

Die Lenker der Bulker Pools

ORANGE OCEAN platziert den siebten Bulker-Fonds. Die Geschäftsführer Claudia Humme und Dr. Olav Killinger lassen auch diesen Handysizer in einem Einnahme-Pool der hauseigenen Reederei United Seven fahren – und glätten so die Wogen.

Wodurch unterscheidet sich Ihr Einnahme-Pool-Konzept von denen Ihrer Wettbewerber?

Killinger: Unsere Flotte verfügt über Handysize-, Handymax- und Supramax-Bulker. Wir setzen nur Schiffe derselben Größenklasse in einem Pool ein und streuen über Charterlaufzeiten, Charterraten und Charterer. Um die Einnahmen für unsere Fonds möglichst kalkulierbar zu machen, beschäftigen wir einen Teil der Schiffe langfristig zu einem festen Tagessatz, setzen andere auf dem Spotmarkt ein oder schließen für manche Schiffe indexbasierte Charterverträge.

Welcher Index bildet die Basis und wie ist die Einnahmesituation im Vergleich zu den fest vercharterten Schiffen?

Humme: Der Baltic Handysize Index (BHSI) wird täglich von der Baltic Exchange in London veröffentlicht und ist ein Mittelwert realer Charterabschlüsse für Hauptfrachtgüter auf sechs weltweiten Standardrouten. In unserem Handysize-Pool werden künftig acht baugleiche Schiffe beschäftigt. Sechs dieser Bulker sind zwischen drei und vier Jahren zu einer Bruttorente von 21.266 bis 22.100 US-Dollar pro Tag verchartert. Zwei Schiffe werden für drei Jahre zu einer Charter eingesetzt, die den BHSI abbildet. Während sich für einen bauglei-



Claudia Humme und **Olav Killinger** lenken die Geschicke des Hamburger Emissionshauses Orange Ocean und dessen Reederei.

chen Bulker aktuell dreijährige Festchartern in Höhe von 15.000 US-Dollar pro Tag vereinbaren ließen, hat unser Schiff im laufenden Jahr bis zu 24.000 US-Dollar brutto täglich verdient.

Worin sehen Sie die Vorteile der indexbasierten Vercharterung gegenüber einer Beschäftigung auf dem Spot-Markt?

Humme: Bei der indexbasierten Vercharterung erzielt das Schiff an 365 Tagen pro Jahr Einnahmen, abgesehen von technisch bedingten Off-Hire-Zeiten. Zudem kann es an den Chancen eines steigenden Marktes partizipieren. Schif-

fe, die nur im Spotmarkt eingesetzt werden, müssen demgegenüber manchmal leer zum nächsten Einsatzort fahren und dabei auf Erträge verzichten, obwohl die Schiffsbetriebskosten weiter laufen. *Im Oktober 2010 und Januar 2011 erwarten Sie jeweils einen Handysize-Bulker. Steht für diese beiden Schiffe das Finanzierungs- und Beschäftigungskonzept?*

Killinger: Beide Schiffe sind durchfinanziert und langfristig beschäftigt. Das eine konnten wir für eine Bruttorente von 21.266 US-Dollar täglich fest für vier Jahre verchartern, das andere hat eine dreijährige, indexbasierte Charter.

Im weltweiten Orderbuch stehen mehr als 3.000 Massengutfrachter, die bis 2014 in den Markt drängen werden. Rund zwei Drittel davon sollen bereits im kommenden Jahr abgeliefert werden. Wie ist das Abwrackungspotenzial der fahrenden Handysize-Bulker-Flotte einzuschätzen?

Humme: Es bleibt abzuwarten, ob alle Schiffe tatsächlich gebaut und abgeliefert werden. Mehr als 1.200 Handysizer der fahrenden Flotte werden altersbedingt in den kommenden Jahren verschrottet. Demgegenüber sind 850 dieser Bulker bestellt, sodass wir von guten Beschäftigungsaussichten ausgehen.

Das Gespräch führte **Andreas Friedemann**, Cash.