



Lars Bender  
Gesellschafter/Partner

### Havarie der „Ever Given“ verschärfte die weltweiten Lieferkettenprobleme

Am 23. März 2021 passierte es: Die unter panamaischer Flagge fahrende „Ever Given“, mit fast 400 Metern Länge und 59 Metern Breite eines der größten Containerschiffe der Welt, lief im Suezkanal auf Grund und verstopfte somit die an dieser Stelle nur einspurig befahrbare Wasserstraße für jeglichen Schiffsverkehr. Ein Infarkt im Welthandel, der ohnehin durch die anhaltende Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Lieferkettenproblematik stark angeschlagen ist. Mit ca. 14.000 Containern aus China an Bord war im Suezkanal sechs Kilometer nordöstlich der gleichnamigen Hafenstadt, in einer der wichtigsten Wasserstraßen der Welt nun ein folgenschwerer Stau entstanden. Die Bergung bzw. das Freischleppen des havarierten Schiffes gestalteten sich schwierig, sodass es erst nach sechs weiteren Tagen gelang, die „Ever Given“ freizulegen, fahrtauglich zu machen sowie die Vollsperrung aufzuheben. Am 3. April teilte die Kanalbehörde mit, der Rückstau zahlreicher Schiffe sei aufgelöst. Die letzten 61 von insgesamt 422 im Stau wartenden Schiffen hätten den Suezkanal passiert. Die Blockade führte Schätzungen zufolge zu einem täglichen Transportausfall von Ladungsgütern im Wert von über neun Milliarden US-Dollar.<sup>2)</sup>

Gerade die Europäer bekamen die Engpässe in den Lieferketten deutlich zu spüren.

### Halbierung der Strecke zwischen Saudi-Arabien und Rotterdam

Der Suezkanal ist einer der wichtigsten Seehandelsstraßen der Welt. Er verbindet das Mittelmeer im Norden mit dem Roten Meer im Süden. Am 17. November 1869 ließ Ägyptens Herrscher Ismail nach über 10-jähriger Bauzeit das wohl größte Bauprojekt seiner Zeit im Beisein hoher Persönlichkeiten aus aller Welt mit einer feierlichen dreitägigen Zeremonie einweihen und die ersten Schiffe fuhren durch den Suezkanal. Nun war eine Handelsroute entstanden, die den Schiffen von Asien nach Europa den beschwerlichen Weg um das Kap der Guten Hoffnung und den afrikanischen Kontinent ersparten. Heute ist der Kanal nicht mehr wegzudenken. Er halbiert die Strecke für einen Tanker aus Saudi-Arabien nach Rotterdam oder verkürzt die Strecke aus Singapur um ein Drittel.<sup>1)</sup>

### 18.829 Schiffe passierten den Kanal 2020



### Wichtiger Devisenlieferant für Ägypten

Die Zeit- und Treibstoffersparnis der Transporte lassen sich die Betreiber des Kanals jedoch ordentlich vergüten. Bis zu 500.000 US-Dollar beträgt die Maut für ein Schiff für die Durchfahrt im Konvoi, plus ca. 30.000 US-Dollar pro Schlepper, welche ein Schiff verpflichtend begleiten müssen. Rund 12 % des weltweiten Seehandels passieren den Kanal. Im Jahr 2020 bedeutete das ein Durchfahrtsaufkommen von 18.829 Schiffen mit 1,17 Milliarden Tonnen an Gütern. Der Betreiber, die Suez Canal Authority nahm über 5,61 Milliarden US-Dollar ein.<sup>3)</sup>

Damit hält der Suezkanal zwar mit knapp 2 Prozent nur einen geringen Teil am Bruttoinlandsprodukt, bringt dem Land aber hohe Einnahmen an Devisen, die es so dringend benötigt. Auch politisch ist er von Bedeutung. Daher kann es kaum im Interesse der Staatengemeinschaft liegen, dass Instabilität das Land am Nil erfassen würde. Von 1967 bis 1975 war der Suezkanal wegen des Kriegs zwischen Ägypten und Israel gesperrt. Auch heute würden sich solche Konflikte deutlich negativ auf den Welthandel auswirken.<sup>2)</sup>

**Bevölkerung zu Investitionen der ambitionierten Ausbauziele aufgefordert**

Und der Ausbau soll weitergehen. Jeder Staatschef Ägyptens hat seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges wenigstens ein arbeits- und kostenaufwendiges Ausbauprojekt angeordnet. Der damalige Vorsitzende der Suezkanal-Gesellschaft verkündete am 5. August 2014 den ehrgeizigen Plan, dass ein 72 Kilometer langer, paralleler Abschnitt des Kanals gebaut werden sollte mit dem Ziel, bis zum Jahr 2023 die durchschnittliche Zahl der Schiffe, die täglich den Kanal durchfahren, von 49 auf 97 beinahe zu verdoppeln und die Einnahmen von 5,3 Mrd. (2014) auf 13,2 Mrd. US-Dollar zu erhöhen <sup>1)</sup> Dabei war die ägyptische Bevölkerung zum Kauf von Investitionszertifikaten ohne Anspruch auf Miteigentum aufgerufen, um sich an dem ehrgeizigen Projekt beteiligen zu können.

