des Schiffes gesichert?
- Ist die im Prospekt angesetzte Charrate realistisch?
- Wie sieht die Leistungsbilanz des Initiators aus?

- Sind eventuelle Mehrerlöse zur Darlehenstilgung vorgesehen?
- Liegen Bewertungen unabhängiger Ratinggesellschaften vor?
- Ist der Initiator im Seeschiffmarkt erfahren genug?
- Handelt es sich beim Initiator um eine reine Kapitalsammelstelle oder ist er im Seeschiffmarkt unternehmerisch engagiert?
- Wird die Möglichkeit eröffnet, die KG-Anteile wenn nötig zu veräußern?

Segment der Panmax-Tanker, die vorwiegend Ölprodukte transportieren, mehr als die anderthalbfache Zahl an Schiffen benötigt, um den erwarteten Bedarf zu decken.

Die Aussichten für Investoren sind vielversprechend. Schiffe werden in der Regel über zwölf bis 15 Jahre finanziert. Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapitaldienst wegfällt, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen von etwa 10 Prozent möglich, bei guten Charraten sogar mehr als 20 Prozent. Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 und mehr Jahre in hohem Maße profitabel eingesetzt werden.

### Tanker besonders profitabel

Schiffe der Panmax-Klasse befahren – daher der Name – auch die wichtigste Verbindung zwischen den Haupthandelswegen: 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 Frachtenmarkt reagieren. Dies wiederum hat positiven Einfluss auf die Chartererlöse.

(Fortsetzung auf Seite 24)

## Vielversprechende ...

(Fortsetzung von Seite 23)

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 abgeschlossenem 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 Charraten erzielt werden können.

### Marktkennntnis wichtig

Ratingagenturen nehmen Beteiligungsangebote kritisch unter die Lupe. Als Vorteil gilt es, wenn ein Schiff in einen Tanker-Pool eingebracht wird, der Schiffe verschiedener Reedereien mit einer hohen Auslastung an die großen Mineralölgesellschaften

verchartert. Zu den besonderen Innovationen zählt das so genannte „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 Sharon 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.

**Manfred Godek,**  
Düsseldorf