

Tanker als Investment

Der wachsende Bedarf an Rohöl und Ölprodukten forciert die Nachfrage nach moderner Transportkapazität von Tankern der Panmax-Klasse

Mit der weltweit zunehmenden Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten steigen auch die Transportmengen; bei Rohöl derzeit um ca. 4 % p.a., bei Ölprodukten um ca. 6 % p.a. Insbesondere das Wirtschaftswachstum Chinas (9,3 % in 2005) und Indiens (7,1 % in 2005) sorgten für diesen Anstieg. Zur Befriedigung der Nachfrage müssen darüber hinaus längere Transportdistanzen in Kauf genommen werden. D.h. man benötigt mehr Tonnage, um einerseits das organische und andererseits das zusätzliche Wachstum abdecken zu können.

Schlagworte:

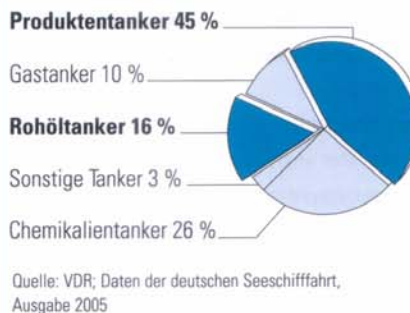
- Wachsende Nachfrage nach Rohöl und Ölprodukten
- Hoher Investitionsbedarf für Tonnage
- Profit-Sharing zugunsten der Beteiligungsgesellschaft
- Bestehender Zweitmarkt für Kommanditanteile

Attraktives Marktumfeld

Wichtige Häfen in den prosperierenden Regionen können jedoch wegen zu geringer Wassertiefen von Großtankern über 150.000 Tonnen Tragfähigkeit nicht angelaufen werden. Schiffe der „Panmax“-Klasse sind dazu aufgrund ihrer Maße jedoch in der Lage; sie können – daher ihre Bezeichnung – zudem die wichtigste Verbindung zwischen den Haupthandelswegen befahren: Den Panama-Kanal.

Im Panmax-Segment (60.000-80.000 tdw*) sind derzeit 275 Schiffe in Fahrt. 90 dieser Schiffe – respektive ein Drittel – müssen entsprechend den Vorgaben der IMO (International Maritime Organization) bis spätestens 2010 aus dem Markt genommen werden, da sie über keine Doppelhülle verfügen. Als Ersatz

Anzahl der Tankschiffe nach Typen



für die Ausmusterung sind 122 Schiffe bestellt, das entspricht einem Anteil von 45 % der Gesamtflotte, wobei 10 % dieser Neubauten aufgrund ihrer Abmessungen nicht den Panama-Kanal passieren können. Führende Analysten gehen jedoch davon aus, dass für alle zu verschrottenden Panmax-Tanker mehr als anderthalb mal so viele neue Schiffe in Fahrt gesetzt werden müssen, um den steigenden Bedarf zu decken.

Flexible Einsatzmöglichkeiten

Panmax-Tanker sind in der Regel die kleinsten Tanker, die auch Rohöl transportieren können. Sie können recht flexibel auf Veränderungen im Frachtenmarkt reagieren, indem sie in andere Ladungssegmente ausweichen und z.B. Ölprodukte wie Diesel oder Treibstoffe transportieren. Ladungseigner und Charterer favorisieren Panmax-Tanker auch wegen dieser Flexibilität. Die universelle Einsetzbarkeit hat auch positiven Einfluss auf die Charterraten.

Der Chartermarkt für Panmax-Tanker ist im Vergleich zu anderen Größenklassen ein „closed shop“, d.h. Einzelabschlüsse erfolgen in der Regel „private and confidential“, so dass die Charterraten einer verhältnismäßig gerin-

Autor + Kontakt

Florian Sievers
Leiter Marketing/Vertrieb
Hanseatic Lloyd Reederei
GmbH & Co. KG

Tel.: +49 (0)421-24 338 20
fsievers@hll-reederei.de
www.hanseatic-lloyd.de

gen Schwankungsbreite unterliegen. Über den Zeitraum der vergangenen sechs Jahre wurde für Panmax-Tanker eine Durchschnittsrate von USD 22.200 pro Tag ermittelt. Sämtliche Charterraten bewegten sich dabei in einer Bandbreite zwischen USD 15.400 und USD 36.800 pro Tag. Die Ratenentwicklung dieser Größenklasse weist also eine relativ begrenzte Volatilität auf.

