



Foto: Hanseatic Lloyd Reederei, Bremen

Anlagetipp: Schiffsbeteiligungen

Die Kieferorthopäden gehören zu den von Anlageberatern besonders umworbenen Personengruppen. Ganz oben auf der Angebotsliste stehen momentan Schiffsbeteiligungen. Sie sind eine attraktive Alternative für langfristig ertragsorientierte Kapitalanleger - vorausgesetzt der Initiator versteht etwas vom Geschäft und das Produkt ist marktgerecht. Unter der Vielzahl an Offerten ist die Auswahl nicht einfach.

Über 95% des interkontinentalen Warentransportes 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 % bzw. 6 % 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 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 viel versprechend. Schiffe werden in der Regel über 12 bis 15 Jahre finanziert. Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapaldienst wegfällt, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen von etwa 10 % möglich, bei guten Charraten sogar von über 20 %. Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 und mehr Jahre in hohem Maße profitabel eingesetzt werden.

Allerdings partizipieren nur Schiffe bestimmter Größe und Ausstattung von der positiven Marktentwicklung. Zu ihnen gehören vor allem Tanker der Panmax-Klasse. Mit einer Tragfähigkeit zwi-

schen 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. 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.

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 angeschlossenen 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.

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-/Ölprodukt-Tanker „W-O Ashley Sea“ realisiert. Erwirtschaftet der Tanker-Pool höhere Erlöse als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 % zusätzlich an die Beteiligungsgesellschaft und erhöhen deren Einnahmen.

Früher resultierte die Attraktivität einer Schiffsbeteiligung vor allem aus den hohen Abschreibungen. Heute stehen die langfristige Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft an erster Stelle. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die Beteiligungsform durch die Tonnagesteuer – eine pauschale Gewinnermittlung bei Schifffahrtsunternehmen, die Erträge nahezu steuerfrei stellt.

Checkliste Schiffsbeteiligung

- Werden die Risiken der Beteiligung genannt? Wird die Marktsituation (Schiffsmarkt, Chartermarkt) ausführlich dargestellt?
- Ist das Schiffsdesign 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 Seeschiffahrtsmarkt erfahren genug?
- Handelt es sich beim Initiator um eine reine Kapitalsammelstelle oder ist er im Seeschiffahrtsmarkt unternehmerisch engagiert?
- Wird die Möglichkeit eröffnet, die KG-Anteile wenn nötig zu veräußern?

AUTOR



Manfred Godek,

Jahrgang 1955,

arbeitet als freiberuflicher Journalist in Düsseldorf.

Sein Spezialgebiet sind Wirtschafts- und Finanzthemen.

