

Conti-Reederei wächst

32 Schiffe bestellt – „Bulker-Markt ist sehr attraktiv“

Die Münchener Conti-Reederei-Gruppe will ihr Portfolio um weitere Schiffstypen ergänzen.

Nachdem das 1970 gegründete Unternehmen im vergangenen Jahr die Bestellung von acht Tankern bei süd-koreanischen Werften vorgenommen hat, sollen künftig auch Massengutfrachter zur Flotte stoßen. „Wir halten den Bulker-Markt für sehr attraktiv“, sagte Conti-Geschäftsführungsmitglied Shaun Harbinson gestern in Hamburg. Das Bulker-Paket

wurde vollständig bei chinesischen Werften in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 57 000 tdw (acht Einheiten), 75 000 tdw (sechs Schiffe) beziehungsweise 92 000 tdw (zwei Frachter). Über den genauen Kaufpreis machte Harbinson allerdings keine Angaben. Die 16 Bulker, deren schrittweise Auslieferung im Zeitraum 2009 bis 2010 erfolgen soll, sind Bestandteil eines Paketes mit insgesamt 32 Schiffen die die Reederei-Gruppe bestellt hat und de-

ren Auslieferung in der Zeitspanne 2007 bis 2010 über die Bühne geht. Es hat einen Wert von insgesamt 1,8 Milliarden Euro und schließt neben den Bulkern und den acht Tankern auch acht Containerschiffe mit ein. Darunter sind auch zwei Großcontainerschiffe mit 9700 TEU, die 2008 beziehungsweise 2009 in Fahrt gebracht werden sollen.

Harbinson betonte, dass das Containersegment auch in Zukunft das wichtigste Standbein für die Reederei-Gruppe sein werde. ▶ Seite 2

Langfristige Charterverträge für Conti-Schiffe

Erfolgreiches Geschäftsjahr – 59 Millionen Euro mehr als prospektiert an die Anleger ausgeschüttet

► von Seite 1

Container-Frachter mit 13 000 TEU zu bestellen, wollte Harbinson nicht grundsätzlich ausschließen.

Doch dafür seien die Rahmenbedingungen aus der „Sicht eines konservativen Unternehmens wie dem unseren“ derzeit nicht günstig. So stiegen beispielsweise die Schiffbaupreise weiterhin an. Zudem sieht Conti in den Riesenfrachtern noch eine Reihe von technischen Herausforderungen.

Der Hinwendung zum Bulker-Segment seien sehr ausführliche Marktuntersuchungen vorausgegangen. Harbinson: „Wir verhalten uns hier nicht spekulativ.“ Das zeige sich auch daran, dass für die erst in drei Jahren er-

warteten Schiffe schon jetzt „langfristige Charterverträge“ vorlägen, übrigens eine der wichtigen Voraussetzungen, die die Banken heute stellen. Die Frachtverträge hätten eine Laufzeit von „sieben bis zehn Jahren“ und seien mit namhaften

Unternehmen abgeschlossen worden, deren Namen Harbinson allerdings nicht preisgeben wollte. Tatsache sei, dass der Bulker-Markt als Folge des ungebrochenen Rohstoffhungers von China und Indien maßgeblich getrieben werde.

Doch auch ein wichtiger Rohstofflieferant wie Brasilien benötige entsprechende Tonnage. Dem weiter steigenden Transportbedarf stehe eine Flotte gegenüber, die im Vergleich zur Containerschiffahrt deutlich älter sei. Interessant sei auch, dass die Werften, die bislang die Bestellung von neuen Bulkern eher mit spitzen Fingern bearbeiteten – „die Margen sind zu klein“ (Harbinson) –, jetzt auch diesen Schiffstyp wiederentdeckten.

Hinter der Conti-Gruppe liegt insgesamt ein erfolgreiches Geschäftsjahr, berichtete Stephan Werhahn, seit Juni dieses Jahres Mitglied der Geschäftsführung und dort der Fachmann für Finanzen. „Wir konnten an

die Anleger rund 167 Millionen Euro ausschütten und damit gut 59 Millionen Euro mehr als ursprünglich in den Prospekten angekündigt“, sagte Werhahn, der in seiner Berufskarriere unter anderem Geschäftsführer bei der Hamburger Reederei Bernhard Schulte war.

Aufgrund der guten Beschäftigungslage betrage der durchschnittliche Tilgungsvorsprung „der gesamten Flotte gut 21 Monate“. 35 Schiffe der Flotte – sie umfasste Ende 2006 insgesamt 79 Schiffe – seien inzwischen schuldenfrei. Der Kern der Flotte umfasse 74 Containerfrachter mit zusammen 4,3 Millionen tdw und einer Stellplatzkapazität von 338 000 TEU. eha