

# Conti-Gruppe ist jetzt auf Bulkschifffahrt ausgerichtet

„Sonderregelungen“ für die Einheiten der insolventen Korea Line

**Die Münchner Conti-Gruppe hat die Ausrichtung ihres Unternehmens in den zurückliegenden drei Jahren komplett auf Bulkschifffahrt ausgerichtet.**

„Die Änderung unserer Grundphilosophie und die damit verbundene Fokussierung auf Bulkcarrier war richtig“, sagte Josef Obermeier, bei Conti verantwortlich für das Neugeschäft, gestern auf der Conti-Jahrespressekonferenz in Hamburg.

Ebenso richtig sei die Wahl chinesischer Betriebe als Bauwerften der Bulkcarrierflotte, „denn hier ist das

Preis-Leistungs-Verhältnis am besten“, so Obermeier weiter. Als die Schiffe

in den Jahren 2007/08

bestellt worden seien, habe man auch noch auskömmliche Charraten mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Jahren vereinbaren können.

„Das ist heute nicht mehr möglich“, sagte der Conti-Chef, verwies aber darauf, dass die Charraten für die Conti-Schiffe eher niedrig angesetzt seien, dafür aber langfristig. „Das gibt den



Foto: Conti Reederei

**J. Obermeier**

Charterern eine hohe Einnahmesicherheit“, so Obermeier.

Die Conti-Bulkcarrierflotte besteht derzeit aus 15 Einheiten, vier werden noch folgen, zwei davon bereits in diesem Jahr. Elf dieser Neubauten sind nach Worten des Conti-Geschäftsführers erfolgreich platziert, das heißt durchfinanziert. Obermeier ging auch auf das Problem der insolventen Korea Line ein, die einschließlich unfertiger Neubauten ursprünglich 16 Conti-Bulkcarrier unter Vertrag genommen hatte. Wegen verzögerter Lieferung habe man sechs Neubaufträge stornieren können. ▶ Seite 3

## Neue Schiffe im Gesamtpaket aus Fernost

Conti-Gruppe denkt bei „stimmigem Bauplatz- und Finanzierungsangebot“ wieder über Neubauten nach

► von Seite 1

Über die verbleibenden zehn Schiffe gebe es Sondervereinbarungen, für fünf Schiffe seien die Charterverträge auf eine bestimmte Zeit ausgesetzt worden, fünf weitere Bulkcarrier seien anderweitig verchartert worden, wobei Korea Line nur die Differenz zu den vereinbarten Raten zu zahlen habe.

Ein besonderes Schiff der Conti-Flotte ist die am 1. Oktober 2011 in Dienst gestellte „Conti Tansanit“, ein Post-Panamax-Bulkcarrier mit einer Tragfähigkeit von 92 777 Tonnen. Dieses ist das 100. Schiff in der Conti-Flotte und das insgesamt 150. Schiff, das die Conti-Gruppe zur Finanzierung angeboten hat. Seit dem 12. Oktober befindet sich bereits das 101. Schiff der Flotte in Fahrt, und zwar der Bulkcarrier „Conti Lapislazuli“ der Supramax-Klasse.

Dass bei der Conti-Gruppe drei Jahre lang keine Schiffe bestellt wurden „hat es bei uns noch nie gegeben“, sagte Obermeier. Man werde auch



Einer der Conti-Supramax-Bulker ist die im Mai 2010 abgelieferte „Conti Achat“. Sie ist für zwölf Jahre an STX verchartert

wieder Schiffe bestellen, es müssten sich dafür aber die Rahmenbedingungen ändern. Habe die Conti-Gruppe bisher ausschließlich mit deutschen Banken zusammengearbeitet, so würden in Zukunft auch ausländische Banken, beispielsweise in Korea und China, eine zunehmende Rolle spielen; die entsprechenden Kontakte habe man über die Jahre der Zusammenarbeit mit koreanischen und chinesischen Werften geknüpft. Er könne sich ein „stimmiges Kompaket“ vorstellen, be-

stehend aus Bauplatz und Finanzierung, sagte Obermeier. Um welche Art Schiffe es sich bei einem solchen Kompaket handeln könnte, wollte er nicht sagen.

Die Conti-Flotte besteht derzeit aus 73 Containerschiffen zwischen 1600 und 11 000 TEU, 15 Bulkcarriern, zehn Tankern und drei Kreuzfahrtschiffen. Eine nachhaltige Erholung in der Containerschifffahrt erwartet er für die fahrende Flotte der Conti-Reederei zuständige Geschäftsführer Josef Sedlmeir frühestens im Jahre 2013. Die Tat-

sache, dass die Conti-Reederei bislang keine Megaboxer mit 13 000, 14 000 oder gar 18 000 TEU bestellt hat, begründet Sedlmeir damit, dass das wirtschaftliche Risiko bei Großschiffen steige. Sie seien seinerzeit zu Höchstpreisen bei den Werften bestellt worden und erzielten zurzeit Raten „von unter 60 000 Dollar“ pro Tag. „Das rechnet sich nicht. Das ist für uns unattraktiv“, sagte Sedlmeir.

Im Jahr 2010 hat die Conti-Flotte Chartereinnahmen in Höhe von 730 Millionen Dollar erwirtschaftet. 170 Milli-

onen Dollar seien für Tilgungen aufgewendet worden, und an die Kommanditisten seien 86 Millionen Euro ausgezahlt worden, sagte Sedlmeir. Das entspreche einer Rendite für die Anleger von vier Prozent.

Kritik richtete die Conti-Geschäftsführung an die Bundesregierung. Man stehe zur Bundesflagge auf den Schiffen (rund 70 Prozent der eigenen Containerschiffe), müsse aber, wenn die Beihilfen weiter zurückgingen, wieder über Ausflaggungen nachdenken. jm