Der Staat inszenierte die Eröffnung des neuen Abschnitts schon Monate vorher mit einer aufwendigen Medienkampagne.

Auf Euphorie folgte zunächst Ernüchterung. Zwar ist die Zahl der Schiffe, die den Suezkanal durchqueren, von 2015 bis 2018 um fast Tausend gestiegen.

Die Einnahmen sind um einige Hundert Millionen Dollar gewachsen. Aber das ist weniger als erhofft. Sollten beide Größen sich mit der gleichen Geschwindigkeit weiterentwickeln, wird das Projekt den Zielen, die die Suezkanalbehörde bis 2023 ausgerufen hat, nicht gerecht werden.

Der Großteil der Bevölkerung des wirtschaftlich ohnehin gebeutelten Landes hätte selbst bei erfolgreicher Umsetzung der ambitionierten Ziele kaum von dem Projekt profitiert: Die Transitgebühren fließen direkt in die Staatskasse. <sup>1)</sup>

**Nordostpassage als Alternative zum Suezkanal denkbar?**



Grafikquelle: LB

Aktuell wird nicht zuletzt nach der Havarie im März weltweit über Alternative Handelsrouten und Seewege nachgedacht. Die Nordostpassage durch den Arktischen Ozean, würde die Strecke Dalian-Hamburg auf 14.000 Kilometer verkürzen, das sind 5.400 Kilometer weniger als durch den Suezkanal. Die Russen werben offen dafür und sie nutzen das Schmelzen des arktischen Eises seit 2018, um für die kürzere Seeverbindung die nötige Infrastruktur zu schaffen. <sup>4)</sup>

Doch wird es noch einige Jahre dauern, bis eine verlässliche Durchfahrt möglich erscheint. Konkurrenzfähig könnte die Strecke aus Sicht von Wissenschaftlern erst ab 2035 werden. Russland hat vorsorglich kürzlich die Entwicklung der arktischen Seeroute zu einer der wichtigsten strategischen Prioritäten des Staates gemacht. Dabei sind es neben den Russen auch die Chinesen, die an dieser alternativen Route Interesse zeigen.

Ebenfalls kann der von den Chinesen vorangetriebene Ausbau der neuen Seidenstraße für einige Güter ein alternativer Handelsweg darstellen.

Der Landweg der Seidenstraße scheint aber auch in Zukunft im Hinblick auf das Transportvolumen zunächst ein Nischenprojekt zu bleiben.

Im Grunde ist der Suezkanal noch auf dem Ausbaustand des 19. Jahrhunderts. Laut Experten müsste für eine fundierte Zukunftsfähigkeit der Ausbaustand des Panama-Kanals erreicht werden. Bis dahin ist es noch ein weiter Weg und das größte Interesse oder Abhängigkeit an dieser funktionierenden Handelsroute haben aktuell die Europäer, die gerade vor Weihnachten sehnsüchtig auf Waren aus Asien warten.

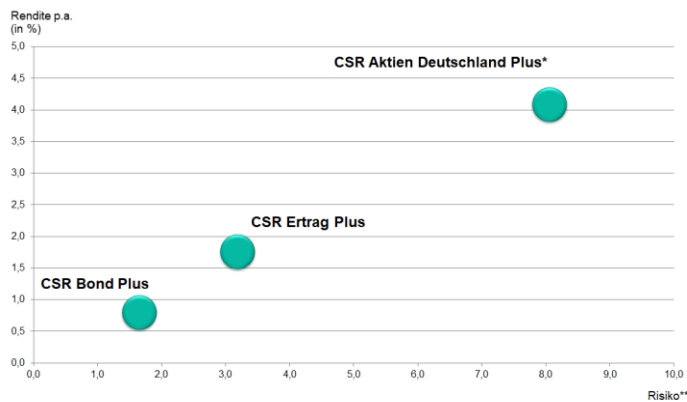
Quellen/Zitate aus: 1) [Suezkanal: Bis heute lassen Ägyptens Staatschefs ihn ausbauen \(faz.net\)](https://www.faz.net); 2) [Wikipedia: Suezkanal – Wikipedia](https://de.wikipedia.org/wiki/Suezkanal); 3) <https://www.maritime-executive.com/article/suez-canal-maintained-volumes-in-2020-and-extends-incentives-for-2021>; 4) [Schiffahrt: Zum Suezkanal gibt es keine realistische Alternative | ZEIT ONLINE](https://www.zeitonline.de)

