

**Der Schifffahrts-
und Chartermarkt**
für Container-
und Tankschiffe

Stand: Mai 2010

Inhalt

- Die Weltwirtschaft
- Die Welthandelsflotte
- Die Containerschiffahrt
- Die Tankschiffahrt
- Maritime Rahmenbedingungen
- Ausblick

Die Weltwirtschaft

Nachdem die schwerste Rezession seit Jahrzehnten ihren Tiefpunkt im Jahr 2009 erreicht hatte, zeigen nun die umfangreichen, staatlichen Konjunkturprogramme sowie die Niedrigzinspolitik ihre Wirkung. Die seit Mitte 2009 bestehenden Anzeichen einer Konjunkturwende finden mehr und mehr Bestätigung. Im ersten Quartal 2010 fiel die Erholung im Euroraum und in den USA sogar kräftig aus. Auch die übrige Welt überwindet nach Angaben der Experten des Internationalen Währungsfonds (IWF) die wirtschaftliche Talsohle offensichtlich schneller als zunächst erwartet, aber mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Wirtschaftsregionen. Der IWF korrigierte sein ursprünglich für das laufende Jahr prognostiziertes globales Wirtschaftswachstum von 3,1 % auf nunmehr 4,2 % nach oben und gibt für das Jahr 2011 einen Zuwachs von 4,3 % an.

Dem Anstieg der Weltwirtschaft folgend ist auch eine schrittweise, positive Entwicklung für den Welthandel zu erwarten. Nachdem dieser im Jahr 2009 um mehr als 10 % eingebrochen war, gehen die Analysten für das Jahr 2010 wieder von einem Wachstum in Höhe von 7,0 % sowie für das Jahr 2011 von 6,1 % aus.

Für das Jahr 2010 können die wichtigsten Industrienationen und Staatengemeinschaften nach einer IWF-Prognose wieder ein Wirtschaftswachstum vorweisen. Den Erwartungen zufolge verläuft die wirtschaftliche Erholung der fortgeschrittenen Industrienationen langsamer, während sich die wirtschaftlichen Aktivitäten der Schwellenländer dynamischer und kräftiger entwickeln. Dabei ist die Rolle der aufstrebenden Ökonomien Asiens hervorzuheben – insbesondere China erwies sich in der Krise als ein stabilisierender Faktor.

Im Jahr 2009 erreichte die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft im Gegensatz zu den anderen Industrienationen ein Plus von 8,7 %. In seiner Prognose vom April 2010 berichtet der IWF über ein zu erwartendes Wirtschaftswachstum für China in 2010 von nunmehr 10,0 % und für 2011 von 9,9 %.

Nach Voraussagen für den Containerumschlag chinesischer Exporte wird dieser im laufenden Jahr annahmegemäß um 19 % wachsen, die Importe sogar um 25 %. Der zunehmende innerasiatische Handel und das seit Januar 2010 in Kraft getretene China-ASEAN Freihandelsabkommen soll laut Analysten die chinesischen Importe aus den benachbarten Ländern um 25 % erhöhen. Erstmals seit sechs Jahren berichtet die amtliche Nachrichtenagentur Xinhua über ein Handelsdefizit im März 2010 von EUR 5,4 Milliarden was auch den enormen Importen von Rohstoffen geschuldet ist.

Der Weg der Vereinigten Staaten von Amerika aus der Rezession konkretisiert sich mehr und mehr. Nach einem schwachen Jahr 2009 mit einem Rückgang des Wachstums von 2,4 % greifen nun die eingeleiteten Maßnahmen durch umfangreiche staatliche Konjunkturprogramme und verbesserte finanzielle Rahmenbedingungen. Für das Jahr 2010 prognostiziert der Internationale Währungsfonds ein Wirtschaftswachstum von 3,1 % und für 2011 von 2,6 %.

Gegenwärtig verliert die europäische Wirtschaft an Dynamik. Um dies auszugleichen, wurde auf dem letzten EU-Treffen der Staats- und Regierungschefs vereinbart, die Konjunkturprogramme solange aufrecht zu erhalten, bis die wirtschaftliche Erholung als gesichert angesehen werden kann. Im Jahr 2009 verlor die Euro-Zone an Wirtschaftskraft. Für 2010 wird ein moderates Wachstum von 1,0 % und für 2011 von 1,5 % erwartet.

Nach einem für Deutschland sehr schwierigen Jahr 2009 mit einem rückläufigen wirtschaftlichen Ergebnis von 5,0 % zeigen nun auch hier, wie in den USA, die EUR 85 Milliarden umfassenden Konjunkturprogramme ihre Wirkung. Für das laufende Jahr wird vom IWF wieder ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 1,2 % prognostiziert, welches sich in 2011 mit 1,7 % fortsetzen soll. Die wieder anziehende Nachfrage aus Asien sorgt in Bezug auf den Containerhandel wieder für zunehmenden Optimismus.

Wirtschaftswachstum

(BIP) in %	2008	2009	2010*	2011*
USA	+ 0,4	- 2,4	+ 3,1	+ 2,6
China	+ 9,6	+ 8,7	+ 10,0	+ 9,9
Japan	- 1,2	- 5,2	+ 1,9	+ 2,0
Indien	+ 7,3	+ 5,7	+ 8,8	+ 8,4
Russland	+ 5,6	- 7,9	+ 4,0	+ 3,3
Brasilien	+ 5,1	- 0,2	+ 5,5	+ 4,1
Europ. Union	+ 0,6	- 4,1	+ 1,0	+ 1,5
Deutschland	+ 1,2	- 5,0	+ 1,2	+ 1,7
Lateinamerika	+ 4,3	- 1,8	+ 4,0	+ 4,0
Welt gesamt	+ 3,0	- 0,6	+ 4,2	+ 4,3
Welthandel	+ 2,8	- 10,7	+ 7,0	+ 6,1

Quelle: IMF Database, World Economic Outlook, April 2010
* Prognose

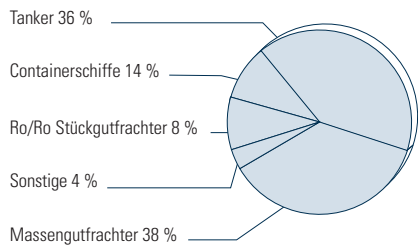
Die Welthandelsflotte

Der interkontinentale Warenverkehr wird mit mehr als 95 % auf dem Seeweg abgewickelt. Weltweit waren per Ende 2009 hierfür mehr als 53.912 Schiffe im Einsatz, die größer als 100 BRZ waren und nicht den Fischerei-, Schlepp- oder sonstigen Wasserfahrzeugen zuzuordnen sind. Über alle Schiffstypen hinweg entwickelte sich die Welthandelsflotte im Verhältnis zum Vorjahr um 7,0 % auf eine Gesamttragfähigkeit von fast 1.236 Mio. t.d.w.

In den vergangenen Jahren baute sich die Welthandelsflotte kontinuierlich mit dem Ladungsaufkommen auf. Mit dem Einsetzen der Weltwirtschaftskrise begannen die Ladungsvolumen von Rohstoffen insbesondere im Containerverkehr stark zu schrumpfen. In den verschiedenen Schiffssegmenten entstanden unterschiedliche Überkapazitäten, die nach Maßnahmen verlangten. So wurden beispielsweise Neubauprogramme gestoppt oder in andere Schiffssegmente umgewidmet und veraltete Schiffe vermehrt der Verschrottung zugeführt. In der Containerschifffahrt wurde in 2009 mehr Tonnage abgebrochen als in den Jahren von 2000 bis 2008 insgesamt.

Welthandelsflotte 2009

nach Tragfähigkeit



Quelle: Clarkson Shipping Intelligence Weekly, Mai 2010

Nach der Schiffsanzahl stellen die Tanker und die Massengutfrachter den größten Anteil in der Welthandelsflotte dar. Bezogen auf die Tragfähigkeit (tdw) führen aktuell Massengutfrachter die Flotte mit 38 % an (siehe Grafik).

