



## DCM Flugzeugfonds 3 Der Frachtmaschinenmarkt



### Die Flotte der großen Frachtflugzeuge

Maschinentyp	Ø Alter (Jahre)	Anzahl
Boeing 747-100	38	15
DC-10/-30/-40	33	55
Boeing 747-200/-300	30	145
MD-11	15	158
Boeing 747-400	10	179

### Der Frachtmaschinenmarkt: überaltert, ineffizient und „heiß“ auf die Boeing „Triple Seven“

- ➔ 40% aller Frachtmaschinen sind älter als 25 Jahre.
- ➔ Selbst bei angenommener Stagnation im Luftfrachtmarkt gäbe es einen hohen Ersatzbedarf an neuen Frachtmaschinen:
  - Bis 2012 werden ca. 150 von einem Gesamtbestand von ca. 550 großen Frachtmaschinen außer Dienst gestellt.
  - Neuzugänge bis 2012 sind lediglich rund 50 umgebaute und 50 neue Flugzeuge (vornehmlich Boeing 777)
- ➔ Der Umbau von Passagiermaschinen in Frachtmaschinen (Conversion) ist keine einfache Lösung:
  - Die Airline erhält eine Frachtmaschine, die schon 15 bis 20 Jahre ihren Dienst als Passagiermaschine verrichtet hat.
  - Die Umbaukosten sind hoch (für eine Boeing 747 ca. USD 25 Mio.), und die weitere Nutzung ist zeitlich limitiert.
  - Es gibt Kapazitätsengpässe: Conversions werden aktuell nur in 6 Werften durchgeführt. In den letzten 10 Jahren konnten nur rd. 43 große Frachter/Jahr konvertiert werden.
- ➔ In wichtige Luftfracht-Nationen (China, Taiwan, Indonesien, Indien) dürfen Maschinen, die älter als 15 bzw. 20 Jahre sind, nicht importiert werden.

➔ **Die Nachfrage nach der modernen, kosteneffizienten Boeing 777F sollte dauerhaft hoch bleiben, denn Alternativen sind aktuell nicht in Sicht.**