

## Gegenwind

Alles war doch wieder in bester Ordnung. Keine Auflieger mehr. Steigende Charraten. Boomende Wirtschaft. Doch wieder wurde der Schiffahrtsmarkt plötzlich durch eine Schreckensmeldung erfasst.

Insolvenz von Beluga. Presse und Anwälte schrieben wieder von Totalverlusten für die Anleger. Deswegen im Folgenden nun ein sachlicher Lagebericht.

## MEHRZWECKFRACHTSCHIFFE

### DEFINITION

Mehrzweckfrachter sind Schiffe, die sowohl Stückgut, Schwergut und Schüttgut fast jeder Art als auch Container transportieren können. Gerade für sogenannte Projektladungen (Turbinen, Maschinen, Fahrzeuge) sind sie bestens geeignet. Aufgrund dieser „multiplen“ Einsatzmöglichkeiten sind die Schiffe nach wie vor stark nachgefragt. In der Regel sind sie ca. 100 bis 120 m lang, häufig mit eigenem Ladegeschirr ausgestattet und weltweit einsetzbar.



## CHARTERRATENENTWICKLUNG DER MEHRZWECKFRACHTSCHIFFE

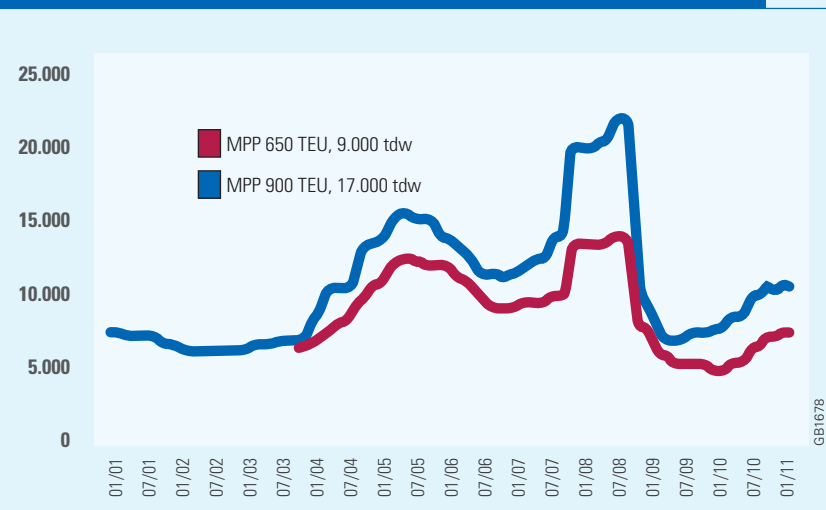
### GESAMT

Der konventionelle Stückgutmarkt boomte im Jahr 2005, als Linienreederei aus dem Containerschiffsegment ersatzweise auch Multipurpose-Schiffe für ihre Dienste eincharterten. So war einerseits die Tonnage knapp, andererseits gab es unter diesen besonderen Umständen Ladung, die kurzfristig „vom Container wegging“. Seit dem vierten Quartal 2007 profitierten die Mehrzweckfrachter sogar auch vom boomenden Massengutmarkt.

*Die Raten lagen 2008 auf einem historischen Höchstniveau.*

Mit dem Beginn der Wirtschaftskrise Mitte September 2008 brachen jedoch auch die Raten für Mehrzweckfrachter ein und zeigten während des gesamten Jahres 2009 wenig Aufwärtsdynamik. Seit Jahresbeginn 2010 hat aber auch

### MULTIPURPOSE CHARTERRATEN in US-\$/Tag 2001–2011



Quelle: Clarkson Research Services: Container Intelligence Network

im Multipurpose-Segment eine Erholung bei den Raten stattgefunden. Diese lag im Jahr 2010 bei