Die Containerschifffahrt

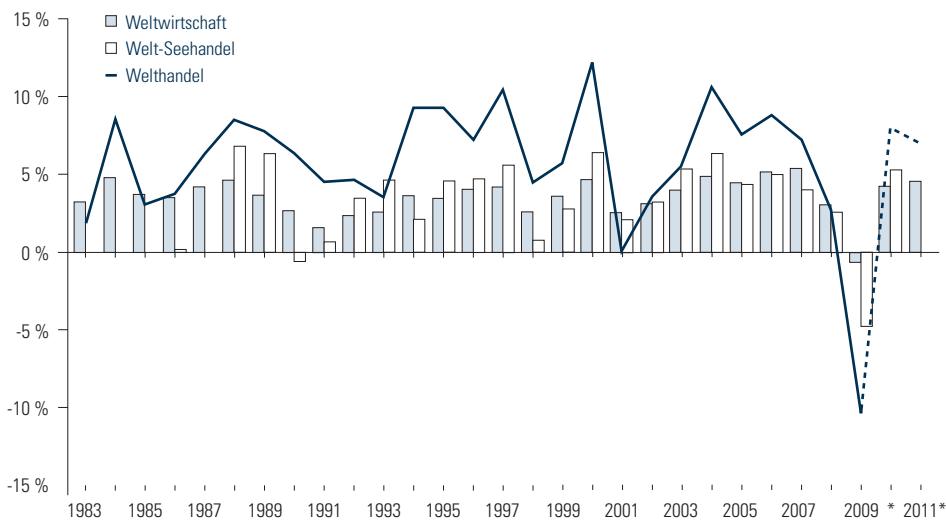
Von der Globalisierung und der stetigen Zunahme des Containertransportes profitierte in den vergangenen 30 Jahren insbesondere die Containerschifffahrt. In der Vergangenheit lagen die Zuwachsraten des Containerverkehrs stets über denen der Weltwirtschaft und des Welthandels.

In den vergangenen 20 Jahren erhöhte sich der weltweite Containerumschlag jährlich um durchschnittlich ca. 10 %. Als direkte Folge der sinkenden Weltwirtschaft und des rückläufigen Welthandels kam es im Jahr 2009 erstmalig zu einem Rückgang des globalen Containerumschlags. Gegenüber 2008 sank dieser von 499 Mio. TEU (twenty foot equivalent unit) auf 449 Mio. TEU – das entspricht einem Umschlagsrückgang von 50 Mio. TEU. Mit der Erholung des Welthandels seit Jahresbeginn steigt auch das Umschlagsvolumen wieder an und wird für das Jahr 2010 von Clarkson Research mit einem Zuwachs von rund 6,5 % auf insgesamt 478 Mio. TEU angegeben. Für das Folgejahr prognostiziert Clarkson aktuell sogar einen Zuwachs auf 523 Mio. umgeschlagene TEU, was einem weiteren Zuwachs von rund 9,5 % entspräche.

Die Weltcontainerflotte

Das stetige Flottenwachstum von Containerschiffstonnage hielt auch im Jahr 2009 an. Durch das Einbrechen des Welthandels verringerte sich aber die Nachfrage nach Containertonnage deutlich und hatte auf Seiten der Reeder zur Folge, dass geplante Schiffsablieferungen verzögert, Bauverträge in andere Schiffstypen umgewidmet oder ganz annulliert wurden und somit der anstehenden Überkapazität entgegengewirkt werden konnte.

Wachstumsraten wichtiger maritimer Kennzahlen



Quelle: IMF und Clarkson, April 2010

* Prognose

Die Analysten von Clarkson schätzen, dass 45 % der Containerschiffsbestellungen, die ursprünglich in 2009 hätten abgeliefert werden sollen, nicht im angedachten Zeitrahmen fertig gestellt wurden. Für das Segment unter 1.000 TEU erhöht sich dieser Wert sogar auf 70 %. Nach einer Prognose von Alphaliner sollte der Anstieg an Tonnage 13,4 % betragen und damit den Wert des Vorjahres um 0,2 % übertreffen. Tatsächlich fiel das Flottenwachstum aber geringer aus. Alphaliner korrigierte aktuell seine Einschätzung für das Jahr 2009 auf einen Wachstumswert von nur noch 5,6 %. Dieser niedrige Wert wurde letztendlich auch durch die Verzögerung von Tonnageablieferungen in 2009 erreicht, wobei dieser Effekt keine langfristige Entlastung im Containermarkt darstellt.

Die unten stehende Grafik gibt einen Überblick über abgelieferte und anstehende TEU-Kapazitäten in Prozent sowie in Mio. TEU bezogen auf die Welttonnage. Für die Jahre 2009 bis 2012 werden die veränderten Prognosen in einem zweiten Balkendiagramm dargestellt und zeigen die Verzögerung bzw. Veränderung zur geplanten Ablieferung von Container-tonnage auf.

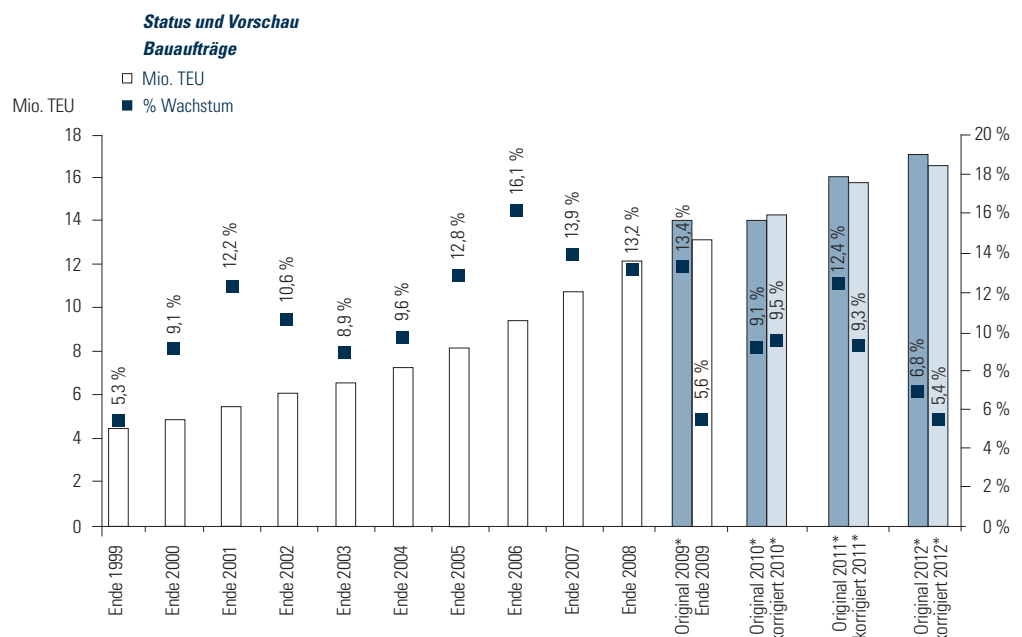
Auch die Verschrottung von Alttonnage in 2009 wirkt sich positiv auf die Reduzierung des Flottenwachstums aus. Insgesamt wurden 364.000 TEU Kapazität abgebrochen, was einer Verschrottungsquote der Welttonnage von rund 2,9 % entspricht.

Bei der Entwicklung des Auftragsbestandes der Weltcontainerflotte ist festzustellen, dass sich der Trend zu stetig größeren Schiffen fortsetzt. Die Durchschnittsgröße der in Fahrt befindlichen Flotte beträgt etwa 2.754 TEU, demgegenüber haben die im Bau befindlichen Schiffe eine durchschnittliche Größe von ca. 5.885 TEU.

