

## 2009 war das Jahr der Bulkcarrier

Charterraten für Capesize-, Panamax- und Handy/Handymax-Tonnage stiegen auf ein voll kostendeckendes Niveau

Das Jahr 2009 war das Jahr der Bulkcarrier. Deren Raten stiegen zeitweise zwar etwas holperig, insgesamt aber ganz erheblich an. Bei den Raten der Zeitchartern für Containerschiffe gab es nur eine Kontinuität, nämlich abwärts und später Stagnation.

Bei den Großtankern lief es sehr unterschiedlich. Die VLCC-Raten machten zwar heftige Seitwärtsbewegungen, endeten aber auf fast gleicher Höhe, wie sie begonnen hatten. Anders die Suezmax-Tanker in der Fahrt von Westafrika nach USA. Auch sie machten etliche Seitwärtsbewegungen, endeten aber bei nur 45 Prozent im Vergleich zum Jahresbeginn.



Handymax-Bulker wie „Medi Dubai“ konnten ihre Raten in 2009 deutlich verbessern

Auf jeden Fall war 2009 ein positives Jahr für die Capesize-Bulker. Deren Raten endeten, nach erheblichen Schwankungen im Jahresverlauf, schließlich beim durch-

schnittlich 2,5-fachen Wert gegenüber dem Beginn des Jahres und damit auf einem Niveau, mit dem die Reeder gut leben können. Muss-

ten für einen Capex im Januar 2009 für eine Ausreise von Europa via Brasilien nach Fernost noch 20 000 Dollar akzeptiert werden, gab es zwischendurch Zeiten im Juni und November, in de-

nen dafür mehr als 100 000 Dollar bezahlt wurden. Aber auch die im Dezember für Atlantik- und Pazifik-Rundreisen erzielten 50 000 Dollar waren noch sehr gut und voll kostendeckend.

Die Panamax-Bulker konnten sich aus dem Ratentief zum Jahresbeginn bis auf das Sechsfache steigern. Dieser Weg war allerdings nicht geradlinig, sondern mit erheblichen Schwankungen verbunden. Wurden im Januar Rundreisen im Atlantik und in Fernost noch zu 5000 Dollar, mit einigen Ausrutschern bis hinunter auf 1700 Dollar geschlossen, so gab es im Dezember dafür 25 000 bis 30 000 Dollar. Für Atlantik-Rundreisen wurden dann sogar bis zu 40 000 Dollar bewilligt.

► Seite 2

► von Seite 1

Zwölf Monate Zeitchartern wurden im Januar zu 6000 bis 11 000 Dollar vereinbart, im Dezember gab es gute 20 000 Dollar. Die Handymax-Bulker konnten ihre Raten im Jahresverlauf um das Vierfache steigern, die Handy-Bulker sogar um das Sechsfache. Im Januar waren Handymax-Bulker zu 8500 bis 9000 Dollar für ein Jahr zu haben, im Dezember mussten die Befrachter dafür über 30 000 Dollar anlegen. So kam es auch, dass sich manche Befrachter solche Tonnage für zwei bis drei Jahre zu 15 000 bis 18 000 Dollar sicherten. Die Zeitchartern der Containerschiffe wurden von der positiven Entwicklung der Bulker nicht beeinflusst.



„Nordcloud“ (1684 TEU) fährt derzeit für 4200 Dollar/Tag

Die Arbeitspferde unter den Containerschiffen, die 1700-TEU-Schiffe, wurden im Januar, wenn sie denn eine Charter fanden, zu 6000 Dollar geschlossen, im Dezember hatten sich deren Raten bei 4150/4300 Dollar ein-

gependelt. Lagen im Januar weltweit schon 250 Containerfrachter still, so war die Zahl im Dezember auf 600 Einheiten angestiegen. Die erzielbaren Raten decken nicht mehr die Betriebskosten. So ist nur die Frage, ob

man die Schiffe kalt oder warm stillliegen lässt oder sie in Fahrt hält, um die erste mögliche Besserung mitnehmen zu können. In 2010 dürfte es wohl noch keine spürbare Besserung geben, sondern allenfalls in 2011.

Die Raten der Großtanker mit 300 000 tdtw fielen in der Fahrt vom Mittelost-Golf nach Fernost zeitweise bis unter WS 30. Aber am Ende sah man hier fast unveränderte Raten gegenüber dem Jahresbeginn von WS 58,5. Die Suezmax-Tanker mit 130 000 Tonnen Rohöl von Westafrika in die USA hatten ihren Höhenflug vom Januar bald beendet. Die Raten schwankten im Laufe des Jahres überwiegend zwischen WS 50 und WS 70. KJ/ed