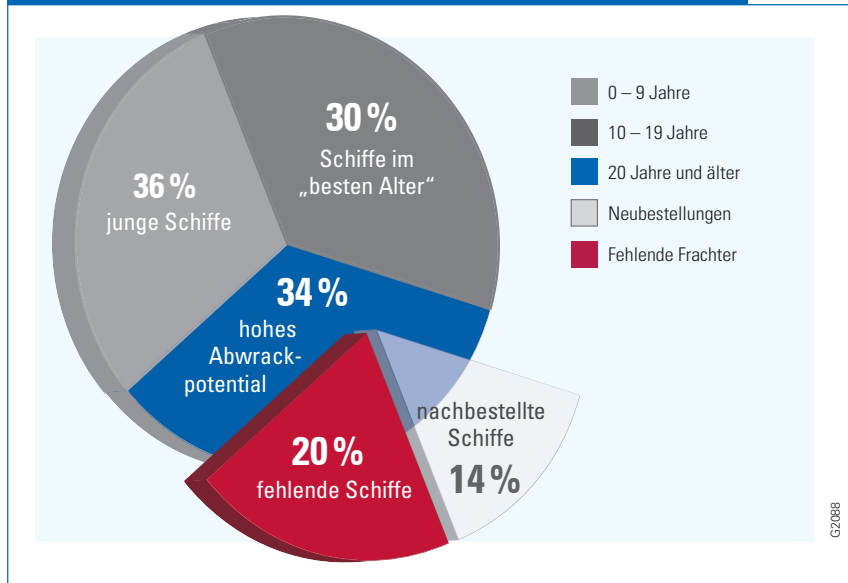
rund 39% bei den größeren Einheiten und 50% bei den kleineren Schiffen.

## ALTERSSTRUKTUR DER FLOTTE

Ähnlich wie im Bereich der Containerfrachterschiffe wurden auch im Mehrzweckfrachtermarkt in den letzten zwei Jahren viele der älteren Schiffe verschrottet, da die Einnahmen nicht mehr lukrativ waren. So wurden 2009 insgesamt 116 Mehrzweckfrachter mit einem Durchschnittsalter von 29,9 Jahren und einer Tragfähigkeit von fast 1,9 Mio. tdw verschrottet. Auch 2010 wurden noch 80 Schiffe mit knapp 1,1 Mio. tdw aus dem Markt genommen, die durchschnittlich 30 Jahre alt waren. Daher wuchs die Flotte bis 999 TEU im Jahr 2010 von 2.799 um nur 27 auf nun 2.826 Einheiten bzw. um 1% an. Aktuell sind von den Mehrzweckfrachtern bis 999 TEU insgesamt 956 Schiffe älter als 20 Jahre.

*Somit ist ein Drittel der Flotte als kurz- bis mittelfristiges Abwrackpotenzial zu sehen.*

ALTERSSTRUKTUR Mehrzweckfrachter bis 999 TEU (20.000 tdw)



Quelle: Clarkson Research Services (Jan. 2011)

Diesem enormen Verschrottungspotenzial stehen insgesamt 392 Neubestellungen in den Orderbüchern gegenüber. Bezogen auf

den aktuellen Flottenbestand entspricht dies einem Anteil von rund 14% bis 2014. Mittelfristig dürften dem Markt somit sogar

einige Mehrzweckfrachter fehlen, zumal es aktuell aufgrund der Zurückhaltung der Banken keine neuen Kontrahierungen gibt.

### POSITIVE TENDENZ

## AUSBLICK

**Die Beluga-Krise sei kein Spiegelbild der Branche – zu diesem Schluss kommt die neueste Analyse des Branchenexperte Drewry laut THB. Ganz im Gegenteil:**

Die Nachfrage nach Mehrzweck- und Projektgutfrachtern solle bis 2015 um 5% bis 7% pro Jahr zulegen – also ein ähnlich hohes Nachfragewachstum, wie es für das Containersegment prognostiziert wird. Im Hinblick auf das Orderbuch ergibt sich ein Netto-Flottenwachstum der Mehrzweck- und Projektgutfrachter von rund 1,8% p.a. bis 2015. Somit ist das Nachfragewachstum in den nächsten fünf Jahren größer als das Angebotswachstum, was

- Nachfragewachstum von rund 6% p. a.
- Flottenwachstum von rund 1,8% p. a.
- Anziehendes Charratenniveau



regelmäßig zu stabilen bzw. steigenden Charratenniveaus führt.