Die Gesamtkapazität der bestellten Neubauten lag im April 2008 noch bei 61 % der fahrenden Weltflotte und schrumpfte in Folge der eingeleiteten Stornierungen, Umbestellungen und Verschiebungen auf nunmehr 34 % der fahrenden Weltflotte. Bis auf zwei kleinere Feeder-Schiffe sind weltweit seit Ende September 2008 keine Bestellungen mehr für Containerschiffe bei den Werften eingegangen.

Der Chartermarkt

Der Chartermarkt für Containerschiffe war im gesamten Jahr 2009 auf historisch niedrigem Niveau für Neuabschlüsse. Die erzielten Raten konnten dabei in keinem Segment die Betriebskosten decken. Die Stabilisierung der Weltwirtschaft und die damit verbundene Wiederbelebung des Welthandels setzten seit Anfang Dezember 2009 dem negativen Trend ein Ende. Konjunkturmaßnahmen der jeweiligen Regierungen stützten die nationalen Volkswirtschaften und insbesondere Länder in Asien, allen voran China, kehrten annähernd zu alten Wachstumsraten zurück. Dies hat in der Folge zu erhöhten Transportvolumina bei den Linienreedern geführt und seit etwa Anfang November 2009 ist die Auslastung auf den Schiffen wieder sehr hoch.



Quelle: AXS-Alphaliner, Mai 2010
* Prognose

Die so wichtigen Frachtratensteigerungen konnten durch die Verknappung des Laderaums Stück für Stück umgesetzt werden. Das Ladungswachstum in den letzten zwei Monaten des Jahres 2009 entsprach in etwa einer Steigerung von 15-20 % im Vergleich zu den gleichen Monaten des Jahres 2008.

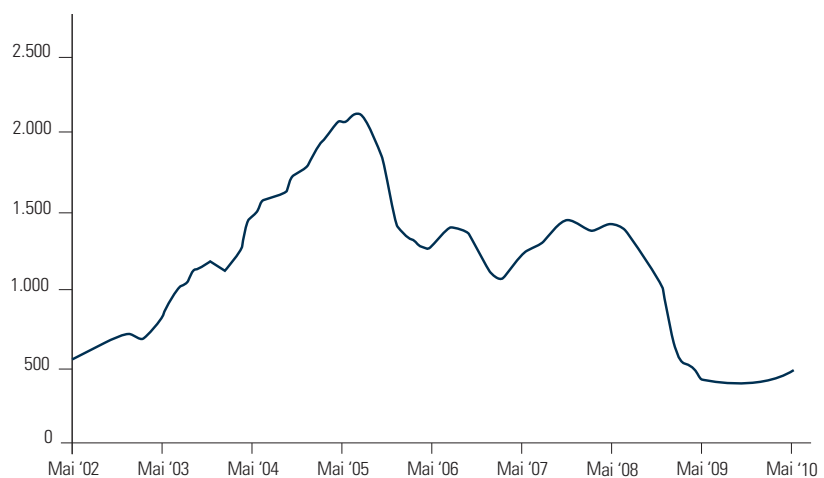
Weitere Unterstützung bekam der Markt durch einen höheren Grad der Verschrottung von rund 2,9 % der Flotte sowie durch drastische Sparmaßnahmen der Linien bei den Brennstoffen. Das so genannte „Slow Steaming“ (langsam fahren) der Schiffe in den Liniendiensten reduziert einerseits den Treibstoffverbrauch der Schiffe erheblich und sorgt andererseits für einen Mehrbedarf an Tonnage, um die Abfahrtsdichte in den Diensten zu gewährleisten. Durch das „Slow Steaming“ wurde ein zusätzlicher Bedarf an Tonnage von ca. 2-3 % generiert. Folglich wurden vermehrt Schiffe über 3.500 TEU im Markt nachgefragt, was zu langsam verbesserten Charraten in diesem Segment geführt hat, die inzwischen wieder über Betriebskostenniveau liegen. Kleinere Schiffe, die in Nischendiensten eingesetzt werden können, konnten ebenso von verbesserten Bedingungen innerhalb der Asienverkehre profitieren, wenn auch mit Raten, die weiterhin unter den Betriebskosten liegen.

Dennoch kann noch nicht von einer Erholung der Charrtermärkte gesprochen werden, da die sich über das Jahr 2009 aufgebauten Überkapazitäten, in Form von aufgelegten Schiffen, nur langsam abbauen. Waren im Januar 2010 noch 581 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1,51 Mio. TEU, also 11,6 % der Weltflotte, ohne Beschäftigung, so verringerte sich der Anteil der stillgelegten Containerschiffe auf nunmehr 263 Schiffe mit einer Kapazität von 549.000 TEU bzw. 4,1 % der Weltflotte. Das ist der niedrigste von Alphaliner aufgezeichnete Wert seit Anfang Februar 2009. Die Länge der vereinbarten Charterperioden betrug in der Gesamtbetrachtung des Jahres 2009 im Durchschnitt aller Größenklassen 130 Tage.

Die nachfolgenden Ausführungen aus dem Howe Robinson Containerschiff-Charrerraten-Index spiegeln zusammengefasst die Ratenentwicklung für Containerschiffe bis einschließlich der Panmax-Größenklasse wider: Mit 487 Punkten startete der Howe Robinson Containership Charter Hire Index in das Jahr 2009. Seitdem fiel der Index um über 30 % und erreichte im November seinen vorläufigen Tiefststand mit 329 Punkten seit Aufzeichnung.

Entgegen der ursprünglichen Prognose, dass sich für 2010 erst am Ende des Jahres eine leichte Verbesserung bei den Charrerraten einstellt, zeichnet sich nun deutlich früher eine Erholung ab. Nachdem der Index fast drei Monate auf dem Niveau von rund 333 Punkten verblieb, stieg dieser seit Jahresanfang 2010 leicht aber kontinuierlich an. Am 31. Mai 2010 wurde der Index mit 497 Punkten angegeben – Tendenz weiter steigend.

Howe Robinson Containership Charter Hire Index
der letzten 8 Jahre



Quelle: Howe Robinson, Containership Weekly update, Mai 2010

Da Hanseatic Lloyd Chartering zusätzlich zur Befrachtung der Hanseatic Lloyd Panmax-Containerschiffe exklusiv für die Vercharterung der Hansa Mare-Flotte zuständig ist, wird in dem vorliegenden Chartermarktbericht die Entwicklung von der Panmax-Klasse kleiner werdend bis zur 1.000 TEU-Klasse nähergehend betrachtet.

Die Entwicklung der Charrerraten für Containerschiffe der 4.000 TEU-Klasse

In der Panmax-Klasse (3.900 bis 5.100 TEU) wurden im Jahr 2009 nur sehr vereinzelt Charterabschlüsse getätigt. Die Laufzeiten bewegten sich zwischen ein bis max. sechs Monaten und die Charrerraten lagen auf niedrigem Niveau zwischen USD 5.800 und USD 6.500 brutto p.T. Die Linienreeder ließen Charterverträge auslaufen, um ihre eigene Tonnage beschäftigt zu halten. Seit Anfang 2010 steigt die Anzahl der Charterabschlüsse wieder, allerdings verblieb die Höhe der zu erzielenden Charrerraten bis Ende Februar 2010 auf dem Niveau des Jahres 2009. Im März dieses Jahres stiegen die Ratenhöhen aufgrund sprunghaft gestiegener Nachfrage deutlich an und befanden sich Ende Mai 2010 bei ca. USD 22.000 brutto p.T. für zwölf-monatige Kontrakte mit weiter steigender Tendenz.

Aktuell sind 659 Schiffe in der Größenklasse 3.900 bis 5.100 TEU weltweit im Einsatz, von denen ein Schiff zurzeit nicht verchartert ist und weitere 28 ohne Beschäftigung sind. Von 121 bestellten Neubauten, die bis zum Jahr 2012 abgeliefert werden sollen, sind derzeit 21 Schiffe charterfrei.

