



## Die Ameisen der Meere

**Massengutfrachter** stehen zu Unrecht im Schatten der Containerschiffe. Bulker sind stärker gefragt und daher **schneller aus der Krise** gekommen. **Orange Ocean** hat erneut ein attraktives Schiff zu bieten.

Solange man auf See ist, wird es auf einem Bulker nicht langweilig, obwohl Massengutfrachter wie die „MS United Takawangha“ vergleichsweise gemächlich die Wellen durchschneiden. Ganze 13,7 Knoten schafft der 180 Meter lange Lastesel aus dem aktuellen Orange-Ocean-Fonds Seven, schlappe 25,37 km/h. Eine Geschwindigkeit, die einen Autofahrer in der Tempo-30-Zone zum „stehenden Hindernis“ macht. Und trotzdem wird selbst im Bulkermarkt Slow Steaming diskutiert, die Drosselung von Motorleistung und Geschwindigkeit, um Treibstoff zu sparen (siehe S. 40).

Möglich ist das, weil in den Bäumen der Lastschiffe Waren transportiert werden, die zwar unverzichtbar sind. Andererseits sind Kohle, Stahl, Getreide und Dünger auch nicht gerade schnell verderblich – und am Zielort meist nicht in einer Just-in-Time-Produktion zeitsensitiv eingepflanzt. Man ar-

beitet bei Massengut mit einem Warenpuffer, der laufend wieder aufgefüllt werden muss.

**Die enormen Warenströme**, die dafür zu bewegen sind, sorgen selbst in der langsam abklingenden Schifffahrtskrise zu Staus, so weit das Auge reicht: Vor dem australischen Kohlehafen Hay Point beispielsweise ankerten Ende April knapp 100 Bulker. Sie warteten aber nicht wie Containerschiffe auf neue Nutzer, sie haben Aufträge. Was ihnen fehlt, ist ein Liegeplatz im Hafen, um die für sie bereitstehende Ladung aufnehmen zu können.

Der Spezialdienst G-Ports taxiert in seinem aktuellen Global Ports Congestion Index die Wartezeit durchschnittlich auf einen Monat. Weltweit gesehen stehen sogar fast so viele Massengutfrachter im Stau (380), wie Containerschiffe auf Arbeit warten (456). Gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe stel-

len Massengutfrachter fast 37 Prozent der Welthandelsflotte, Containerschiffe machen gerade einmal 16 Prozent aus.

Trotz der hohen Nachfrage nach Transportkapazität wurden Bulker bisher im deutschen Fondsmarkt eher stiefmütterlich behandelt. Ein Grund dafür ist, dass es hier kaum mittel- und langfristige Charterverträge gibt wie in der Linienfahrt. „Bulker werden vorwiegend in der Trampfahrt eingesetzt“, sagt Claudia Humme vom Hamburger Emissionshaus Orange Ocean.

Die Schiffe fahren also von Reise zu Reise, wie man den Transport einer Ladung Erz, Kohle oder anderen Schüttguts vom Verlade- zum Zielhafen nennt, im Spotmarkt. „Seit einigen Jahren werden trotz der flexiblen und schwierig planbaren Reiserouten vermehrt Zeitcharterverträge geschlossen“, sagt Humme. „Grund dafür ist, dass sich ein Operator das Schiff zu einem ge-

wissen Preis sichern will.“ Dadurch können auch Bulker Investoren eine kalkulierbare, relative Einnahmesicherheit bieten.

Über 6000 Bulker brachten 2009 drei Milliarden Tonnen Güter von der Abbau- an die Verarbeitungsstätte. Damit blieb das Frachtaufkommen gegenüber dem Vorjahr nahezu stabil. Für 2010 rechnet das britische Research-Institut Clarksons bereits wieder mit einem Anstieg – China sei Dank. Der neu entflammte Rohstoffhunger sorgt für die Auslastung der Schiffe.

**Investments in Massengutfrachter** haben daher seit den jüngsten Erfahrungen mit Containerschiffen großen Charme. Die Chancen sind aber nicht auf alle Größenklassen gleich verteilt. Wie in der Containerfahrt haben die Reeder bei Dickschiffen überproportional viel bestellt – in der Massenfracht nennt man sie Caper, weil sie aufgrund ihrer Dimensionen weder durch den Panama- noch den Suezkanal passen und folglich um die Kaps fahren müssen. Die Orderbücher sind gefüllt, auch wenn nirgendwo so viele Einheiten abbestellt werden wie bei den Massengutfrachtern. Trotzdem stehen 2010 etwa 1500 Bulker zur Ablieferung an. Das entspricht fast 28 Prozent der bestehenden Tonnage, wie der Elsflerth Schiffsanalyst Michael Niefünd errechnet hat. Es könnten aber auch nur halb so viele werden wie geplant, das lassen zumindest die Erfahrungen aus dem Jahr 2009 annehmen.

Am wenigsten Zuwachs bekommen die kleinen Bulker, die Handysize-Klasse mit einer Tragfähigkeit bis 39 999 Tonnen (tdw). „Gleichzeitig ist dieses Segment extrem überaltert“, stellt Niefünd fest. Mehr als die Hälfte der bestehenden Kapazität sei über 20 Jahre alt. Daher rechnet der Analyst hier mittelfristig mit einer Nachfrage, zumal sich Bulker-Schiffkörper aufgrund der Lasten wesentlich stärker verwinden und verbiegen als andere Schiffstypen. Weil sie so viel stärker belastet sind, haben sie fast ein Drittel weniger Lebenserwartung.