Die Betrachtung der Märkte hat die Projektpartner veranlasst, dieses Segment neben dem bereits erfolgreichen Einsatz von Tankern der Small-Handy-Size-Klasse als ertragreiche Nische zu erfassen.

*Die Menschheit ist
zu weit vorwärts gegangen,
um sich zurückzuwenden,
und bewegt sich zu rasch,
um anzuhalten.*
(W. Churchill)

Langfristiges Engagement

Schiffe werden in der Regel über 15 Jahre finanziert und über 12 Jahre abgeschrieben. Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapitaldienst wegfällt, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen von etwa 10 % möglich, bei guten Charterraten sogar von über 20 %. Ein Schiff kann je nach Zustand bis zu 20 und mehr Jahre in hohem Maße profitabel eingesetzt werden. Das gilt insbesondere, wenn es gelingt, die Charterraten gegen Ausschläge nach unten abzusichern und gleichzeitig von Aufwärtsbewegungen zu partizipieren. Für die „W-O Sharon Sea“ konnte mit dem Charterer Heidmar LLC ein Vertrag für eine Periode von sieben Jahren geschlossen werden. Das Schiff wird seitens des Charterers im „Star Tankers Pool“ einge-

Die Tanker-Größenklassen

ULCC	> 350.000 tdw
VLCC	200.000-350.000 tdw (typical 310.000 tdw)
Suezmax	130.000-200.000 tdw (typical 150.000 tdw)
Aframax	80.000-130.000 tdw (typical 105.000 tdw)
Panmax	60.000-80.000 tdw
„Handy“	30.000-60.000 tdw
„Small-Handy's“	10.000-30.000 tdw

bracht. In den ersten drei Jahren wurde neben der Festcharter ein zusätzliches Profit-Sharing vereinbart, das sich wie folgt gestaltet: Sofern der Pool höhere durchschnittliche Chartererlöse als die fest vereinbarte Brutto-Charter erwirtschaftet, erhält die Beteiligungsgesellschaft vom Charterer 35 % der Mehrerlöse. Folglich kann das Schiff auch in den ersten drei Jahren am „Upside-Potential“ des Marktes teilhaben. Die Charrate vom vierten bis siebten Jahr ist variabel, entsprechend den Ergebnissen des „Star Tankers Pool“.

Es zahlt sich aus, Boomphasen für die Stärkung der Ertragskraft zu nutzen. Die hohe Nachfrage sollte dazu genutzt werden, das Niveau der Charraten langfristig zu sichern. Einnahmenüberschüsse dienen am besten der Sondertilgung. Schiffe, die entschuldet sind, können in schwachen Märkten umso rentabler eingesetzt werden.

Anforderungen an den Initiator

Um ein auf die Bedingungen des Marktes exakt abgestimmtes Produkt zu entwickeln und es zu langfristigem wirtschaftlichem Erfolg zu führen, bedarf es genauer Kenntnisse der internationalen Seeschiffahrtsmärkte, sowie langjähriger Erfahrung in der Konzeption und im Betrieb von Schiffen. Initiator sollte deshalb eine Reederei sein. Der Reeder als Betreiber achtet auf die Auslastung und erwirbt nur so viele Schiffe, wie am Markt beschäftigt werden können. Reeder und Anleger haben das gleiche Interesse: Ein langfristig werthaltiges und rentables Engagement.

Zweitmarkt für Beteiligungen

Um ihre Chancen optimal nutzen zu können, sind die Anleger – wie der Reeder – bestrebt, das Schiff möglichst lange zu halten. Ein Investor hat jedoch das legitime Interesse, seine Anteile gegebenenfalls vorzeitig zu veräußern. Bisher bestand eine Bindung an die prospektierte Laufzeit. Die Hanseatic Lloyd Reederei eröffnet ihren Investoren die Möglichkeit, ihre KG-Anteile vorzeitig über ein Internet-Portal an interessierte Dritte zu veräußern oder von anderen zu kaufen.

Fazit:

Tankerbeteiligungen können – abhängig von der Konzeption der Beteiligung – eine attraktive Alternative für den langfristig renditeorientierten Anleger sein. Allerdings sollte der Initiator in der Seeschiffahrt zu Hause sein und über langjährige Erfahrungen verfügen, um die Chancen optimal nutzen zu können.

