

# Schiffsfonds entdecken Tanker als Investment

## Umstieg auf Doppelhüllen-Technologie bis zum Jahr 2010 setzt Anreize - Zeit-Charterverträge möglich

von Leo Fischer

Düsseldorf - Es ist schon erstaunlich: 40 Prozent der Welthandelsflotte sind Tanker, nur rund elf Prozent Containerschiffe. Aber rund 70 bis 80 Prozent der Objekte, an denen sich deutsche Kapitalanleger über geschlossene Fonds beteiligt haben, sind Containerschiffe. Vor allem die etablierten Hamburger Schiffsfondsinitiatoren setzen nach wie vor auf Containerschiffe, während die jüngeren und nicht von Hamburg aus operierenden Häuser eher die Tankerbeteiligungen propagieren. Doch es kommt Bewegung in die scheinbar abgesteckten Claims. Zum ersten Mal seit 1998 hat die Hansa Treuhand kürzlich zwei Tanker erworben, die für Flottenfonds bestimmt sind.

Ist die Ölpreishausse ein Anlass, diese Strategie zu überdenken? So argumentiert zumindest Mira-Anlagen, ein Beratungsunternehmen, das sich auf den Vertrieb von Schiffsbeteiligungen spezialisiert hat. "Die steigende Ölnachfrage bedeutet eine größere Nachfrage nach Tankern, die Öl transportieren. Dies wiederum lässt auf höhere Tankerraten hoffen." Dabei bewegen diese sich schon auf Rekordniveau. Möglicherweise werden hier aber Ursache und Wirkung verwechselt. Tatsächlich hat der akute Mangel an Tankern den Ölpreisen zusätzlichen Auftrieb gegeben. Man müsste also Tanker haben, die zu den weit niedrigeren Preisen, die vor sechs bis zwölf Monaten herrschten, eingekauft worden sind. Dies ist bei den derzeitigen Fonds-Angeboten der Fall. Allerdings: Viele Konkurrenten hielten die damaligen Charrerraten und Schiffspreise für überhöht - und bedauern heute, damals nicht zugegriffen zu haben.

"Eine Korrelation zwischen höheren Ölpreisen und steigenden Tankerraten ist aktuell zwar festzustellen", meint Daniel Velte, Geschäftsführer des Initiators Fondshaus Hamburg. Die hohe Nachfrage vor allem aus Ostasien habe neben dem Irak zu dem starken Preisanstieg bei Öl geführt und gleichzeitig auch den Bedarf an Tankertonnage und damit die Charrerraten steigen lassen. "Aber langfristig werden hohe Ölpreise eher den Verbrauch drosseln", glaubt Velte. Der hohe Ölpreis sollte also kein Anlass sein, jetzt auf Tanker zu setzen. Aber für den Einstieg in Tanker sprechen andere Gründe.

Dieser Auffassung ist jedenfalls Christian Salamon, der Chef und Namensgeber des 2002 gegründeten Dortmunder Emissionshauses Salamon AG. "Die Story, die hinter Tankern steckt, ist der enorme Ersatzbedarf", erläutert Salamon, der inzwischen den siebten Tanker übernommen hat. "Bis 2010 müssen 2200 Einhüllentanker verschrottet werden." Hier seien Ersatzinvestitionen von 60 bis 70 Milliarden Dollar notwendig. Nach den vielen und spektakulären Tankerunglücken mit enormen Umweltschäden wird das "Phase-Out" von Einhüllen-Tankern beschleunigt. Von den 436 VLCC-Supertankern (Very Large Crude Carrier/Tanker der größten Kategorie), die es auf der Welt gebe, müssten bis 2010 rund 40 Prozent verschrottet werden, schätzt Jürgen Salamon, der Cousin von Christian Salamon, und Chef des Dortmunder Emissionshauses Dr. Peters. Er war es, der als erster - auf dem Hansa-Schiffsforum 2001 - vor dem Hintergrund der damaligen Charterflaute bei Containerschiffen den Tanker als Beteiligungsobjekt für branchenfremde Geldanleger empfohlen hat - zum Entsetzen der Branche.

Der Tanker galt wegen der viel volatilern Entwicklung der Charterraten lange Zeit als nicht geeignet für küstenferne Kapitalanleger, die die Risiken der Seefahrt nicht einzuschätzen wissen. Heute ist es aber wie bei Containerschiffen möglich, Zeitcharterverträge abzuschließen. Dabei werden die Risiken minimiert, aber auch die Chancen reduziert (siehe Grafik). Allerdings müssen bei den Spot-Charterraten die leeren Anreisen zur Übernahme der Ladung berücksichtigt werden, die einen Teil der Differenz zwischen Spotpreisen und Zeitcharter erklären.

Die Tanker-Kategorien richten sich nach der Tonnage, der Name der jeweiligen Klasse wird häufig von der maximalen Größe für bekannte Schifffahrtswege abgeleitet, zum Beispiel Suezmax. Mit dem Fachbegriff Produktentanker werden Schiffe bezeichnet, die Ölprodukte wie beispielsweise Chemikalien transportieren.

Derzeit bringt ein Tanker der Aframax-Kategorie am Spotmarkt eine Tageseinnahme von 34 310 Dollar. Ein Schiff mit Ein-Jahres-Charter kommt auf 29 000, ein Tanker, der für drei Jahre verchartert wird, muss mit einer Tagesrate von 24 500 Dollar vorlieb nehmen. "Je kürzer die Beschäftigung, um so unternehmerischer ist die Schiffsbeteiligung", sagt Velte vom Fondshaus Hamburg. Das würde sich besonders bei einem Einbruch der Raten zeigen.

Artikel erschienen am Sa, 28. August 2004