Die Entwicklung der Charrerraten für Containerschiffe der 3.000 TEU-Klasse

Im Jahr 2009 kam es nur sehr vereinzelt zu Charterabschlüssen in dieser Größenklasse. Auch hier ließen die Linienreeder vermehrt Charterverträge auslaufen, um ihre eigene Tonnage beschäftigen zu können, was die Anzahl an beschäftigungslosen Schiffen immer weiter ansteigen ließ.

Die Laufzeiten waren mit bis zu sechs Monaten sehr kurz. Zu Beginn des Jahres erreichten die Charrerraten zunächst ein Niveau von ca. USD 8.000 p.T., welches sich bis zur Jahresmitte auf ca. USD 5.000 brutto p.T. abschwächte. Im November 2009 reduzierte sich die Ratenhöhe weiter auf ca. USD 4.500 brutto p.T. und hielt dieses Niveau bis März 2010. Die Linienreeder charterten zu flexiblen Laufzeiten von zwei bis zwölf Monaten ein oder nahmen Charrerschiffe für einzelne Rundreisen auf. Eine leicht verbesserte Nachfrage seit Anfang des Jahres 2010 lässt sich mit einer Verbesserung der Konditionen im gesamten Markt begründen, allerdings bleibt dieses Segment am stärksten durch Überkapazitäten betroffen. Die Charrerraten dieser Klasse verbessern sich – wenn auch sehr langsam – und liegen aktuell im Bereich von ca. USD 7.000 brutto p.T. für Laufzeiten von zwölf Monaten.

Aktuell sind 545 Schiffe in der Größenklasse 2.400 bis 2.999 TEU weltweit im Einsatz, von denen 40 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere 29 beschäftigungslos sind. Von 35 Neubauten, die bis zum Jahr 2012 abgeliefert werden sollen, sind derzeit 23 Schiffe charterfrei.

Die Entwicklung der Charrerraten für Containerschiffe der 1.700 TEU-Klasse

Das Arbeitspferd unter den Feederschiffen, das Segment der 1.700 TEU-Größenklasse, hatte im Berichtsjahr 2009 starke Rateneinbrüche zu bewältigen. Wenn es zu Neuabschlüssen kam, dann waren die Laufzeiten mit ein bis sechs Monaten sehr kurz. Wurden zu Anfang des Jahres 2009 Raten von ca. USD 5.000 bis 6.000 brutto p.T. erzielt, so reduzierte sich das Rateniveau zum Jahresende auf ca. USD 4.100 brutto p.T. Im Mai 2010 stiegen die Charrerraten auf ca. USD 5.500 brutto p.T. und die Charterperioden verlängerten sich auf bis zu zwölf Monate.

Aktuell sind 501 Schiffe in der Größenklasse 1.470 bis 1.799 TEU weltweit im Einsatz, von denen 39 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere 17 beschäftigungslos sind. Von 25 Neubauten, die bis zum Jahr 2012 abgeliefert werden sollen, sind derzeit 19 Schiffe charterfrei.

Die Entwicklung der Charrerraten für Containerschiffe der 1.000 TEU-Klasse

Mit erzielbaren Tagescharrerraten von ca. USD 4.000 bis 4.250 p.T. begann das Jahr 2009 für diese Größenklasse und endete mit einem sehr schwachen Ratenniveau von ca. USD 3.600 brutto p.T., deutlich unterhalb der Schiffsbetriebskosten. Die Laufzeiten waren wie bei der 1.700 TEU-Klasse mit ein bis sechs Monaten extrem kurz, teilweise wurden auch hier nur einzelne, kurze Reisen geschlossen. Die Charterer konnten die Tonnage aufgrund des großen Angebotes ganz nach ihren Bedürfnissen auswählen und gaben moderner Tonnage, mit oft niedrigerem Verbrauch im Vergleich zu den älteren Schiffen, den Vorzug. Die Zahl der beschäftigungslosen älteren Schiffe stieg rasant an. Das erste Quartal des Jahres 2010 zeigt ein ähnliches Bild. Durch etwas verbesserte Bedingungen im asiatischen Short-Sea-Verkehr stiegen die zu erzielenden Charrerraten in diesem Segment auf ca. USD 5.000 brutto p.T. und die Laufzeiten verlängerten sich auf bis zu zwölf Monate. Dennoch wird sich bezüglich der erzielbaren Charrerratenhöhen für die Feederklasse kurz- bis mittelfristig nur eine langsame Besserung einstellen.

Aktuell sind 733 Schiffe in der Größenklasse 830 bis 1.199 TEU weltweit im Einsatz, von denen 46 Schiffe zurzeit nicht verchartert und weitere 15 beschäftigungslos sind. Von 59 Neubauten, die bis zum Jahr 2012 abgeliefert werden sollen, sind derzeit 51 Schiffe charterfrei.

Die Tanker-Größenklassen	
	in tdw
VLCC & ULCC	> 200.000
Suezmax	130.000 bis 200.000 (typical 150.000)
Aframax	80.000 bis 130.000 (typical 105.000)
Panmax	60.000 bis 80.000
„Handy“	30.000 bis 60.000
„Small-Handy's“	10.000 bis 30.000

Die Tankschifffahrt

Weltweit sind flüssige Ladungen mengenmäßig die am meisten transportierten Waren. Zur Reduzierung der Kosten wird zum Beispiel Rohöl in möglichst großen Tankschiffen befördert. Beim Transport nimmt die Größe der Schiffe vom Förderland bis zum Bestimmungsort bzw. nach Veredelung in der Regel stetig ab. Dagegen steigen die Anforderungen an die Ausstattung eines Tankers beim Laden des bereits verarbeiteten Ölproduktes.

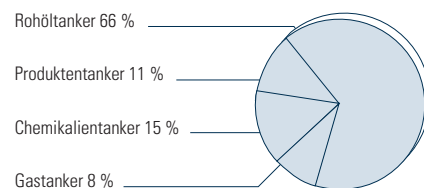
Auf den Langstrecken wird der Transport von Rohöl mit so genannten ULCC und VLCC (= Ultra Large Crude Carrier bzw. Very Large Crude Carrier) durchgeführt. Diese Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 200.000 tdw und mehr.

Die mittleren Transportstrecken werden durch Suezmax- (130.000 bis 200.000 tdw) und Aframax-Schiffe (80.000 bis 130.000 tdw) bedient. Auf den Kurzstrecken werden Panmax-Tanker (60.000 bis 80.000 tdw) und kleinere Schiffstypen (Handy-Size bzw. Small-Handy-Size) eingesetzt.

Die Tankerflotte unterteilt sich in Rohöltanker, Produktentanker, Chemikalien- und Gastanker. Dabei gibt es keine starren Abgrenzungen für Ladungen eines bestimmten Tankertyps. Je nach Beschaffenheit des Laderaumes des Schiffes können auch bereits „raffinierte Produkte“ transportiert werden. Diese unterscheiden sich in „saubere Produkte“ wie Naphta, Kerosin, Gasöl, Dieselöl und in „schmutzige Produkte“ wie Schweröle und Bitumen.

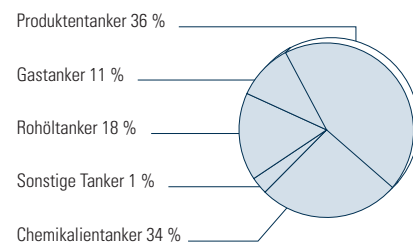
Da Rohöl ein Massenprodukt ist, besteht mit 66 % der Tragfähigkeit aller Tanker der größte Anteil aus Rohöltankern (siehe Grafik oben). Schiffe mit großer Transportkapazität sind insbesondere für den Transport vom Förderland zur Raffinerie gefragt.

