



Arbeitspferde ahoi!

Massengutschifffahrt – ohne sie stünden die Räder der Industrie still und viele Menschen hätten weniger Nahrung!

Oliver Lewark, CONTI CORONA Anlageberatungsgesellschaft mbH & Co.

**[Bulkler, der; -s, - (engl.)
la ut schrIf t]**

Die Handelsschifffahrt ist unverzichtbar und zugleich konkurrenzlos. Rund 98 Prozent des interkontinentalen Warenverkehrs werden über See abgewickelt. Energiegewinnung und Industrieproduktion basieren insbesondere auf dem globalen Transport von Rohstoffen, da

die Produktionsländer meist nicht über ausreichend Rohstoffe vor Ort verfügen. Massengutschiffe, sogenannte Bulker, transportieren die dafür notwendigen trockenen, homogenen Ladungen, von Kohle und Eisenerz über Getreide bis hin zu Düngemitteln und Fertigprodukten. Bulker gelten als die „Arbeitspferde der Weltmeere“. Mit gut einem Drittel repräsentiert die trockene Massengutschifffahrt das größte Segment

des Weltseehandels. Eine gesunde Basis für rentable Investitionen!

Positive Aussichten für Supramax-Bulker

Das Größensegment Supramax-Bulker (Tragfähigkeit 55 – 60.000 tdw) wurde in den letzten Jahren verstärkt nachgefragt. Aufgrund ihrer mittleren Größe und der Ausstattung mit vier eigenen Ladekränen sind diese Schiffe weltweit flexibel ein-

setzbar und können neben den sogenannten Major Bulks Eisenerz, Kohle und Getreide auch Minor Bulks wie Zucker, Reis, Düngemittel, Stahl- und Holzprodukte transportieren. Während Major Bulks in der Regel in größeren Losgrößen gehandelt und über längere Transportdistanzen gefahren werden, erfolgt der Transport von Minor Bulks auf kürzeren Routen in

kleineren Einheiten, bei denen der Einsatz größerer Tonnage unrentabel wäre.

Der seewärtige Handel mit trockenen Massengütern hat sich in der Vergangenheit dynamisch entwickelt. 2009 sank er erstmals seit 20 Jahren um 1,8 Prozent. Für das Jahr 2010 erwartet das renommierte englische Analyse- und Beratungshaus Drewry Shipping Consultants (Drewry), London, jedoch wieder ein Wachstum von 6,8 Prozent und bis zum Jahr 2015 ein durchschnittliches Wachstum von 7,3 Prozent p.a. Die insbesondere von den gefahrenen Distanzen und Abfertigungsstaus in den Häfen abhängige Nachfrage nach Transportkapazitäten auf Bulkern (Transportleistung) entwickelt sich gemäß Drewry sogar noch dynamischer.

Flottenentwicklung

Das Segment der Supramax-Bulker weist mit rd. 1.740 Schiffen rd. 22,1 Prozent der fahrenden Bulker-Flotte (gemessen an der Anzahl der Schiffe) auf. Ein Blick auf das aktuelle Orderbuch gibt einen Anhaltspunkt für die künftige Entwicklung der Flotte. Weltweit wurden rd. 780 Schiffe im Bereich der Supramax-Tonnage bestellt, die in den kommenden fünf Jahren abgeliefert werden sollen. Auf den ersten Blick mag dies nach einem Angebotsüberhang aussehen. Doch ein Blick auf die Altersstruktur der fahrenden Flotte eröffnet einen interessanten Aspekt.


Bulker haben ein durchschnittliches Verschrottungsalter von 25 Jahren. Im Bereich der Supramax-Bulker sind 21 Prozent der Flotte älter als 20 Jahre und rd. 10 Prozent älter als 25 Jahre. Unterstellt man, dass alle heute über 25 Jahre alten Schiffe in den kommenden fünf Jahren verschrottet werden, erreicht man den Idealzustand, in dem die Nachfrage nach Transportleistung mit dem Angebot an entsprechenden Schiffskapazitäten im Gleichgewicht liegt. Hierbei sind zu erwartende Ablieferungsverschiebungen und Auftragsstornierungen noch nicht einmal berücksichtigt!

Nicht alles, was glänzt, ist Gold!

Trotz dieser positiven Aussichten dürfen die Qualitätskriterien für erfolgversprechende Schiffsbeteiligungen keinesfalls missachtet werden. Bei den zahlreichen Angeboten am Beteiligungsmarkt in Deutschland lohnt sich ein kritischer Blick in die Prospektdaten. Gerade bei geplanten Neubauten sollte der Investor hinterfragen, ob bereits der erste Stahlschnitt gemacht wurde oder ob die Bauwerft selbst überhaupt schon existiert. Denn die verlässliche Einhaltung der Ablieferung ist wesentlich für den wirtschaftlich erfolgreichen Start der Beteiligung. Auch die Bauqualität bzw. die technische Ausstattung spielt eine sehr wichtige Rolle für die später zu erzielenden Einnahmen. Des Weiteren sind bonitätsstarke und erfahrene Partner von besonderer Bedeutung. Anders als in der Containerschiffahrt werden Bulker häufig auf den sogenannten Spot-Märkten für kurze Zeiten beziehungsweise für einzelne Reisen verchartert. Für die Tilgung der Schiffshypothekendarlehen sollte eine mehrjährige Anfangsbeschäftigung bei einer Top-Adresse bestehen – das schafft Sicherheit.

Wichtig sind aber auch die Kalkulationsgrundlagen eines Beteiligungsangebots. Diese sollten nicht zu optimistisch gerechnet sein. Gerade im Bereich der erwarteten Chartererlöse oder Schiffsbetriebskosten werden so manche Renditeträume geboren, die später zerplatzen. Aktuelle Leistungsbilanzen sprechen hier eine deutliche Sprache. Je konservativer die Kalkulation, umso größer die Chance, dass sich die Prospektwerte bewahrheiten.

Fazit

Die Massengutschiffahrt ist ein wachsender Markt mit Renditepotenzial. Wenn Baupreis, Kalkulation und Beschäftigungskonzept stimmig sind, können Anleger eine aussichtsreiche Ergänzung zu ihrem bestehenden Portfolio finden. 



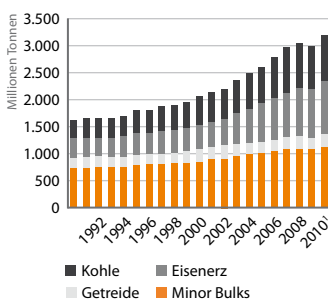
MS CONTI ACHAT

Der geschlossene Fonds MS CONTI ACHAT investiert in den Erwerb und Betrieb des 57.000 tdw Supramax-Bulker MS „CONTI ACHAT“

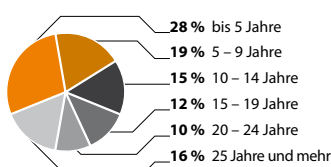
CONTI CORONA

Anlageobjekt	Supramax-Bulker / 57.000 tdw
Eigenkapital	14 Mio. €
Mindestbeteiligung/Agio	25.000 €/5 %
Anfangsausschüttung	7 %
Rückfluss nach Steuern	205 %
Laufzeit	14,5 Jahre

Entwicklung des seewärtigen Handels mit trockenen Massengütern 1990-2008 und Prognose 2009/2010



Altersstruktur der Bulkerflotte Basis Tragfähigkeit, Stand April 2010



Quelle: ISL 2010 auf Basis LR/Fairplay

Kontakt

Telefon	(0 89) 4 56 55 00
Internet	www.conti-online.de