Beteiligungsangebot MT „W-O Sharon Sea“

Es handelt sich um einen modernen Rohöl-/ Ölprodukten-Tanker der Panmax-Klasse. Der Schiffsrumpf wird als Doppelhülle mit einem Doppelboden erstellt und entspricht damit den hohen Sicherheitsvoraussetzungen, die derzeit an den Betrieb eines solchen Schiffes in internationalen Gewässern gestellt werden. Konstruktion und Ausrüstung sind für die weltweite „Große Fahrt“ ausgelegt. Das Schiff verfügt über 12 Ladungstanks mit einem Volumen von insgesamt 85.300 cbm.

Initiator

Die Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG ist Teil der weltweit agierenden Hanseatic Lloyd Gruppe. Zu den Haupttätigkeitsfeldern gehören die Entwicklung, Initiierung und Finanzierung von Schiffprojekten und die Gründung von Einschiffgesellschaften, die die Schiffe erwerben und betreiben. Das Management setzt sich aus Schiffs- und Finanzexperten zusammen, das seine Erfahrung aus der Tramp- und Linienschiffahrt sowie den nationalen und internationalen Finanzierungsmärkten mit einbringt. Inklusiv der durch Hanseatic Lloyd Chartering exklusiv befrachteten Containerflotte der Hansa Mare Reederei betreut das Unternehmen den Einsatz von insgesamt 23 Container- und vier Tankschiffen, die in Fahrt sind. Vier weitere Containerschiffe und acht Tanker befinden sich derzeit im Bau. Alle von der Hanseatic Lloyd Reederei initiierten Publikumsfonds haben bisher prospektgemäß angeschüttet und Sondertilgungen geleistet. Mitinitiator und Vertragsreeder der „W-O Sharon Sea“ ist die W-O Shipping GmbH & Co. KG mit Sitz in Haren (Ems). Die W-O Gruppe wurde von Reinhard Wessels gegründet. Die Familie Wessels kann auf über 150 Jahre Schiffahrtstradition zurückblicken. Zwischenzeitlich ist die international tätige Shipmanagement-Firma OMCI ein strategischer Partner der W-O Gruppe geworden.

Charterer

Der Charterer Heidmar LLC, Marshall Islands, gehört zur Heidmar-Gruppe. Diese wurde 1984 durch Per Heidenreich gegründet, einem Schiffs- und Logistikexperten mit über 30jähriger Erfahrung in der Tankschiffahrt. Sie ist als Logistik-Dienstleister für die großen Mineralölgesellschaften wie ChevronTexaco, BP, Exxon Mobil oder Shell aktiv. Der MT „W-O Sharon Sea“ wird im „Star Tankers Pool“ beschäftigt, der in dieser Größenklasse der bedeutendste Pool weltweit ist. Insgesamt betreibt Heidmar vier Pools mit über 90 Tankern, in denen mehr als 20 Reeder ihre Schiffe beschäftigen lassen.

Festcharter plus Profit-Sharing

Tanker der Panmax-Klasse erzielten in den zurückliegenden sechs Jahren eine Durchschnittsrate von etwas mehr als 22.000 US Dollar pro Tag. Die „W-O Sharon Sea“ ist in den ersten 36 Monaten zu einer Charrate von 22.700 US-Dollar pro Tag beschäftigt. Von den darüber hinaus erzielten Mehrerlösen stehen im Rahmen des Profit-Sharings ab dem ersten Tag der Beschäftigung 35 % der Beteiligungsgesellschaft zu. Die aktuelle Tagesrate für Panmax-Tanker beträgt über 30.000 US-Dollar.

Ertrag mit Upside-Potenzial

Der Schiffgutachter beurteilt den Kaufpreis von 50 Mio. US-Dollar als „marktgerecht“ und für einen Resale als günstig. Die Charrate von 22.700 US-Dollar/Tag zu Grunde gelegt – zuzüglich der Mehrerlöse durch das „Profit-Sharing“ – ergibt einen deutlich höheren Ertragswert gegenüber dem Kaufpreis. Der „Star Tankers Pool“ erzielte angebegemäß zwischen 2000 und 2006 eine durchschnittliche Rate von rund 25.500 US-Dollar. Hier wird ein nicht zu unterschätzendes Upside-Potenzial deutlich.

* tdw = tons dead weight
= Einheit für die Tragfähigkeit eines Schiffes in Tonnen