### Rendite und Risiko der CSR-Fonds auf einen Blick (31.12.2013 – 30.11.2021)

\* Bis 02.01.2017  
CSR „AS – Equity D“ wikifolio,  
ab 02.01.2017 CSR Aktien  
Deutschland Plus Fonds

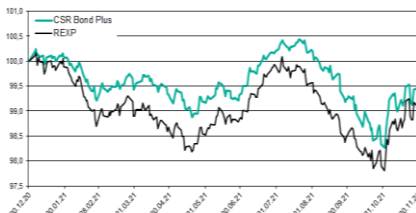
\*\* monatliche Volatilität der  
Renditen (annualisiert)

Quelle: www.wikifolio.de,  
Bloomberg, eigene Darstellung

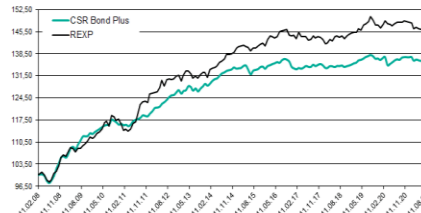


	Rendite p.a. in %	Risiko**	Rendite/Risiko
CSR Bond Plus	0,80	1,65	0,48
CSR Ertrag Plus	1,76	3,18	0,55
CSR Aktien Deutschland Plus*	4,09	8,06	0,51

### Performance des CSR Bond Plus



in 2021: **-0,44 %** (REXP: -0,73 %)

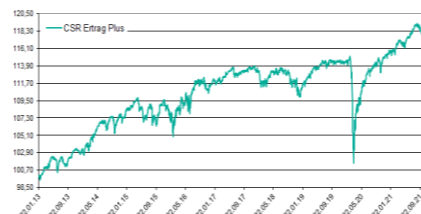


seit Auflage: **+36,87 %** (REXP: +47,36 %)

### Performance des CSR Ertrag Plus

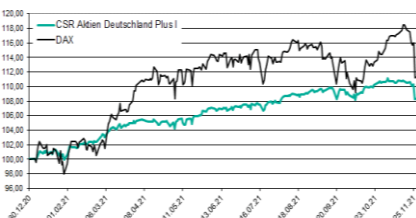


in 2021: **+2,31 %**



seit Auflage: **+17,97 %**

### Performance des CSR Aktien Deutschland Plus I



in 2021: **+7,73 %** (DAX: +10,07 %)

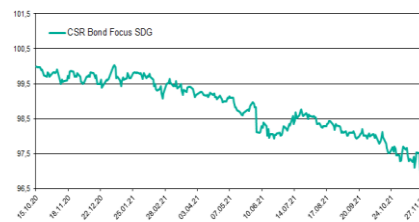


seit Auflage: **+10,97 %** (DAX: +30,19 %)

### Performance des CSR Bond Focus SDG



in 2021: -2,58 %



seit Auflage: -2,93 %

### Links zu den aktuellen Factsheets der CSR-Fonds

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-plus.html>  
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-ertrag-plus.html>  
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-aktien-deutschland-plus.html>  
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-focus-sdg.html>

### Marktentwicklung/ Zusammenfassung

Der Monat November war von der 4. Covid-19-Welle und der neuen hochansteckenden „Omikron“-Mutation, deren Auswirkungen von den Fachleuten noch nicht richtig eingeschätzt werden können, geprägt. Der DAX Net Return beendete in diesem unsicheren Umfeld den vergangenen Monat mit einem Minus von 3,75 %. Die Rendite der öffentlichen Anleihen in Deutschland im 10-Jahresbereich fiel von -0,11 % auf -0,35 %. Im 1-Jahresbereich fiel die Rendite ebenfalls um 0,14 %-Punkte auf einen Wert von -0,79 %. Die Pfandbriefspreads gegenüber dt. Staatsanleihen weiteten sich leicht aus.

**Die aktuelle Jahresperformance unserer Fonds beträgt per Ultimo November:**

- **CSR Bond Plus:** -0,44 %
- **CSR Ertrag Plus:** +2,31 %
- **CSR Aktien Deutschland Plus:** +7,73 % (I-Tranche)  
bzw. +7,35 % (R-Tranche)
- **CSR Bond Focus SDG:** -2,58 %