Tragfähigkeit nach Typen



Quelle: VDR, Daten der deutschen Seeschifffahrt, Ausgabe 2010

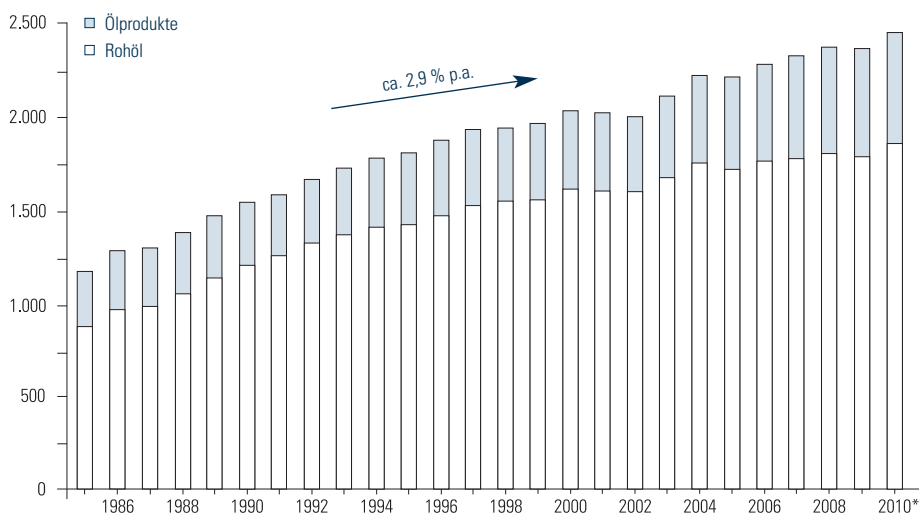
Anzahl der Tankschiffe nach Typen



Quelle: VDR, Daten der deutschen Seeschifffahrt, Ausgabe 2010

Transportmengen an Rohöl und Ölprodukten

in Mio. Tonnen



- 2005: +3,5 %
- 2006: +3,5 %
- 2007: +2,8 %
- 2008: +0,5 %
- 2009*: -1,7 %

Quelle: ISL, November 2009

* Prognose

	VLCC & ULCC	Suezmax	Aframax	Panmax	Handy	Small-Handy
Tragfähigkeit in tdw	> 200.000	130.000-200.000	80.000-130.000	60.000-80.000	30.000-60.000	15.000-20.000
Gesamtzahl der Tanker	540	395	837	389	1.733	532
- davon mit Doppelhülle	447	362	780	352	1.537	425
- davon Einhüllentanker	93	33	57	37	196	107
- davon mit Doppelhülle, älter als 20 Jahre	0	9	19	12	86	17
Verschrottungspotenzial	17 %	11 %	9 %	13 %	16 %	23 %
Orderbuch	197	153	161	84	420	146
Ersatz	212 %	364 %	212 %	171 %	149 %	118 %
Prog. Klassenzuwachs bis 2013	19 %	28 %	10 %	9 %	8 %	4 %

Quelle: Clarkson research studies, Oil & Tanker Trades Outlook, April 2010

Zum Transport der bereits verarbeiteten Produkte werden Produktentanker benötigt, welche gegenüber den Rohöltankern eine besondere Tankbeschaffenheit haben. Bezogen auf die Anzahl stellen die Produktentanker mit 36 % den größten Anteil an der Tankerflotte (siehe Grafik auf Seite 25). Dieser Schiffstyp ist teilweise universell einsetzbar und wird für den Transport in die Verbraucherländer benötigt.

Flüssiggüter nahmen in der Vergangenheit entsprechend des globalen Wachstums durchschnittlich um ca. 2,9 % pro Jahr zu. Für das Jahr 2009 kalkulieren die Experten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) insgesamt einen Rückgang der Transportmengen von rd. 1,7 %. Endgültige Ergebnisse stehen noch aus. Erstmals seit dem Jahr 2002 wird damit ein Rückgang der Transportmengen an Rohöl und Ölprodukten aufgrund der globalen Wirtschaftskrise erwartet (siehe Grafik auf Seite 25).

Für 2010 prognostizieren die Experten der International Energy Agency (IEA) wieder eine Erhöhung des globalen Ölverbrauchs. Wurden in 2009 nur 84,9 Mio. bpd (barrel per day) weltweit an Rohöl verbraucht, so schätzt die IEA diesen Wert für 2010 auf 86,5 Mio. bpd, was einer Steigerung des Rohölverbrauchs zum Vorjahr von ca. 1,8 % entspricht. Dieser Wert würde den durchschnittlichen Rohölverbrauch aus dem Jahr 2008 wieder übertreffen.

Neben den ansteigenden Transportmengen bei den Mineralölprodukten entwickeln sich voraussichtlich auch Flüssiggüter in 2010 positiv. Experten gehen heute davon aus, dass sämtliches in der EU produziertes Rapsöl für Biodiesel verbraucht wird, um die Vorgaben aus der EU-Biokraftstoffrichtlinie erfüllen zu können. In Deutschland z.B. steigt der Anteil an Biokraftstoffen jährlich um 0,25 % und soll bis Ende 2014 einen Anteil von 8 % am Gesamtverbrauch erreicht haben. Bis zum Jahr 2020 soll dieser Wert auf 10 % steigen. Die Nahrungsmittelindustrie ist deshalb schon heute gezwungen, ihr Rapsöl international einzukaufen. So entsteht Transportbedarf, der nach Expertenmeinung durch Small-Handy-Size-Tanker gedeckt werden kann.

Die Welttankerflotte

In der Tankerflotte entwickelt sich die Anzahl an Schiffen in den unterschiedlichen Größenklassen in Abhängigkeit von Fahrtgebiet und entsprechenden Bestellungen. Bezogen auf die Tragfähigkeit der Welthandelsflotte entfällt 36 % auf die Tankschiffe. Per 31. Dezember 2009 waren insgesamt 13.518 Tanker mit einer Gesamttragfähigkeit von 498 Mio. tdw in Fahrt.

Die Altersstruktur des Tankermarktes am Ende des ersten Quartals 2010 gliedert sich wie folgt: Weltweit sind 13 % aller im Einsatz befindlichen Tanker älter als 20 Jahre. Die Tanker der Hanseatic Lloyd-Flotte gehören zur Gruppe der Panmax- und Small-Handy-Size-Segmente.

Das Small-Handy-Size-Segment gliedert sich in die folgenden vier Untergrößen nach tdw: 10.000 bis 15.000, 15.000 bis 20.000, 20.000 bis 25.000 und 25.000-30.000. Die Hanseatic Lloyd Tanker gehören zur Gruppe der Small-Handy-Size-Tanker mit einer Tragfähigkeit von 15.000 bis 20.000 tdw bzw. zur Panmax Gruppe. Im Segment dieser Small-Handy-Size-Tanker haben Schiffe die älter als 20 Jahre sind einen Anteil von 19 % und im Segment der Panmax-Tanker einen Anteil von 10 %. Der Altersdurchschnitt der gesamten Tankerflotte beträgt neun Jahre.

Derzeit fahren von 532 Tankern der Small-Handy-Size-Klasse (15.000 bis 20.000 tdw) noch 107 Schiffe und von 389 Panmax-Tanker noch 37 Schiffe als Einhüllentanker, die von den Oil Majors kaum mehr eingesetzt werden und dem Markt damit nicht mehr zur Verfügung stehen. Ferner beinhaltet diese Flotte noch 17 Doppelhüllen-Tanker im Small-Handy-Size-Segment sowie 12 im Segment der Panmax-Tanker, die älter als 20 Jahre sind. Aus wirtschaftlichen Gründen sowie in Folge internationaler Regularien der IMO (International Maritime Organization, eine Unterorganisation der UNO) in der Tankschifffahrt, ergibt sich das in der obigen Tabelle dargestellte Verschrottungspotenzial.

Dem aktuellen Orderbuch für Tankschiffe ist zu entnehmen, dass für alle Segmente Neubaufträge vorliegen. Die Anzahl der Neubestellungen fällt im Bereich der Small-Handy-Size-Tanker (15.000 bis 20.000 tdw) sowie der Panmax-Tanker jedoch unauffällig aus und unter Berücksichtigung des Verschrottungspotenzials endet in dieser Betrachtung der Tonnageanstieg in diesen beiden Größenklassen mit moderaten 4 % bzw. 9 %.

