

STUTTGARTER ZEITUNG

Stuttgarter Zeitung, 26.02.2007, S. 17

Tanker - auch für Landratten

Bei hohen Frachtraten gute Rendite in Aussicht - Ausschüttungen weit gehend steuerfrei

Schiffsbeteiligungen, insbesondere an Tankern, gehören zurzeit zu den besonders propagierten Investments. Unter der Vielzahl an Angeboten ist die Auswahl allerdings nicht einfach.

Über 95 Prozent des interkontinentalen Warentransports erfolgt über Seewege. Vor allem durch das Wirtschaftswachstum in Südostasien steigen die Transportmengen bei Rohöl und bei Ölprodukten konstant; zurzeit um mehr als 3 beziehungsweise 6 Prozent jährlich. Zugleich müssen über ein Drittel der Tanker aus Umweltschutzgründen bis spätestens 2010 aus dem Markt genommen werden, da sie über keine Doppelhülle verfügen. Nach Berechnungen von Analysten wird im Segment der kleineren Panmax-Tanker, die vorwiegend Ölprodukte transportieren, mehr als die anderthalbfache Zahl an neuen Schiffen benötigt.

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. Panmax-Tanker zwischen 60 000 und 80 000 Tonnen sind dazu jedoch in der Lage. Sie können - daher der Name - auch die wichtigste Verbindung zwischen den Haupthandelswegen befahren: den Panamakanal. Außerdem transportierten sie in mehreren voneinander unabhängigen Tanks verschiedene Produktgruppen gleichzeitig und werden dadurch besser ausgelastet.

Schiffe werden in der Regel über 12 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 Charterraten sogar von über 20 Prozent. Ein Schiff kann bis zu 20 Jahre in hohem Maße profitabel eingesetzt werden. Um ein marktgerechtes Produkt zu entwickeln und zu wirtschaftlichem Erfolg zu führen, bedarf es genauer Marktkenntnisse 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, damit am Markt gute Charterraten erzielt werden können.

Ratingagenturen nehmen Beteiligungsangebote kritisch unter die Lupe. Als Vorteil gilt es, wenn ein Schiff in einen Pool eingebracht wird, in dem Schiffe verschiedener Reedereien an die großen Mineralölgesellschaften verchartert werden. 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 den Fondsanbietern zählt, bei dem Rohöl-/Ölprodukttanker W-O Ashley Sea praktiziert. Erwirtschaftet der Pool höhere Erlöse als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 Prozent 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 für diese Beteiligungsform durch die Tonnagesteuer - eine pauschale Gewinnermittlung bei Schifffahrtsunternehmen, die Erträge nahezu steuerfrei stellt. Manfred Godek

Die Weltkonjunktur boomt, die Frachtraten steigen. Foto: dpa

1162468, STZ , 26.02.07; Words: 471, NO: STZ-20070226-17-40

www.genios.de

GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH