

SCHIFFE Panmax-Tanker als Investment

Klein und flexibel

MICHAEL BLUMENFELD

Panmax-Tanker sind üblicherweise die kleinsten Tanker, die auch Rohöl befördern. Wirtschaftlich betrachtet, gehören sie zu den Schwergewichten im Seeschiffahrtmarkt. Beteiligungsangebote sind für Investoren, die ein langfristiges ertragsorientiertes Engagement suchen, eine attraktive Alternative. Voraussetzung ist allerdings, dass es der Initiator versteht, die sich bietenden Chancen durch ein ausgereiftes Konzept optimal zu nutzen.

Vor allem ausgelöst durch das Wirtschaftswachstum in Südostasien steigen die Transportmengen bei Rohöl und Ölprodukten um zirka vier beziehungsweise sechs Prozent jährlich. Doch nur ein Teil des Bedarfs lässt sich mit Großtankern bewältigen; die schwimmenden Kolosse von 300 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit können wichtige Häfen wegen ihres Tiefgangs nicht anlaufen. Schiffe der Panmax-Klasse 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. Panmax-Tanker verfügen über mehrere voneinander unabhängige Tanks, in denen verschiedene Produktgruppen gleichzeitig transportiert werden können. Entsprechend flexibel lässt sich auf Veränderungen im Frachtenmarkt reagieren. Dies hat wiederum positiven Einfluss auf die Chartererlöse.

Die Nachfrage nach Schiffsraum steigt konstant. Zugleich muss rund ein Drittel der jetzt eingesetzten 275 Panmax-Tanker nach den Vorgaben der IMO bis 2010 aus dem Markt genommen werden, da sie über keine Doppelhülle verfügen. Analysten gehen davon aus, dass für die zu verschrottenden Schiffe mehr als anderthalbmal so viele neue Tanker gebaut werden müssen.

Die Aussichten für Investoren

sind viel versprechend. Schiffe werden in der Regel über 15 Jahre finanziert und abgeschrieben. Wenn ein Schiffshypothekendarlehen getilgt ist und der Kapitaldienst entfällt, sind selbst in einem schlechten Markt Ausschüttungen von etwa zehn Prozent möglich; bei guten Charterraten sogar über 20 Prozent. Das gilt insbesondere, wenn es gelingt, die Charterraten gegen Ausschläge nach unten abzusichern und gleichzeitig von Aufwärtsbewegungen zu partizipieren.

Ein Beispiel für ein solches innovatives Fondskonzept ist das neueste Beteiligungsangebot der Reederei-Partner Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG, Bremen, und W-O Shipping GmbH & Co. KG, Haren/Ems. Die im Dezember zur Ablieferung vorgesehene „W-O Sharon Sea“, ein moderner Rohöl/Ölprodukten-tanker der Panmax-Klasse, wird in den Star Tankers Pool der weltweit agierenden Heidmar-Gruppe eingebracht. Neben einer Festcharter von 22 700 US-Dollar brutto pro Tag in den ersten 36 Monaten konnte ein „Profit Sharing“ vereinbart werden. Erwirtschaftet der Pool höhere Erlöse als die vereinbarte Charter, so fließen davon 35 Prozent zusätzlich an die Beteiligungsgesellschaft. Diese profitiert damit vom ersten Tag an vom Upside-Potenzial des Marktes. Die aktuelle Tagesrate für Panmax-Tanker liegt bei über 30 000 US-Dollar.

Mit einem entsprechenden Konzept stellen die Panmax-Tanker-Fonds eine neue, dynamische Assetklasse im Markt der Schiffbeteiligungen dar. Auch die fiskalischen Rahmenbedingungen sind attraktiv. Vor allem, wenn wie bei der „W-O Sharon Sea“ bereits im Jahr des Kaufvertrages zur begünstigten Tonnagesteuer optiert wird. □