Entsprechend sind die Beschäftigungsmöglichkeiten nach Erholung der Weltwirtschaft für diese beiden Schiffsklassen als gut einzustufen.

Der Chartermarkt

Das Jahr 2009 hat für die Tankermärkte noch verhältnismäßig gut begonnen. Ursächlich für die Abkopplung vom Schifffahrtmarkt für Container oder Bulker waren Sondereffekte, von denen letztendlich aber absehbar war, dass sie mittelfristig an Wirkung verlieren würden. Zum einen charterten Ölhändler Rohöltanker ein, um sie als schwimmende Lager zu nutzen, was der Flottenausnutzung und damit dem Chartermarkt zunächst zugutekam. Zum anderen nutzten gleich mehrere Volkswirtschaften die gefallenen Ölpreise, um ihre nationalen Ölreserven wieder aufzufüllen.

Die Tankermärkte gerieten im weiteren Verlauf des Jahres 2009 jedoch zunehmend unter Druck, davon waren auch die Handy-Size- und die Panmax-Größenklasse betroffen. Die durch verringerte Nachfrage entstehende Überkapazität auf den Tankermärkten sorgte unmittelbar für einen Charterrateinbruch. Die Auswahlmöglichkeiten an Tonnage erhöhten zwangsläufig den Aufwand für Positionierungsreisen sowie Wartezeiten zwischen den Charterreisen bei den Trampreedern und hatten erhöhte Kosten und damit eine Verringerung der durchschnittlichen Tagescharterraten zur Folge. Hierzu beispielhaft ein Überblick über die Entwicklung der Charterraten anhand der von der Hanseatic Lloyd Gruppe im Jahr 2009 für die Größenklassen Small-Handy-Size und Panmax erzielten Raten.

Die Entwicklung der Charterraten für Small-Handy-Size-Tanker

Im Berichtsjahr gerieten die weltweiten Chartermärkte für Small-Handy-Size-Tanker aufgrund des massiv gesunkenen Bedarfs an Rohöl und Ölprodukten unter starken Druck. Konnten im Januar 2009 noch Netto-Charterraten von etwa USD 14.500 p.T. und Schiff im Pool erzielt werden, so reduzierte sich dieser Wert bis April auf einen ersten Tiefststand von knapp USD 10.000 p.T. Kurzfristig konnten sich die Charterraten dann wieder bis Juli auf rund USD 13.000 erholen und brachen dann bis zum Jahresende auf den Tiefstwert im Dezember 2009 von USD 3.100 p.T. ein. Dies entspricht einem Ratenverfall von rund 79 % im Markt der Small-Handy-Size-Tanker.

Seit Anfang Januar 2010 werden aufgrund leicht gestiegener Nachfrage wieder höhere Charterraten im Spotmarkt verdient und das durchschnittliche Charterrateniveau lag im ersten Quartal 2010 wieder bei rund USD 10.000 p.T. Soweit überhaupt Angebote zu Zeitcharterverträgen existieren, bilden diese aufgrund der Rahmenbedingungen keine Alternativen zum Spotgeschäft. Hier werden langfristige Vertragslaufzeiten zu niedrigsten Tagescharterraten von rund USD 8.500 p.T. angeboten, die keine Möglichkeiten bieten, an einem sich früher als erwartet erholenden Markt teilzuhaben. Wir gehen davon aus, dass sich die Ergebnisse des ersten Quartals 2010 im gesamten Jahr stabilisieren lassen und für 2011 eine Marktverbesserung für Small-Handy-Size-Tanker erwartet werden kann.

Die Entwicklung der Charterraten für Panmax-Tanker

Auch im Segment der Panmax-Größenklasse gerieten die Märkte im Laufe des Jahres 2009 zunehmend unter Druck. Die durch verringerte Nachfrage entstehende Überkapazität auf den Tankermärkten sorgte unmittelbar für einen Charterrateinbruch. Nach dem Jahreswechsel 2008/2009 konnten sich die Spotmarkt-Raten der Panmax-Größenklasse auf dem Januar Niveau von rund USD 22.500 p.T. nicht halten und brachen bis Mai auf rund USD 8.800 p.T. ein. In den folgenden zwei Monaten konnten sich die Tagescharterraten wieder auf rund USD 12.500 p.T. erholen, um dann im August wieder auf unter USD 9.500 p.T. nachzugeben. Bis Dezember des Berichtsjahres konnten sich die Tagescharterraten nur leicht bis auf rund USD 10.500 p.T. erholen, stiegen dann in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 aber schrittweise wieder auf rund USD 16.000-17.000 p.T. an. Für den Verlauf des Jahres 2010 erwarten wir eine durchschnittliche Tagescharterrate im Panmax-Tanker Segment von rund USD 15.000 p.T. und gehen nach wie vor von einem sich langsam stabilisierenden Markt im Segment der Panmax-Tanker aus.



Global

Die Einsicht, dass es zum Schutz der natürlichen Umwelt weltweiter Anstrengungen bedarf, ist mittlerweile allgemein anerkannt. Die Schifffahrt als Bestandteil und wesentliches Bindeglied der Weltwirtschaft hat schon allein aufgrund ihrer so genannten Massenleistungsfähigkeit eine gegenüber anderen Verkehrsträgern vergleichsweise positive Umweltbilanz. Der fortschreitende Stand der Technik bietet aber hinreichend Ansatzpunkte, um Schifffahrt noch umweltfreundlicher zu gestalten. Im zunehmenden Maße bemüht sich die verladende Wirtschaft, den „ökologischen Fußabdruck“ ihrer globalen Transportketten zu verringern. Weltweit hat sich daher eine Reihe von Initiativen gebildet, die den Dialog zwischen Verladern und Reedereien zu umweltrelevanten Themen fördern und gemeinsame Ansatzpunkte liefern, um schifffahrtsbezogene Umweltbelastungen weiter zu reduzieren.

Eine auf globaler Ebene tätige Initiative ist beispielsweise die „Clean Cargo Working Group“, deren Mitglieder mehr als 60 % der weltweiten Containertransporte repräsentieren. Zu den Mitgliedern gehören 14 große Linienreedereien wie APL, NYK, Hanjin oder auch Hapag-Lloyd und Hamburg Süd sowie 14 Verlader, darunter DHL, Nike, Ikea und Wal Mart.

Neben der Reduktion der Emission von Treibhausgasen stehen im Mittelpunkt der Aktivitäten der „Clean Cargo Working Group“ u.a. Bemühungen um ein optimales Ballastwasser- und Abfallmanagement sowie ein umweltgerechter Umgang mit Chemikalien. Umweltmanagementsysteme und Schiffsrecycling sind weitere wichtige Themen.

Die weltweiten Rahmenbedingungen zu maritimen Umweltthemen werden in der IMO erarbeitet. Schon im Slogan dieser internationalen Seeschifffahrtsorganisation wird der besondere Stellenwert des maritimen Umweltschutzes deutlich: „Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans“.

Maritimer Umweltschutz erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus eines Schiffes, d.h. vom Bau, über den langjährigen Betrieb bis zur endgültigen Außerdienststellung am Ende seiner ökonomisch sinnvollen Einsatzzeit. Im Mai 2009 wurde eine von der IMO entwickelte Konvention zum umweltschonenden Recycling von Schiffen unterzeichnet. Durch die „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“ sollen die Standards bei der Verschrottung von Schiffen gehoben werden. Hierbei geht es u.a. um die Frage, welchen Anforderungen Werften und Abwrackbetriebe genügen müssen, damit sie das Recycling von Schiffen durchführen dürfen. Künftig werden auch Schadstofflisten gefordert, die Auskunft über die an Bord verwendeten Materialien geben, damit umweltgerechtes Recycling ermöglicht und Schäden an Mensch und Natur vermieden werden.