Generell folgt der Mehrzweckfrachtermarkt dem Containerschiffmarkt mit einem Abstand von rund 12–18 Monaten. So würde ein aktuell anziehendes Containerschiffsegment einen nachgelagerten unterstützenden Effekt auf die Multipurpose-Schiffe ausüben.

Auch das Erdbeben in Japan werde aufgrund anstehender Wiederaufbaumaßnahmen eher einen positiven Impuls auf die Menge der zu verschiffenden

Projektgüter haben, so Drewry weiter. Gerade im Mehrzweckfrachtermarkt ist der Marktzugang entscheidend für attraktive Beschäftigungsraten. Dieser teilt sich hauptsächlich auf zehn große sogenannte Operator auf, die allein über 60% des Marktes kontrollieren. Durch den Wegfall von Beluga wird es zu gewissen Neuordnungen des Marktes kommen.

Der Zusammenschluss sowie die geplante Einnahmepooling der ehemaligen Beluga-Chartererschiffe sind also ein logischer Schritt zur Wahrung einer gewissen Marktmacht.

## Poollösung sorgt für stabile Einnahmen



**Um den Ausfall des Charterers Beluga bestmöglich zu kompensieren, werden die Einnahmen der elf von OwnerShip emittierten und vom Beluga-Ausfall betroffenen Schiffe in einem Einnahmepool zusammengefasst und zu gleichen Teilen auf die Schiffsgesellschaften verteilt.**

Dieser Einnahme- und Befrachtungspool wird in Form eines Reiseüberschusspools auf Basis der Nettreiseergebnisse (Frachterlöse abzüglich Reisekosten wie Treibstoffe, Hafenkosten, Lade- und Löschkosten sowie Maklerkommissionen) rückwirkend zum 1. April 2011 eingerichtet. Nur gleichartige Schiffe mit einer

Beschäftigung werden zum Monatsersten in den Pool aufgenommen, der grundsätzlich auch für „Nicht-OwnerShip-Schiffe“ offen ist. Es werden nur die Pooltage an die Teilnehmer vergütet, an denen das einzelne Schiff technisch einsetzbar war und für die Befrachtung zur Verfügung stand. Für Ausfalltage z. B. aufgrund von Klassearbeiten erfolgt somit keine Zahlung aus dem Pool. Die Poolung und das Eingehen von Beschäftigungen werden durch einen noch zu wählenden Beirat überwacht. Eine Kündigung ist mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende, frühestens zum 31. Dezember 2013, möglich.

Jede Schiffsbeteiligung ist grob gesehen eine eigenständige kleine Firma. Umso bemerkenswerter ist es, dass Emissionshäuser wie u. a. OwnerShip und HCI, die über 50 dieser „Firmen“ verwalten, innerhalb von Stunden nach dem ersten Treffen mit Oaktree eine Interessengemeinschaft im Sinne der Anleger gegründet haben, um die Handlungsfähigkeit der Schiffsgesellschaften zu gewährleisten bzw. um perspektivische Möglichkeiten für eine positive zukünftige Betriebsführung zu eröffnen. Ein beispiellos positiver Schritt, den die Presse zunächst leider nicht verstanden hat.

Quelle: eigene Recherche, THB (März 2011), Clarkson Research Services (Jan. 2011)

Hinweis: Das OwnerShip Emissionshaus liefert Ihnen in regelmäßigen Abständen aktuelle Nachrichten vom Schiffsmarkt. Die Daten und Fakten beruhen auf laufenden Marktbeobachtungen sowie der Zusammenarbeit mit unabhängigen Branchenexperten und Informationsdiensten. Trotz sorgfältiger Recherche und Nutzung verlässlicher Quellen kann keine Garantie für die Richtigkeit der Daten übernommen werden. Investitionsentscheidungen dürfen nur nach einer sorgfältigen Beratung und unter Beachtung des vollständigen Emissionsprospektes getroffen werden.