**Ein spezielles Segment** zeigte sich für Claudia Humme und Olav Killinger – Spross einer hanseatischen Reederfamilie – besonders attraktiv, als sie 2007 vor Gründung ihres Emissionshauses Orange Ocean die Schiffsmärkte sorgfältig untersuchten: Bulker der Handysize- und Supramax-Klasse (50 000 bis 60 000 tdw).

### Executive Summary

**Die Flotte der kleineren Bulker** ist überaltert, neue Schiffe sind kaum in Sicht. Gute Chancen für Anleger, die sich am 7. Fonds des Initiators Orange Ocean beteiligen wollen. Sie bekommen einen gefragten 35 000-Tonnen-Frachter, dessen Poolbeschäftigung für hohe Einnahmesicherheit sorgt.

Mittlerweile haben sie schon den siebten Fonds in diesem Schiffssegment herausgebracht. Vertrieben wird der Orange Ocean Seven mit der „MS United Takawangha“, einem 35 000-Tonnen-Bulker mit doppelter Rumpfhülle und vier Ladekränen, exklusiv über die Rosenheimer IC Consulting AG.

Das Orange-Ocean-Managementteam Humme und Killinger kennt sich bereits seit dem Studium. Beide haben langjährige Erfahrungen in der Schifffahrt und im Fondsgeschäft. Claudia Humme lernte als Wirtschaftsprüferin Schiffsfonds kennen, später übernahm sie die Finanzen der Reederei NSC.

Olav Killinger arbeitete schon für die Döhle-Reederei und – zusammen mit seinem Bruder Johann – bei der ebenfalls in Hamburg beheimateten Buss-Gruppe.

## FondsCheck\*

### Orange Ocean MS United Takawangha

Zielmarkt	Bulker
Fondsvolumen	29,835 Mio. €
Anteil Eigenkapital	40,76 %
Mindestbeteiligung	10 000 €
Platzierungsgarantie	ja
Agio	5,0 %
Gesamtausschüttung (v. St./n. St.)	234,6/232,4 %
Laufzeit	2028

### Zahlen nach Angaben des Initiators:

Weichkosten zu Fondsvolumen exkl./inkl. Agio	9,6/11,41 %
Weichkosten zu Eigenkapital exkl./inkl. Agio	23,56/27,2 %
Rendite nach Steuern (Mid Case)	6,96 %
High-Case-Rendite nach Steuern	11,33 %
Low-Case-Rendite nach Steuern	1,21 %
Scope-Renditeerwartung	–
Scope-Volatilität	–
Scope-Rating	–
Fondstelegramm-Wertung	–

TKL-Note Initiator	–
TKL-Note Fonds	–
TKL-Gesamtwertung	–
<b>Fonds &amp; Co.-Urteil**</b>	<b>noch gut</b>
Kontakt	www.orangeocean.de

\* Erklärungen siehe Seite 6; \*\* bezogen auf die Risikoklasse

Die beiden Schiffsexperten wollten gleich professionell starten – und ihre Schiffe unter Kontrolle behalten. Sie nutzten ihr Know-how und so gründeten Humme und Killinger neben dem Emissionshaus und der Treuhand gleich auch eine Reederei und nannten sie United Seven. Diese übernimmt technische und kaufmännische Bereederung der Fondschiffe mit Ausnahme von vier, die anderweitig betreut werden. Zudem ist United Seven je nach Bedarf als Käufer und Verkäufer von Schiffen unterwegs. 16 Bulker haben Humme und Killinger bisher bestellt oder gekauft.

**Das aktuelle Fondsschiff** wurde Ende Januar von der chinesischen Werft Nantong Changqingsha Shipyard abgeliefert. Die „United Takawangha“ ist für vier Jahre an Siba Ships Asia verchartert, eine Tochter der Siba Ships aus Brescia. Die in den 60er-Jahren von der Balzarini-Familie gegründete Reederei war auf Viehtransporte spezialisiert. Seit 2005 ist sie auch im Bulkergeschäft tätig, mittlerweile betreibt Siba in Asien eine Flotte von 22 Massengutfrachtern und vier Tankern.

Das Fondsschiff fährt mit drei baugleichen Frachtern im Einnahmenpool. Ende dieses Jahres soll dieser bereits mit acht bestückt sein. Sechs der Schiffe sind fest verchartert. Vier an Siba Ships Asia für 22 100 Dollar pro Tag, zwei für 21 266 Dollar an den italienischen Kohle-Konzern ICE Holding. Beide Charterer können dreimal für je ein Jahr zu gleichen Konditionen verlängern.

Zwei andere Schiffe gehen in den Spotmarkt und werden dort vom Poolmanager United Seven für einzelne Reisen verchartert. „Die Raten im kurzfristigen Reisemarkt sind seit Mitte 2009 wieder relativ stetig gestiegen und liegen über den Raten der mittel- bis langfristig vercharterten Schiffe“, sagt Humme. „Sie bieten daher die Chance, das Poolergebnis nach oben zu ziehen.“

Wie bei anderen abgelieferten Schiffen konnte Orange Ocean auch den Kaufpreis des „Takawangha“ nachträglich reduzieren. Es kostete statt 39,9 nur noch 36,9 Millionen Dollar. Als anteilige Einnahmen aus dem Pool sollen in den ersten beiden Jahren 21 000 Dollar pro Tag eingehen. Konservativ kalkuliert Orange Ocean ab 2020 nur noch mit 16 500 Dollar. ●

Sabine Groth ist freie Fonds-Expertin