Europa

In der Europäischen Union wurde in den letzten Jahren der maritime Umweltschutz bereits mit hoher Priorität behandelt. So dienen die infolge von Schiffsunfällen vor europäischen Küsten (Erika, Prestige) eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffsbetriebs ebenso unmittelbar der Umwelt. Zu den Kernaufgaben der 2003 eingerichteten „Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs“ (EMSA) zählen konsequenterweise auch die Themenfelder „Bekämpfung von Verschmutzung“ sowie „Effektive Abfallwirtschaft im Seeverkehr“. Für die nähere Zukunft will die EU-Meeresspolitik insbesondere eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs fördern. Hierzu wird es erforderlich sein, verschiedene Maßnahmenbündel technischer und betrieblicher Art zu kombinieren und darüber hinaus marktwirtschaftliche Instrumente einzusetzen; diskutiert wird etwa die Einbeziehung des Seeverkehrs in den Emissionshandel. Die Maßnahmen der International Maritime Organization (IMO) zur Verringerung der von Schiffen ausgehenden Emissionen von Schwefel- und Stickoxiden werden auch von der EU unterstützt, etwa durch die Einrichtung der Ost- und Nordsee als „Sulphur Emission Control Areas“ (SECA), in denen besonders strenge Anforderungen an den Schwefelgehalt im Treibstoff der Schiffe gelten.

Deutschland

In Deutschland ist die Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Seeaufgabengesetz geregelt. Hierzu gehören mittlerweile auch Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der 2004 von der IMO verabschiedeten Ballastwasserkonvention stehen und der Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe dienen. Dies schließt die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten sowie der erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen und internationalen Zulassungsverfahren ein. Im Jahr 2009 wurden weitere aus Deutschland stammende Systeme zur Desinfektion von Ballastwasser auf Schiffen vom IMO-Umweltausschuss anerkannt. Weltweit gibt es nunmehr 30 Ballastwasserdesinfektionssysteme, die vor allem in Deutschland, Japan und Südkorea entwickelt wurden.

Hanseatic Lloyd

Obwohl es noch einige Zeit dauern wird, bis das Ballastwasserübereinkommen endgültig in Kraft treten wird, werden für alle von Hanseatic Lloyd technisch betreuten Schiffe bereits jetzt vorbereitende Maßnahmen eingeleitet und im Rahmen der planmäßigen Wertzeiten umgesetzt. Auch im Bereich der kontinuierlichen Verbesserung bei der Erreichung von Umweltzielen verfolgt Hanseatic Lloyd einen proaktiven Ansatz: Das Umwelt-Management System auf Basis der internationalen Norm ISO 14001 ist implementiert, die Zertifizierung befindet sich in der Vorbereitung. Mit dem Umwelt-Management System nach ISO 14001 werden die bei Hanseatic Lloyd vorhandenen zahlreichen Einzelaktivitäten im Bereich des Umweltschutzes an Bord und an Land in ein Gesamtsystem integriert. Durch einen im Rahmen der ISO 14001 beschriebenen stetigen Regelkreis zwischen Planen, Umsetzen und Überwachen von Umweltzielen, wird gewährleistet, dass die Umweltziele bei Hanseatic Lloyd auch zukünftig ihren hohen Stellenwert behalten werden.



Global

„Go to sea!“ – So lautet der Titel einer im Herbst 2008 begonnenen und während des Jahres 2009 fortgeführten globalen Kampagne, mit der durch eine Reihe von Maßnahmen auf die guten Berufsaussichten für Seeleute aufmerksam gemacht werden soll. Die IMO sowie alle namhaften internationalen Schifffahrtsverbände beteiligen sich an den verschiedenen öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten ebenso wie die Gewerkschaften.

Nach der letzten umfassenden gemeinsamen Arbeitsmarkterhebung der Schifffahrtsorganisationen BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) und ISF (International Shipping Federation) aus dem Jahr 2005, wurde das weltweite Arbeitsmarktangebot auf 466.000 Offiziere und 721.000 Mannschaftsdienstgrade geschätzt. Die in der BIMCO/ISF-Studie durchgeführten Prognosen für den Arbeitskräftebedarf an Seeleuten im Jahr 2015 sehen bei globaler Betrachtung im Mannschaftsbereich keine Probleme, für den Offiziersbereich hingegen wurde eine Unterdeckung von 27.000 ermittelt.

Hinzu kommt, dass auch die Altersstruktur im Offiziersbereich es dringend erforderlich macht, rechtzeitig die Weichen für eine effektive Nachwuchssicherung zu stellen. Es ist nicht davon auszugehen, dass durch die zurückliegenden schwierigen Jahre in der weltweiten Schifffahrt der Bedarf an Schiffsoffizieren zurückgehen wird, eine Aktualisierung der BIMCO/ISF-Studie steht turnusgemäß für das Jahr 2010 an und wird hierzu genauere Erkenntnisse liefern.

Europa

Die Stärkung der Berufe und der Beschäftigung in den unterschiedlichen maritimen Sektoren gehört auch zu den Kernaufgaben der integrierten Meerespolitik der Europäischen Union. In den 2009 von der EU-Kommission verfassten strategischen Zielen und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU wird das „Thema Mensch“ mit hoher Priorität diskutiert. Um Bordberufe noch attraktiver werden zu lassen, gilt es die Lebensqualität auf See zu verbessern; besonderes Augenmerk wird in diesem Zusammenhang auf die Potenziale der Satelliten-Breitbandkommunikationsdienste gelegt, von denen man deutliche Fortschritte im Bereich der privaten Kommunikation sowie auf dem Gebiet der internetbasierten Weiterbildung erwartet. Gut ausgebildete Seeleute sind ein Garant für einen umweltgerechten und sicheren Schiffsbetrieb. Seitens der „European Maritime Safety Agency“ (EMSA) wurden die weltweiten Inspektionen maritimer Ausbildungseinrichtungen konsequent fortgesetzt. Mit diesen Inspektionen soll sichergestellt werden, dass das Ausbildungsniveau der Seeleute den Anforderungen der international gültigen „Standards for Training and Watch-keeping“ (STCW) entspricht.

Deutschland

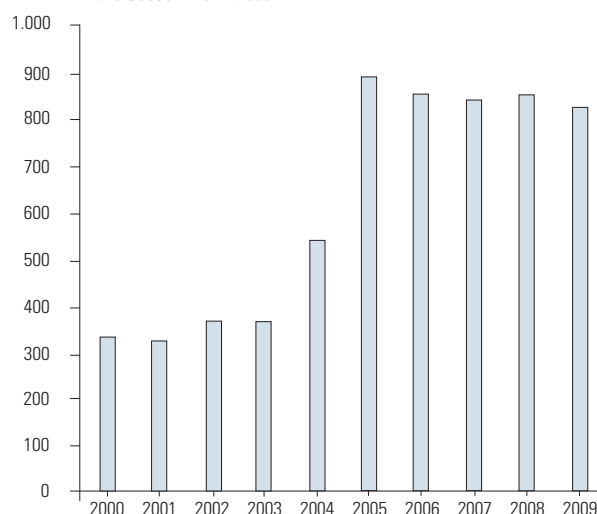
Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder, wurden in den letzten Jahren in Deutschland über 40 % zusätzliche Arbeitsplätze im Schifffahrtsbereich geschaffen. Heute sind in den Reedereien über 30.000 deutsche Arbeitnehmer beschäftigt, davon alleine 22.000 an Land. Die Nachfrage nach einem nautischen Studium stieg in 2009 gegenüber dem Vorjahr erneut an. Ein entsprechendes Studium ist in Deutschland derzeit an den Hochschulstandorten in Leer, Elsfleth, Warnemünde, Flensburg sowie in Bremen möglich. Im Landbereich wird von Schulabgängerinnen und Schulabgängern nach wie vor der Ausbildungsberuf zum Schifffahrtskaufmann stark nachgefragt, darüber hinaus haben sich spezielle Studienangebote etabliert, wie beispielsweise der internationale Bachelorstudiengang Shipping & Chartering an der Hochschule Bremen. Bei der sechsten nationalen maritimen Konferenz, die 2009 in Rostock stattfand, stand erneut eine Reihe von Personalthemen auf der Tagesordnung. Im Rahmen des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt („Maritimes Bündnis“) wurde beispielsweise eine Arbeitsgruppe der Tarifpartner (Verband Deutscher Reeder und ver.di) gegründet, die sich mit den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord beschäftigen soll. In Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit in Hamburg sollen die bereits existierenden Aktivitäten zur Anwerbung von Schulabgängern für die Seeschifffahrt in ganz Deutschland verstärkt werden.

Hanseatic Lloyd

Hanseatic Lloyd bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Bord und an Land attraktive Arbeitsbedingungen, eingebettet in eine Unternehmenskultur, die von Vertrauen, gegenseitigem Respekt, Leistungsbereitschaft und Kompetenzorientierung geprägt ist. Der Dialog zwischen den Beschäftigten an Land und an Bord hat bei Hanseatic Lloyd einen hohen Stellenwert, u.a. werden regelmäßig gemeinsame Workshops von Schiffsführungspersonal und Unternehmensmanagement durchgeführt. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen werden bei Hanseatic Lloyd als Investition in die Zukunft betrachtet und auch in Zeiten fortgeführt, in denen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingetrübt sind. Die laufende Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist bei Hanseatic Lloyd ein zentrales Element des kontinuierlichen Verbesserungsmanagements.

Das Engagement von Hanseatic Lloyd geht im Bereich der Ausbildung weit über das eigene Unternehmen hinaus, so erfolgte beispielsweise über den Bremer Rhederverein eine Beteiligung an der Finanzierung der Stiftungsprofessur für „Maritime Management“ an der Hochschule Bremen. Studenten des Studiengangs „Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr (Nautik)“ ermöglicht Hanseatic Lloyd je nach Verfügbarkeit die erforderlichen Praxissemester an Bord der Schiffe ihrer technisch betreuten Flotte. Ebenso unterstützt Hanseatic Lloyd als Stakeholder das vom Nordseeprogramm der europäischen Union geförderte Projekt der „Northern Maritime Universities“ (NMU). Bei der NMU handelt es sich um ein Netzwerk von sieben Hochschulen und Industriepartnern aus den Nordseeanrainerstaaten, in dem die seeverkehrswirtschaftliche Kompetenz der Netzwerkpartner im Bereich von Lehre und Forschung gebündelt wird.

**Zahlen der Neueinsteiger
in die Seeschifffahrt 2009**



Quelle: VDR, April 2010

Ausblick

Die Anzeichen für eine nachhaltige Erholung der Weltwirtschaft mehren sich. Die Schlüssel-länder für den wirtschaftlichen Aufschwung sind immer noch die aufstrebenden asiatischen Märkte. Weitere richtungsweisende und Tempo bestimmende Einflussfaktoren für eine Erholung der Märkte bilden aber auch die Tendenzen zu Protektionismus, die Nachlaufeffekte der globalen Konjunkturprogramme, die weitere Vorgehensweise in der Geldpolitik, die Auswirkungen der Regulierung auf den Finanzmärkten, die Preisentwicklung auf den Rohstoffmärkten sowie die Stabilität der Arbeitsmärkte. Der Internationale Währungsfonds warnt vor einer zweiten Rezession, einer so genannten „Double-Dip“-Situation, die entstehen könnte, wenn die steuerlichen Stimuli und geldpolitischen Impulse der einzelnen Staaten zu früh beendet würden.

Eine Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Situation, eine weltweite Niedrigzinspolitik, eine Beibehaltung von Staatshilfen, der starke Abbruch von Tonnage, die Umwidmung von Bauaufträgen oder verspätete Auslieferung von Neubauten und das so genannte „Slow Steaming“ führen in der Summe zu einer Situation, in der die Nachfrage für einzelne Segmente von Containerschiffen stärker ansteigt, als viele Marktteilnehmer im letzten Jahr noch zu hoffen wagten. Der Containerumschlag wird sich den positiven Tendenzen der Weltwirtschaft anschließen und laut den Analysten von Clarkson in 2010 um 5,5 % wachsen.

Mit der Erholung der Weltkonjunktur erwartet die Internationale Energieagentur (IEA) wieder einen erhöhten Rohölbedarf und damit auch wieder steigende Preise und Transportmengen. Langfristig gesehen werden fossile Brennstoffe bis zum Jahr 2025 geschätzte 80 % des globalen Energiebedarfs abdecken und sind durch alternative Energiegewinnung nicht zu ersetzen. Allein auf die Länder China und Indien wird laut IEA von 2006 bis 2030 über die Hälfte des Wachstums des Primärenergiebedarfs weltweit entfallen. Bei einem jährlichen Zuwachs von rund 1 % wird eine globale Ölnachfrage von in 2010 erwarteten ca. 86,5 Mio. Barrel p.T. mit einer Steigerung bis zum Jahr 2030 auf 106 Mio. Barrel p.T. prognostiziert.

Für die Schifffahrt kommt es im Jahr 2010 darauf an, dass sich die Weltwirtschaft und mit ihr der Welthandel weiterhin erholt, stabilisiert und die damit verbundene Nachfrage nach Seetransportleistungen wieder deutlich steigt. Vorerst stehen wir am Anfang eines schrittweisen Aufschwungs.

Letztlich folgten den Abschwüngen immer wieder Aufschwünge. Zur Erinnerung sei in den vergangenen zehn Jahren an die Erholung nach der Asien-Krise (1999) sowie nach den Terrorakten des 11. Septembers 2001 gedacht. Es gibt keinen ernsthaften Zweifel, dass die Schifffahrt auch in Zukunft, als wichtiger Bestandteil der Globalisierung, langfristig wieder wachsen wird.

In der Klimapolitik für die internationale Schifffahrt verfolgt die IMO – auch mit Blick auf die anstehenden UN-Klimakonferenz in Cancun (Mexico) im November 2010 – weiter ihren Kurs: Ende März 2010 wurden im IMO Umweltausschuss MEPC (Marine Environment Protection Committee) die Beratungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Seeschifffahrt fortgeführt. In diesen Beratungen wurden wesentliche Fortschritte beim Energy Efficiency Design Index (EEDI) erzielt. Dieser gibt die Menge an CO₂-Emissionen eines Schiffes an, die pro geleisteter Transportarbeit emittiert werden und soll dazu dienen, die Effizienz von Schiffen zu verbessern. Auch standen die so genannten marktbasieren Instrumente wie der Emissionshandel oder das Klimaschutzfonds-Modell zur Diskussion.

Insgesamt liegen dem Umweltausschuss zehn konkrete Maßnahmen vor, die nun im Rahmen eines engen Zeitplans auf ihre Klimawirksamkeit, ihre Kosteneffizienz und ihre praktische Durchführbarkeit hin geprüft werden. Die Bedürfnisse der Länder mit hohem Entwicklungsbedarf sollen dabei besondere Berücksichtigung finden. Ziel ist es, eine globale Lösung zu entwickeln, die den Klimaschutz voranbringt, einen Anreiz für effiziente Schiffe bietet und den Welthandel nicht behindert.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation bilden die Reedereien an Bord wie an Land auf unverändert hohem Niveau aus. Dies ist schon allein deshalb wichtig, damit das über die letzten Jahre systematisch aufgebaute Interesse bei Bewerbern nicht nachlässt. Die Seeschifffahrt genießt den Ruf, auf lange Zeit sichere und vielseitige Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten zu bieten. Es ist deshalb erforderlich, sowohl die Ausbildungsanstrengungen der Unternehmen als auch die Berufsinformationen durch die maritimen Verbände fortzusetzen. Die Seeschifffahrt benötigt auch nach der Krise qualifiziertes Personal und muss dafür Perspektiven schaffen.